



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ**  
**CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS**

**A CIDADE VISTA ATRAVÉS DO PORTO:**  
*múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém*  
*(PA)*



Belém  
2006

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Marcos Alexandre Pimentel da Silva

**A CIDADE VISTA ATRAVÉS DO PORTO:**

*múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém*

*(PA)*

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, **área de concentração em Sociologia**, da Universidade Federal do Pará, Centro de filosofia e Ciências Humanas, para obtenção de grau de **Mestre em Ciências Sociais**. sob orientação da Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Marilú Márcia Campelo.

Belém

2006

**Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)**  
(Biblioteca de Pós-Graduação do CFCH-UFPA, Belém-PA - Brasil)

---

Silva, Marcos Alexandre Pimentel da

A Cidade vista através do porto: múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA) / Marcos Alexandre Pimentel da Silva ; orientadora, Marilú Márcia Campelo. - 2006

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Belém, 2006.

1. Vida urbana - Porto da Palha (Belém, PA). 2. Comunidade - Condições sociais - Porto da Palha (Belém, PA). 3. Grupos sociais - Porto da Palha (Belém, PA) 4. Sociologia urbana. I. Título.

CDD - 21. ed. 307.76

---

MARCOS ALEXANDRE PIMENTEL DA SILVA

**A CIDADE VISTA ATRAVÉS DO PORTO:**

*múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém*

(PA)

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, **área de concentração em Sociologia**, da Universidade Federal do Pará, Centro de filosofia e Ciências Humanas, para obtenção de grau de **Mestre em Ciências Sociais**.

Aprovado por:

\_\_\_\_\_.

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Marilú Márcia Campelo (Orientadora)

\_\_\_\_\_.

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Carmem Izabel Rodrigues (Examinadora Interna)

\_\_\_\_\_.

Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr. (Examinador Externo)

Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Belém

2006

*A todos e à todas que, nas diferentes margens da vida, mesmo naquelas situadas à beira do rio, fazem dessa condição um meio para o sustento de seus espíritos; ou que a partir daí metaforizam suas experiências num além rio, transfigurando-as em um singlar odisséico em direção ao rebento desse objeto paradoxal: as cidades.*

## **Agradecimentos**

Para este geógrafo, agora também cientista social, o rio assumiu uma importância singular, como a de um companheiro na longa jornada que fora essa sua dupla constituição. Tanto na busca pelo ingresso nesta Universidade, quanto no compromisso de nela permanecer, o rio esteve presente. Agora, neste interregno de vida acadêmica, voltando um pouco o olhar para a extensão dessa trajetória, vejo que outras pessoas aqui (Belém) e noutros lugares foram importantes nessa jornada. E dizer isso não é clichê, embora eu tente dele arrancar algo memorável. Seja no diálogo mais detido acerca da concretização do conteúdo desta dissertação, seja nos momentos de desesperos que precederam situações de verdadeira criação, seja ainda na conversa fortuita destinada justamente às fugas que esta fase me/nos exigiu, não poderia deixar de registrar aqui pessoas realmente importantes. Por isso mesmo, gostaria de expressar os meus agradecimentos a vocês.

Em Barcarena, começo pela paciência de minha mãe que, mais uma vez, entendeu a ausência de seu filho, quando este saiu de casa, sem assim o fazer. Presença na ausência. “Mãe, o amor que eu tenho por você é seu”.

Ao restante de minha família: Bruna e os pequenos Harllen, Sofia e Kauê, obrigado pelos momentos de descon(cen)tração por vocês proporcionados quando aqui vieram me visitar.

Aos amigos e companheiros de luta que, mesmo distantes, sempre renovaram seus votos de apoio e não deixaram de acreditar no projeto de uma vida alternativa e dedicada à religião do prazer. Mais uma vez, obrigado Reyson, Gwerson, Nete e Tica.

Em Belém, agradeço aos que há muito me acompanham neste longo trajeto e aos que recentemente foram nele e por ele envolvidos.

Ao Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr., eterno mestre com quem tive a efêmera oportunidade de ser colega de trabalho, mas com o qual espero manter indefinidamente a amizade. Seus ensinamentos continuarão a ecoar por sob a superfície das águas da compreensão e imaginação desse seu aprendiz.

Aos amigos das duas versões do projeto “Espaço e cidadania na orla fluvial de Belém”, Márcio Douglas, Estêvão José, Rovison Lima, Bruno Cezar, Rovaine Ribeiro, Beatriz Vilar e Tiago Veloso pelos momentos compartilhados ao longo das atividades desenvolvidas na labuta acadêmica diária que se principiava na iniciação científica.

Aos meus amigos Márcio Douglas (“Tio Bola”), Bruno Cezar (“Bruno Lefebvre”), Hugo Rogério (“Huguinho, zezinho e luizinho”) e Rovaine Ribeiro (“Seca”) pelo apoio nos momentos que precederam à finalização deste trabalho e pelas discussões do material nele contido. Não somente as idéias, mas a amizade foi, é, e, ao que parece, vai continuar sendo profundamente inspiradora de novas idéias, verdadeiros devires.

Ao amigo Hugo Rogério, Sheyla Cardoso e Rovaine Ribeiro, mais uma vez, por terem me ajudado na elaboração do *abstract*, assim como na eliminação das dúvidas deste autor com relação aos percalços da língua estrangeira “proibida pra mim *no away*”.

À Ivete Botelho, da biblioteca da Primeira Comissão Demarcadora de Limites (PCDL). Os cafezinhos, o auxílio na aquisição de imagens e cartas de Belém do período colonial e, sobretudo, a curiosidade acerca do que eu fazia, foram importantes para que eu sempre pudesse revisar minhas certezas quanto ao que eu queria fazer naquela instituição.

À Andréa Coelho por sua ajuda incondicional na elaboração e no tratamento final do material cartográfico presente neste trabalho.

Aos meus mais recentes colaboradores, personagens conceituais no grupo de estudos “Pós-estruturalismo e Geografia”, sobretudo por mostrarem o quanto a margem e estar na margem pode ser importante, subversiva e um possível: Bruno e Rogério, meu muito obrigado.

Ainda nesta cidade, gostaria de agradecer aos amigos do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PPGCS), conquistados nestes últimos dois anos. Do quadro docente do mestrado, não poderia deixar de agradecer aos professores pela contribuição quanto ao conhecimento, à discussão e ao exercício da “imaginação sociológica” em sala de aula. Da turma de Sociologia, agradeço aos jovens Cássio, Jones, Jorge, João Luiz e às jovens Marilda e Isadora pelos momentos oportunos de discussão. Da turma de Antropologia, sob pena de ser execrado do horizonte dessas agradáveis companhias, não poderia deixar de agradecer à Vanda, à Rachel e à Francilene, amigadas conquistadas e reforçadas no trajeto da disciplina de Antropologia Urbana. Além destas, agora sob pena de não receber meu certificado (brincadeira!), não poderia esquecer também da nossa querida secretária Rosângela e do nosso amigo Paulo, sempre dispostos a nos ajudar nos momentos de desesperos.

De forma especial, agradeço imensamente à minha orientadora, Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Marilú Márcia Campêlo por sua contribuição na condução teórico-metodológica e confecção do material final da dissertação, sobretudo, pela paciência em aguardar sua realização e deixar este problemático orientando um pouco livre para a investigação.



À Edimara, mulher amada e companheira eterna: obrigado pela companhia, pois sem ela eu não saberia que paciência, cumplicidade, amor e dedicação são construídos numa grande viagem de pessoas que ao invés de casarem preferem apenas “se juntar”. Que todos um dia vivam esta experiência!

Por fim e num tom de dedicatória, sou extremamente grato àqueles e àquelas que pude conhecer no decorrer da pesquisa e com as quais (com)partilhei momentos de aprendizagem definitivamente enriquecedores. São pessoas que não sei se daqui há alguns anos poderei no Porto encontrar, ainda que este local seja um ponto de encontro. Com elas pude aprender que na margem, a construção de alternativas se torna um recurso constante para sobreviver cada dia.

No Porto da Palha gostaria de agradecer à coordenação do Centro Comunitário, nas pessoas de seu Sarmento e de sua filha Guaraciaba; e aos feirantes, sejam aqueles e aquelas que aí residem ou os que de longe vem até este local para comercializar seus produtos, construir suas histórias ou simplesmente “dar uma volta” na cidade. Com estes (man)terei eterna gratidão pelos momentos de convívio proporcionados.

Do outro lado do rio Guamá, gostaria de estender meus agradecimentos à família de Jucilene de Oliveira, principalmente ao seu pai, Antenor Miranda de Oliveira, o seu “Cuiu”, verdadeiro guia quando estive na cidade de Acará.

Ainda neste Município, o diálogo mantido com o centro comunitário da comunidade negra de Itancoã, com o então coordenador José Maria Monteiro, foi de grande importância. Tal diálogo não teria sido possível se não houvesse a contribuição de Rogério Miranda, meu aluno e amigo, ao qual sou extremamente grato.

A todos vocês, meu muito obrigado...

Oh, pedaço de mim  
Oh, metade afastada de mim  
Leva o teu olhar  
Que a saudade é o pior tormento  
É pior do que o esquecimento  
É pior do que se entrevar

Oh, pedaço de mim  
Oh, metade exilada de mim  
Leva os teus sinais  
Que a saudade dói como um barco  
Que aos poucos descreve um arco  
E evita atracar no cais

Oh pedaço de mim  
Oh metade arrancada de mim  
Leva o vulto teu  
Que a saudade é o revés de um parto  
A saudade é arrumar um quarto  
Do filho que já morreu  
(...)

CHICO BUARQUE

## Resumo

O presente trabalho discute a construção/marcação de múltiplas identidades urbanas no contexto da cidade de Belém (PA), tendo em vista os trajetos de diferentes sujeitos sociais que se realizam através do Porto da Palha, localizado na porção sul da orla fluvial dessa cidade. Considera-se a identidade urbana como um processo contínuo em que são construídas múltiplas experiências de pertencimento à *urbe*, que ocorre ao lado da marcação de uma diferença material e simbólica na produção de uma imagem específica de cidade. O Porto da Palha se torna um *locus* expressivo para múltiplas construções identitárias e um espaço através do qual se torna possível visualizar uma imagem “marginal” de Belém. São enfatizados os aspectos territoriais e comunitários deste processo, pois o mesmo é sustentado por uma dinâmica subalternizada, responsável por envolver um conjunto de *networks* voltadas para o abastecimento de um consumo local, produtoras de um território precarizado. Além disso, as interações e trocas de experiências desenvolvidas entre diferentes grupos sociais como feirantes, moradores do porto, quilombolas e ribeirinhos configuram nesse espaço uma espécie de comunidade de sobrevivência. Desses laços territoriais e comunitários, assim como do uso material e simbólico do rio realizados com base nos trajetos urbanos definidos por estes grupos sociais, desponta uma outra imagem de cidade, uma cidade ribeirinha à margem.

**Palavras-chave:** Orla fluvial de Belém. Porto da Palha. Trajetos urbanos. Identidades urbanas. Territórios precarizados. Comunidades de sobrevivência. Imagem da cidade.

## Abstract

This dissertation focuses the construction/mark of multiples urban identities in the context of Belém city in state of Pará, considering the different trajectories realized trough of Porto da Palha, localized in the south portion of the fluvial riverside of that city. Considered the urban identity as a continuous process in that are multiples experiences belong to *urbe*, beside the marcation of a material and symbolic difference in the production of a specific image of city. The Porto da Palha made a expressive *locus* for multiples identities constructions and a space belong to is possible looking a “marginal” image of Belém. Are emphasized the territorials and communities aspects of this process, because the same occurs in advers situation wich a colection of *networks* directed of the supply of a local consupcion territorializing in the Port. Besides, the interations and changes of experiences developeled between the diferents social groups as fairors, residents of port, “quilombolas” and “ribeirinhos” group producting in this space a form of survival community. That territorials and communities ties and of that materials and simbolics pratices seted with the river and are realized according in this urban route defined for this social groups, to come out another image of city, a ribeirinha city on the fringes.

**Key-words:** Fluvial riverside of Belém. Porto da Palha. Urban trajectories. Urban identities. Territori. Survival communities. Image of the city.

## LISTA DE ILUSTRAÇÃO

### FOTOS

<b>FOTO 1:</b> O TRAPICHE DO PORTO DA PALHA .....	17
<b>FOTO 2:</b> DO <i>DETOUR</i> AO PORTO DA PALHA .....	34
<b>FOTO 3:</b> FAZER A FEIRA, IR TRABALHAR, REVER OS CONHECIDOS OU VIAJAR.....	38
<b>FOTO 4:</b> OS TRAJETOS DO RIO RUMO À CIDADE.....	43
<b>FOTO 5:</b> A FESTA QUE EVITA ATRACAR NO TRAPICHE.....	47
<b>FOTO 6:</b> PROSPECTO DA CIDADE DE S. MARIA DE BELLÉM DO GRÃO-PARÁ, 1757 .....	87
<b>FOTO 7:</b> O PORTO DE BELÉM E SEUS VAPORES.....	99
<b>FOTO 8:</b> A DISTRIBUIÇÃO DAS FOTOGRAFIAS DE VIVÊNCIA E DE NÃO-VIVÊNCIA .....	122
<b>FOTO 9:</b> A ESCOLHA DAS IMAGENS VIVIDAS E NÃO-VIVIDAS.....	123
<b>FOTO 10:</b> A DISCUSSÃO DAS IMAGENS VIVIDAS E NÃO-VIVIDAS.....	124
<b>FOTO 11:</b> VISTA PARCIAL DO TRAPICHE DO PORTO DA PALHA.....	129

### FIGURAS

<b>FIGURA 1:</b> O TRAÇADO URBANO DE BELÉM ATÉ FINS DO SÉCULO XVII.....	88
<b>FIGURA 2:</b> OS TRAPICHES DA CIDADE NO INÍCIO DO SÉCULO XX .....	97
<b>FIGURA 3:</b> DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS ATIVIDADES COMERCIAIS E DE SERVIÇOS EXISTENTES NO PORTO DA PALHA .....	113

### MAPAS

<b>MAPA 1:</b> SUB-DIVISÃO DA ORLA FLUVIAL DE BELÉM .....	33
<b>MAPA 2:</b> CARTA-IMAGEM DA DISTRIBUIÇÃO DAS LOCALIDADES E MUNICÍPIOS LIGADOS AO PORTO DA PALHA .....	136

## QUADROS

<b>QUADRO 1:</b> ELEMENTOS DIFERENCIADORES DA FRONTEIRA E DA MARGEM.....	67
<b>QUADRO 2:</b> O <i>CONTINUUM</i> FUNCIONALIDADE E SIMBOLISMO NO TERRITÓRIO.....	72
<b>QUADRO 3:</b> AS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES DO GOVERNO DO ESTADO E MUNICÍPIO NA ORLA FLUVIAL DE BELÉM (PA) .....	106
<b>QUADRO 4:</b> IMPRESSÕES E REPRESENTAÇÕES SOBRE OS ESPAÇOS URBANOS NA ORLA FLUVIAL DE BELÉM .....	125
<b>QUADRO 5:</b> PORTOS, TRAPICHES E FEIRAS NA ORLA FLUVIAL DE BELÉM.....	130
<b>QUADRO 6:</b> INTERAÇÃO POVOADO-CIDADE E CIDADE-COMUNIDADES NEGRAS .....	135

## LISTA DE TABELAS

<b>TABELA 1:</b> LOCAL DE ORIGEM DOS FEIRANTES, VENDEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇOS DO PORTO DA PALHA (POR ESTADOS DA FEDERAÇÃO).....	109
<b>TABELA 2:</b> LOCAL DE ORIGEM DOS FEIRANTES, VENDEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇOS DO PORTO DA PALHA (POR MUNICÍPIOS DO PARÁ).....	110
<b>TABELA 3:</b> LOCAL DE MORADIA DOS FEIRANTES, VENDEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇOS DO PORTO DA PALHA (BELÉM E OUTROS MUNICÍPIOS) .....	111
<b>TABELA 4:</b> DISTRIBUIÇÃO DO NÚMERO DOS ASSOCIADOS NO CENTRO COMUNITÁRIO DO PORTO DA PALHA POR LOCAL DE ORIGEM NO PERÍODO DE 2000-2005 .....	112
<b>TABELA 5:</b> FORMAS DE AQUISIÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS NO PORTO DA PALHA.....	114
<b>TABELA 6:</b> DISTRIBUIÇÃO DAS OCUPAÇÕES ENCONTRADAS NO PORTO DA PALHA.....	114
<b>TABELA 7:</b> DISTRIBUIÇÃO DAS PROFISSÕES ENCONTRADAS NO PORTO DA PALHA .....	115
<b>TABELA 8:</b> DISTRIBUIÇÃO DAS ATIVIDADES COMPLEMENTARES DOS FEIRANTES, VENDEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇO NO PORTO DA PALHA.....	115
<b>TABELA 9:</b> DISTRIBUIÇÃO DA RENDA FAMILIAR MENSAL NO PORTO DA PALHA.....	116
<b>TABELA 10:</b> VOLUME DOS PRODUTOS COMERCIALIZADOS NO PORTO DA PALHA (2005) – POR MUNICÍPIO .....	132

## LISTA DE SIGLAS

<b>APEP</b>	ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ
<b>CATA</b>	COMPANHIA AMAZÔNIA TÊXTIL DE ANIAGEM
<b>CD</b>	COMPACT DISC
<b>CENTUR</b>	FUNDAÇÃO CULTURAL TANCREDO NEVES
<b>COSANPA</b>	COMPANHIA DE SANEAMENTO DO PARÁ
<b>DAGUA</b>	DISTRITO ADMINISTRATIVO DO GUAMÁ
<b>DEGEO</b>	DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
<b>DNOS</b>	DEPARTAMENTO NACIONAL DE OBRAS E SANEAMENTO
<b>EMBRAPA</b>	EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA
<b>FES</b>	FORMAÇÃO ECONÔMICO SOCIAL
<b>DVD</b>	DIGITAL VIDEO DISC
<b>GF</b>	GRUPO FOCAL
<b>ONG</b>	ORGANIZAÇÃO NÃO-GOVERNAMENTAL
<b>PCDL</b>	PRIMEIRA COMISSÃO DEMARCADORA DE LIMITES
<b>PMB</b>	PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM
<b>UFF</b>	UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
<b>PRÓ-BELÉM</b>	PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DA ORLA DE BELÉM
<b>UFPA</b>	UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ



## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	17
<b>CAPÍTULO 1 – A FEIRA, O PORTO E O RIO NAS MARGENS: ELEMENTOS DE UM RELATO ETNOGRÁFICO DO PORTO DA PALHA</b> .....	29
1. OS TEMPOS PERDIDOS DO RIO NUM PEDAÇO DE BELÉM .....	32
1.1 TRAJETO I: PELA JANELA DO ÔNIBUS, UM <i>DETOUR</i> ME LEVA AO “CAMPO” .....	34
1.2 TRAJETO II: FAZER A FEIRA, TRABALHAR, REVER OS CONHECIDOS OU VIAJAR?.....	38
1.3 TRAJETO III: PEGAR UM BARCO QUE PELO FURO ME LEVE À BELÉM.....	43
1.4 TRAJETO IV: O ARCO DA FESTA QUE EVITA ATRACAR NO TRAPICHE .....	47
<b>CAPÍTULO 2 – AS MÚLTIPLAS IDENTIDADES URBANAS E A IMAGEM DA CIDADE ÀS MARGENS: UM ESFORÇO CONCEITUAL PARA OPERACIONALIZAÇÃO DA PESQUISA</b> .....	52
1. O PENSAMENTO LEFEBVRIANO E A CIDADE.....	55
2. DA FRONTEIRA À MARGEM DA CIDADE .....	63
3. AS MÚLTIPLAS IDENTIDADES URBANAS E A IMAGEM DA CIDADE ÀS MARGENS .....	69
3.1 O TERRITÓRIO E A DES-RE-TERRITORIALIZAÇÃO .....	70
3.2 A COMUNIDADE E SEU RETORNO .....	74
4. OS ELEMENTOS DAS MÚLTIPLAS IDENTIDADES URBANAS E A IMAGEM DA CIDADE.....	77
<b>CAPÍTULO 3 – A CIDADE VISTA ATRAVÉS DAS MARGENS: MÚLTIPLAS IDENTIDADES E IMAGEM DA CIDADE RIBEIRINHA DO PORTO DA PALHA</b> .....	82
1. O CONTEXTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DA PRODUÇÃO IDENTITÁRIO/IMAGÉTICA DA CIDADE.....	84
1.1 EM BUSCA DAS MARGENS DA CIDADE DO PASSADO .....	84
1.1.1 A FUNDAÇÃO DA CIDADE (DE 1616 À 1835) .....	86
1.1.2 O “PÓS-CABANAGEM” (DE 1835 A 1920).....	93
1.1.3 AS APROPRIAÇÕES RECENTES E AS AÇÕES DE RETORNO AO RIO (DE 1920 AOS DIAS DE HOJE)..	102
2. O CONTEXTO MARGINAL DA PRODUÇÃO IDENTITÁRIO/IMAGÉTICO DA CIDADE NO PORTO DA PALHA .....	108
2.1 A INSERÇÃO/TERRITORIALIZAÇÃO PRECÁRIA .....	109
2.1.1 DE ONDE VÊM OS QUE DA CIDADE E DO PORTO DEPENDEM? .....	109
2.1.2 A INSERÇÃO/TERRITORIALIZAÇÃO PRECÁRIA NO PORTO.....	112

2.2 AS REFERÊNCIAS IDENTITÁRIAS E A IMAGEM DA CIDADE NO PORTO DA PALHA .....	117
2.2.1 AS VOZES DO PORTO NO OP E NO CONGRESSO DA CIDADE .....	117
2.2.2 O GF DO MÊS DE MAIO DE 2005 .....	120
3. UMA IMAGEM RETORCIDA DE UMA CIDADE À MARGEM: A CIDADE RIBEIRINHA .....	127
3.1 UM <i>DETOUR</i> AO TRAPICHE, AOS BARCOS E AO RIO .....	128
3.2 NO FINAL DA RUA E À BEIRA DO RIO .....	129
3.3 AS PRÁTICAS DE COMERCIALIZAÇÃO E AS TROCAS DE EXPERIÊNCIAS .....	131
<b>CONCLUSÃO</b> .....	139
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	145
<b>ANEXOS</b> .....	153

## INTRODUÇÃO

**FOTO 1: O TRAPICHE DO PORTO DA PALHA**



Cena freqüente em muitas feiras, portos e trapiches localizados na porção sul da orla fluvial de Belém, a comercialização da farinha também faz parte da vida no Porto da Palha e define algumas de suas paisagens cotidianas. Destaque para o já desativado “Bar e Restaurante Papa-Tudo” e pelo ainda presente rio Guamá, em terceiro plano.

Foto: SILVA, M. A. P., maio, 2005.

À esquerda desta fotografia, em sua parte inferior, é possível notar os arreios ligeiramente inclinados de um típico meio de transporte ainda presente na cena urbana de muitos espaços precarizados das cidades amazônicas: uma “carroça” de tração animal, de cavalos. Mesmo não tendo acompanhado a situação em que ocorrera o registro deste momento, não é difícil ao leitor, em conjunto com o autor, conjecturar que este objeto certamente fora utilizado para transportar os tijolos que estão organizados ao fundo.

Ao lado e por sobre estes materiais utilizados na construção civil está o antigo “Bar e Restaurante Papa-Tudo”, como se pode depreender pela denominação escrita no pavimento superior da parte frontal de sua edificação, cujas madeiras envelhecidas denunciam que ali não é feita uma refeição a um longo tempo.

No ponto mais elevado deste estabelecimento – em sua “cumieira” como se costuma denominar esta parte do telhado da casa – foi pendurada uma pequena caixa amplificadora de áudio, por meio da qual são reproduzidas as músicas mais pedidas e através da qual são anunciadas as principais “festas de aparelhagens”,<sup>1</sup> organizadas em localidades não muito distantes dali. A faixa de tecido já bastante gasta, pendurada à frente da varanda do estabelecimento, reforça isso. Nela é possível ler que os dias 21 e 22 do mês de março de 2001 foram destinados à realização do aniversário do “Mengão”, nome atribuído a uma aparelhagem de som. Tal evento ocorrera, naquela ocasião, na sede do Goiás, localizada no Km 24 da Estrada da Alça Viária.

No centro da fotografia, um “carregador” – como são chamados os trabalhadores que descarregam e transportam as mercadorias que aportam em espaços como este – desloca-se com dois sacos de farinha nos ombros em direção a um veículo ali estacionado. Em geral, a presença deste trabalhador indica a de um outro personagem bastante presente nesta cena de todos os dias: o atravessador, ou marreteiro como é conhecido aquele que, entre o fornecedor das mercadorias aí desembarcadas e os compradores locais, torna-se um intermediário. Além disso, o tipo de automóvel em que este trabalhador acondiciona a farinha indica a realização de uma prática específica de abastecimento.

Sobre a superfície do trapiche, outros tantos sacos de farinha foram dispostos. E por sobre eles, ao redor ou entre os mesmos, perambulam outros carregadores e marreteiros junto a comerciantes, vendedores ambulantes, ribeirinhos e os que por aí transitam apenas de passagem. Provavelmente estão aí da maneira como estão por conta da existência da modalidade de comércio feita por encomenda e, evidentemente, das inter-relações construídas em momentos diversos de descanso do trabalho, ou do transcorrer da espera demorada de entes familiares que em instantes podem aí aportar ou ainda da simples contemplação fortuita do rio que leva o homem urbano a perder-se no infinito do rio.

“Mas, para que isto?”, questionará o leitor a esta altura de nossa dissertação. Por que iniciar a introdução deste escrito por uma descrição dos elementos contidos em uma fotografia do Porto da Palha?<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> As “aparelhagens” são constituídas por um conjunto de equipamentos de áudio, mais recentemente formado por aparelhos de reprodução de Compact Disc (CD) e de Digital Video Disc (DVD) aos quais são conectados caixas amplificadoras de grande porte sonoro. Em geral, o sufixo “ão” ou qualquer outro termo indicativo de enormidade vem associado a um nome de impacto capaz de enfatizar a potencia da aparelhagem (“tremendão”, “o todo poderoso”, “o arrasta povão”, entre outros). Além disso, estas engenharias tendem a substituir a apresentação de bandas musicais, sendo na maioria das vezes a atração principal de shows que a elas dedicados.

<sup>2</sup> O Porto da Palha está localizado na porção mais ao sul da cidade de Belém, ao final/início da tv. Padre Eutíquio, na faixa de orla que é margeada pelas águas do Rio Guamá e delimitada internamente pela Avenida Bernardo Sayão (conferir mapa 1 no primeiro capítulo).

A intenção do autor ao iniciar sua dissertação pela descrição da paisagem contida na fotografia inicialmente exposta não se deve a mero recurso estético, embora acredite ser este um aspecto importante a ser valorizado. Nem tampouco tem a ver com a afirmação oca de que a paisagem se constitua apenas no aspecto inicial da investigação, como um mero ponto de partida para a análise. Na verdade, existem outros motivos que justificam o feito e essas considerações.

A primeira delas se refere à própria condução do processo analítico, em que fornecer ao leitor uma imagem inicial de nossa referência empírica de estudo, o Porto da Palha, capaz de mobilizá-lo logo de início para os elementos que aqui serão privilegiados em nossa análise, constitui-se em uma necessidade metodológica. Além disso, indica a ele aspectos até certo ponto indizíveis, contidos por isso mesmo em uma imagem, aspectos esses que participam da formação do que estamos entendendo como Porto da Palha. São movimentos em imagens, composição de cheiros e de sons, ruídos. Neste caso, recorreremos à superfície de assento desses elementos, aos aspectos visíveis deste lugar, à sua paisagem mais apropriadamente falando. Lembremos para isso as palavras de Gilles Deleuze (2006, p.109) ao comentar Michel Foucault, de que “[...] a superfície torna-se essencialmente superfície de inscrição: é todo o tema do enunciado ‘ao mesmo tempo não visível e não oculto’”. A fotografia, dessa forma, retém em sua imagem traços de um intervalo de tempo freqüente neste local.

A segunda, como consequência da anterior, deve-se ao fato de que é imprescindível que a paisagem inicialmente destacada, ao menos seus elementos iniciais, permita ao leitor compreender o assunto de que trata o conteúdo deste texto dissertativo, isto é, seu tema. Em nosso caso, ele corresponde de forma um tanto resumida à construção/marcação de múltiplas identidades/diferenças urbanas na orla fluvial de Belém tendo em vista o caso do Porto da Palha. Assim, quando para isso enfatizamos as práticas sociais definidas através dos diferentes trajetos realizados pelos grupos sociais presentes no Porto da Palha, a paisagem enquanto superfície de inscrição, além de entrar como um elemento participante na construção dessa temática constitui, simultaneamente, um quadro inicial em que é possível observarmos os primeiros elementos responsáveis por inscreverem as múltiplas identidades/diferenças urbanas no local do Porto, através do ir e vir freqüente à cidade, a exemplo da dinâmica de abastecimento representada pelo comércio da farinha, do açaí, do carvão e das trocas de experiências realizadas em trajetos diversos de personagens como marreteiros, carregadores, consumidores, feirantes e moradores do Porto, barqueiros, comunidades negras, entre outros, registrados pela lente da objetiva. Para esses grupos, este lugar se constitui no único meio de obter sustento.

A terceira razão, por fim, corresponde à tentativa de consolidar uma postura alternativa no que diz respeito à imagem e ao uso do recurso fotográfico, a partir de uma postura também alternativa para com um conceito fundamental no campo imagético, como é o de paisagem, de modo que possamos romper com uma perspectiva utilitarista até hoje predominante no uso desse elemento. Herdeira de uma tradição positivista que se quer neutra, esta perspectiva (utilitarista) foi responsável por conduzir historicamente o pesquisador à considerar a paisagem e seu registro como um mero procedimento objetivo de constatação, convertendo-a (e diga-se de passagem, a fotografia também) em um recurso, um elemento passivo na interpretação do objeto. Ao longo da história, isto reforçou e reforça ainda apenas a dimensão operacional do conceito de paisagem, em detrimento de sua dimensão *construtiva* e *expressiva* (falaremos disso mais detidamente no capítulo 2).

Para nós, reduzir o recurso fotográfico à constatação reduz, na mesma medida, o papel do procedimento que o conduz, limitando-o à dimensão operacional e não reconhecendo suas possibilidades construtivas e criadoras, principalmente aquelas relativas ao objeto a ser investigado. Como nos mostra Nelson Brissac Peixoto (2004), a fotografia possui tempos – e, podemos acrescentar, expressa significados e contém espaços.

Desse modo, partimos do entendimento de que, tal qual a fotografia para Peixoto (2004), a paisagem expressa tempos, espaços e significados, embora dela tenhamos, paradoxalmente, a impressão de atemporalidade (PEIXOTO, 2004). Como resultado disso, ela possui qualquer coisa de mistério. Lembramos então que “o segredo dos retratos antigos, a sua capacidade de fazer aflorar – poderíamos dizer lentamente – a expressão das pessoas, residia na exigência de uma longa exposição” (PEIXOTO, 2004, p.213). Se isso é verdade, então saber o que a fotografia colocada por nós nas primeiras linhas de nossa introdução pode nos revelar acerca da temática aqui tratada, torna-se a próxima questão a ser encarada, dependente de uma longa exposição.

Portanto, qual(is) a(s) questão(ões) central(is) a que se propõe a investigação? Do que realmente trata este trabalho?

Para responder a isso, lembremos de maneira um tanto sumária um contexto urbano específico, o da cidade de Belém, particularmente o de sua orla fluvial, onde historicamente se estabeleceram formas de apropriação privada (TRINDADE JR. et alli, 2002, 2005). É possível observar, a partir do final da década de 1990, e principalmente nos primeiros cinco anos que principiaram o século XXI, a emergência de um conjunto de ações definidas em distintas esferas do poder público e em determinados setores dos movimentos sociais urbanos

existentes em Belém,<sup>3</sup> convergindo para esta fração do espaço urbano no sentido de reverter este seu caráter de apropriação privada através da restituição de um uso público da cidade por meio de um amplo processo de revitalização urbana da faixa de orla.<sup>4</sup> Neste contexto, o resgate das relações da cidade com o rio se coloca como um objetivo a ser alcançado por estas ações e se constitui em um discurso que as legitima. De formas diversas, elas passam a convergir para um “resgate” da identidade ribeirinha de Belém, como se esta “face” da cidade estivesse enclausurada, distante ou até mesmo perdida nos confins da floresta.

No nível teórico, estes elementos se referem a um contexto de produção identitária da cidade, de uma identidade urbana. Todavia, se considerada em um sentido amplo, este tipo de identidade se constitui em uma modalidade de construção social, o que nos leva a pensar em diferentes formas desse processo, de que “a identidade ribeirinha da cidade” é uma delas. É possível concluir então que ela não diz respeito a uma característica essencial, pois não existem identidades essencialistas (ARGIER, 2001, BARTH, 1998, BHABHA, 2003; HALL, 2003; SILVA, T., 2000; WOODWARD, 2000), sendo impossível, nestes termos, admitir que no caso de Belém a identidade urbana desta cidade seja capaz de ser traduzida por uma única representação, pois, considerando que a multiplicidade é um atributo próprio das identidades, torna-se mais apropriado pensar em múltiplas construções ao invés de uma única identidade da cidade.

Adiantemos assim que o que fornece a *mesmidade* das identidades especificamente urbanas e marca sua *outridade* em relação às outras construções de cunho identitário, como buscaremos mostrar, é o fato de que aquelas possuem assento e são *produzidas/construídas/marcadas* em múltiplas *experiências de pertencimento à urbe*, como

---

<sup>3</sup> Estamos nos referindo ao movimento “Orla Livre” que não se reconhece enquanto uma Organização Não-Governamental (ONG), mas se apresenta como Movimento Social. Possui como símbolo o crustáceo conhecido como caranguejo, que não fora selecionado fortuitamente, pois, nas palavras de um dos integrantes do “Orla Livre”, Carlos Lacerda, tal qual o caranguejo se desloca, a intenção deste movimento é de fazer retroceder a orla fluvial de Belém, como se ela pudesse “andar para traz”, em busca do que os índios que aqui viviam chamavam de “a terra sem mal”. Embora nesse processo, a proposta do movimento incluía declaradamente portos e trapiches como o Porto da Palha, as imagens acerca de “uma nova cara para Belém” expostas no *site* oficial do movimento e divulgadas na imprensa local apontam muito mais para uma padronização do conjunto urbano da orla, em que não é possível visualizar um lugar para portos e trapiches de Belém. Ao que nos parece, trata-se na verdade da produção de uma imagem urbana, construída por diferentes profissionais distribuídos entre programadores de *software*, geólogos e arquitetos em que é reforçado o discurso do pensamento único de “resgate do passado ribeirinho” da cidade, hoje considerado como representativo de um uso público que na história de Belém se perdera (consultar [www.orlalivre.com.br](http://www.orlalivre.com.br) e Diário do Pará, 2006, p.1-4 do caderno TOP).

<sup>4</sup> Atualmente, a gestão que sucedeu o período petista em Belém (1998/2001 e 2002/2005) vem dando continuidade às ações de revitalização urbana da orla fluvial desta cidade, estendendo os demais projetos para a porção sul da faixa de orla desta cidade. Embora sob a rubrica de macrodrenagem, as constantes divulgações nos meios de comunicação, assim como a exposição do caráter do projeto “Portal da Amazônia” desenvolvido atualmente na gestão do prefeito Duciomar Costa e exposto em algumas audiências públicas no ano de 2006, confirmam que a imagem da cidade à beira do rio ainda mantém uma centralidade nos círculos de planejamento urbano municipal.

adverte Maria Ana Portal (1993). Mas são também experiências de pertencimento à cidade que, por isso, marcam suas diferenças projetando ao mesmo tempo uma *imagem de cidade*,<sup>5</sup> seja ela material, seja ela simbólica, ainda que estas duas dimensões nunca se dêem separadas. Para compreender esse último elemento, voltemos um pouco mais ao contexto da cidade de Belém.

Associado ao discurso e ao processo de “resgate” da identidade ribeirinha desta cidade (como se a mesma possuísse apenas uma) está a necessária e funcional produção material e simbólica de uma imagem positiva da cidade. No caso de Belém, esta imagem se torna produto do discurso de “resgate” (AMARAL, 2003, 2005; SILVA, MALHEIRO, 2004, 2005). Trata-se, neste sentido, da produção de uma nova identidade/imagem da cidade, traduzida em uma síntese, em imagens-sínteses como a “cidade das águas”, no caso das políticas urbanas estaduais que foram responsáveis por construir na orla fluvial de Belém espaços como Complexo Turístico “Estação das Docas”, “Feliz Luzitânia” e o Parque Naturalístico “Mangal das Garças”; ou ainda, a “cidade ribeirinha”, no caso das políticas urbanas da Prefeitura Municipal de Belém (PMB), de que as ações de revitalização urbana voltadas para o Complexo do “Ver-o-Peso” e para o Projeto “Ver-o-Rio” são os exemplos mais emblemáticos (AMARAL, 2005). Evidentemente guardadas as suas diferenças.

Todavia, para sermos fiel à discussão aqui proposta, não podemos acreditar que elas traduzam *a essência* da cidade de Belém e nem podemos crer que sejam as únicas. De fato, as identidades urbanas que os projetos de revitalização expressam contêm imagens de cidades. Contudo, traduzem apenas *uma* dentre as possíveis.

Assim, reforçamos, toda identidade urbana se pauta na produção de experiências de pertencimento à *urbe*. Essas experiências correspondem a diferentes práticas sociais de utilizar a cidade, que nas marcas deixadas por elas produzem uma imagem, material e/ou simbólica. Do contrário, não são identidades especificamente urbanas, mas apenas identidades construídas *na* cidade, sem necessariamente depender desta. Foi então a partir dessa reflexão mínima, posteriormente enriquecida, que indagamos:

---

<sup>5</sup> A incorporação da imagem de cidade como um elemento na investigação das múltiplas identidades urbanas no Porto da Palha decorreu não apenas do prolongamento teórico deste conceito obtido a partir da reflexão mais atenta desse conceito, mas primeiramente de uma situação específica que, como por acaso, levou-me na época a pensar a viabilidade de relacionar identidade e imagem. Lembro que durante o último Encontro Paraense de Geografia (2004), ao longo da exposição do que naquele momento era apenas um esboço, uma proposta de trabalho, o professor Rogério Haesbaert (UFF) questionou-me acerca de qual cidade estava por traz daquelas identidades que então eu apontava, como se em sua indagação estivesse guardada a possibilidade de, nas práticas de uso e nos trajetos realizados através do Porto pudéssemos visualizar uma outra imagem de cidade, então contida nessa dinâmica, mas que só poderia ser observada através dela. Foi então a partir daí que comecei a pensar esta possibilidade.



**a) Que (outras) identidades urbanas são produzidas no Porto da Palha?**

**b) Que (outra) imagem da cidade de Belém é projetada através do Porto da Palha e das múltiplas identidades urbanas aí presentes?**

Num momento em que a identidade e a imagem da cidade formam um dos principais recursos responsáveis por garantir de forma eficaz o alcance dos objetivos de um conjunto de agentes, estas questões assumem uma importância especial, sobretudo quando situadas em relação aos recentes esforços de revitalização urbana comentados anteriormente, orientados logicamente para o resgate das “singularidades histórico-culturais” locais por meio de um *remake* da “cidade ribeirinha”. Por isto mesmo, em determinadas situações ela passa a ser convertida em uma paisagem-clichê com um *design clean* ou, em outros momentos, é colocada à população como um objeto paradoxal, pois se tornava “novo” justamente por ser portador de um sentido *retrô*. Quando situada neste contexto, a investigação acerca da produção social de múltiplas identidades urbanas no Porto da Palha e da imagem de cidade daí emitida permite a um só tempo pensar na existência de outras formas e questionar se de fato a dita identidade ribeirinha de outrora, mesmo quando fica o dito pelo não dito, perdera-se realmente nos confins das águas turvas da história de Belém. Caso isto se recubra de verdade, então o discurso do “resgate” se torna legítimo.

Dessa maneira, definimos como objetivo de caráter geral identificar e analisar as outras identidades urbanas e a imagem de cidade produzidas no e construídas através do Porto da Palha, o qual, por sua vez, fora desdobrado nos seguintes objetivos específicos:

a) Contextualizar a construção/marcação das identidades e da imagem de cidade que no e através do Porto da Palha são produzidas, pois, por se constituírem em um recurso a ser mobilizado em função de uma demanda, correspondem a processos localizados, datados. São sempre relativas a um contexto no qual algo específico está em jogo e, como observa Michel Argier (2001), “o que está em jogo é sempre passível de ser detectado na pesquisa empírica contextualizada, aprofundando caso por caso o conhecimento de tudo o que cerca a questão identitária” (ARGIER, 2001, p.09). Esta contextualização implicou, primeiramente, em situar o Porto em relação à cidade e, em seguida, as identidades em relação ao Porto na cidade;

b) Identificar os atores e/ou grupos sociais que atuam neste contexto, pois, uma vez que na questão identitária somos sempre o outro de alguém, o outro de um outro (ARGIER, 2001); a presença de diferentes atores e/ou grupos sociais é condição efetiva para ativar as inter-relações, assim como a existência de espaços constitui um meio para a continuidade

dessas inter-relações. Por isto mesmo, “toda identidade, ou melhor, toda declaração identitária, tanto individual quanto coletiva (mesmo se, para um coletivo, é mais difícil admiti-lo), é então múltipla, inacabada, instável, sempre experimentada mais como uma busca que como um fato” (ARGIER, 2001, p.10). Neste caso, as práticas sociais presentes no Porto e as representações dos atores e/ou dos grupos sociais afirmadas no cotidiano do Porto, passaram a ser o principal elemento para essa identificação;

c) Analisar as múltiplas identidades urbanas e a imagem de cidade produzidas em situações específicas, pois na dimensão relacional deste processo, as inter-relações desenvolvidas entre os diferentes grupos sociais “trabalham” constantemente, alterando ou mesmo modificando em *situações específicas* os referentes de pertencimento originais (de etnia, de religiosidade, de lugares etc.). Como nos mostra Argier (2001), “[...] essas transformações atingem os códigos de conduta, as regras da vida social, os valores morais, até mesmo as línguas, a educação e outras formas culturais que orientam a existência de cada um no mundo” (ARGIER, 2001, p.09-10). Assim, os fóruns de participação popular, a exemplo do Orçamento Participativo (OP) e do Congresso da Cidade, na época ainda em funcionamento, e o momento por nós destinado à realização de um Grupo Focal (GF) no Centro Comunitário do Porto da Palha foram importantes situações em que foi possível captar como eram trabalhados os referentes dos atores e/ou dos grupos sociais deste local e analisar qual a forma que as identidades aí produzidas assumiam quando então ativadas.

d) Identificar os elementos inscritos na superfície do *design* urbano formador da paisagem do Porto da Palha (objetos, localização, traçado urbanístico e práticas sociais) responsáveis por compor o processo das construções identitárias urbanas e a imagem de cidade daí projetada. Para isso, foi fundamental, por assim dizer, um processo de “montagem” desses elementos, no qual a imagem ganhou corpo a partir da relação estabelecida entre ela e o tempo de sua produção sócio-histórica e geográfica. Não se tratou apenas de uma paisagem que nos levou à rememoração de um modelo de cidade historicamente definido na região, como numa espécie de *dejavú*. Foi todo um tempo marcado na superfície deste lugar, como uma paisagem-tempo da cidade, um pedaço da *urbe*.

A hipótese com a qual trabalhamos ao longo de nossa investigação decorre da premissa teórica de que não há identidades em si, e sim processos identitários, daí falarmos em construção/produção/marcação de identidades e de diferenças ao mesmo tempo (ARGIER, 2001, BARTH, 1998, BHABHA, 2003; HALL, 2003; SILVA, 2000; WOODWARD, 2000). São, dessa forma, relações sociais propriamente ditas, voltadas, logicamente, para a inscrição de uma diferença capaz de identificar, de permitir, ainda que momentaneamente, atribuir uma

identidade, de modo que inscrever uma diferença/identidade pode se referir à etnia, ao gênero, ao corpo... e por que não à cidade? Neste sentido, no atual contexto de produção identitário/imagético da cidade em que se procura resgatar sua dimensão ribeirinha, o Porto da Palha se constitui em um lugar privilegiado para construção/produção/marcação de múltiplas identidades urbanas no atual contexto da orla fluvial de Belém, evidentemente em outras bases.

Há a construção de identidades, de múltiplas identidades. Mas há também a produção de uma imagem específica de cidade, uma vez que, enquanto identidades urbanas, as identidades de feirantes, de moradores do porto, de grupos quilombolas e de ribeirinhos estão inscritas no Porto da Palha e a partir de suas práticas projetam, em conjunto com os elementos do *design* urbano, uma imagem outra de cidade, que não se confunde com os clichês da “cidade das águas” ou da “cidade ribeirinha”, mas, na ausência de uma nomenclatura mais sofisticada, podemos denominá-la de “cidade ribeirinha à margem” ou “cidade ribeirinha marginalizada”, que dá no mesmo. Ela é criada a partir dos diferentes trajetos desenvolvidos por aqueles grupos sociais acima destacados, cujos ritmos se referem à cidade ribeirinha do período colonial, mais especificamente da Belém oitocentista. Isto porque para nós, viajar através do Porto é projetar uma imagem da cidade ribeirinha a margem, posto que esses deslocamentos compõem experiências de inserção precária na cidade.

Isto foi o que se pôde depreender da análise ao longo deste tempo e que, se o leitor voltar os olhos rapidamente para o início desta introdução, está inscrito e contido sutilmente na fotografia por nós envelhecida, justamente para no leitor construir/produzir/revelar esse sentimento do mundo que o Porto (da Palha) guarda, isso de dizer que o porto, qualquer porto, é um pedaço de mim (cidade), uma metade arrancada de mim, que leva o olhar porque a saudade é pior que o esquecimento, é pior do que se entrevar, como através de nossas palavras disse Chico Buarque.

Para aí chegarmos e revelar estes achados e sua carga simbólica, os passos metodológicos da pesquisa ocorreram dentro das seguintes etapas.

Na primeira, realizamos uma revisão teórico-conceitual do tema através de pesquisa bibliográfica. Neste momento da pesquisa, tendo em vista o pensamento do filósofo francês Henri Lefebvre acerca da cidade e as discussões do sociólogo José de Souza Martins quanto às formas de inserção precária no contexto brasileiro, nossa leitura foi direcionada para a discussão das principais contribuições teóricas acerca do tema das identidades, do território e da comunidade. Desse modo, contribuições como a de Fredrick Barth (1998) acerca das *ethnic boundaries* nas estratégias de etnização, a de Kathryn Woodward (2000) e de Tomaz

Tadeu da Silva (2000) mostrando a partir das filosofias da diferença suas versões pós-estruturalista da inter-relação entre identidade e diferença, assim como a de Maria Ana Portal (1993) propondo uma definição acerca das identidades especificamente urbanas; foram as que mais influenciaram a construção de nosso pensamento acerca do tema em questão.

Na segunda, dirigimos-nos para a realização de pesquisa documental no sentido de identificar elementos da formação urbana de Belém e de sua orla capazes de contribuir para o entendimento do contexto sócio-histórico e geográfico em que ocorreu a produção do Porto da Palha, de seu início, e que atualmente se torna responsável por acionar construção/produção/marcação das identidades urbanas aí presentes. Por isso, o acesso aos acervos da Biblioteca central da Universidade Federal do Pará (UFPA), em especial a coleção Amazônia; da Fundação Cultural Tancredo Neves (CENTUR), em particular a Biblioteca Municipal Arthur Vianna; dos arquivos da biblioteca da Primeira Comissão Demarcadora de Limites (PCDL); assim como dos documentos e registros do Arquivo Público do Estado do Pará (APEP) foram fundamentais.

Já na terceira etapa nos detemos na organização das atividades a serem desenvolvidas no período da pesquisa de campo, pensadas desde o início a partir da noção de observação participante.<sup>6</sup> As atividades, dessa forma, foram baseadas nessas considerações e foram iniciadas efetivamente no mês de janeiro do ano de 2005, estendendo-se oficialmente até o mês de novembro do mesmo ano – embora já principiadas nos meses de setembro, outubro, novembro e dezembro do ano de 2003 e de 2004, quando ainda compúnhamos o corpo do projeto de pesquisa “Apropriação do espaço e controle do uso do solo”, levado a cabo junto ao Departamento de Geografia (DEGEO), na condição de pesquisador.

Do período efetivo de “campo”, alguns momentos foram privilegiados para o exercício de observação, tais como:

a) O mês de maio daquele ano, destinado à realização de um Grupo Focal (GF)<sup>7</sup> junto aos feirantes, trabalhadores, moradores e pessoas que de alguma forma acessassem o Porto com uma certa frequência;

<sup>6</sup> A observação participante é tomada aqui a partir da discussão desenvolvida por Teresa Haguett (2003), isso é, como uma técnica voltada para a coleta de dados, amplamente vinculada com a teoria que direciona seu exercício, fundamentado-a e justificando-a na apreensão dos significados da ação, neste caso, das práticas de uso.

<sup>7</sup> O grupo focal (GF), como o nome já sugere, refere-se a um grupo formado a partir da focalização um tema a ser, por eles, discutido. Em geral, no rol das metodologias qualitativas, o GF, por meio da focalização, destina-se a “[...] compreender práticas cotidianas, ações e reações a fatos e eventos, comportamentos e atitudes, constituindo-se uma técnica importante para o conhecimento das representações, percepções, crenças, hábitos, valores, restrições, preconceitos, linguagens e simbologias prevalentes no trato de uma questão por pessoas que partilham alguns traços em comum [...]” (GATTI, 2005, p.11). Para isso, algumas condições devem ser

b) O mês de junho, direcionado para a realização das primeiras entrevistas semi-estruturadas, pois se tratou de um período em que fora retomada a organização da festividade de “São João Batista”, a qual havia dois anos não era realizada; e os demais meses, pois neles se intensifica a comercialização do açaí e da farinha em função de seu período de safra.

Além dessas ações, realizamos ainda dois deslocamentos, dois trajetos através do Porto da Palha com destino ao Município de Acará, mais precisamente à sua sede político-administrativa, e à comunidade de Itancoã, pois à dinâmica das atividades culturais e econômicas existentes no Porto, somam-se os constantes trajetos realizados entre Belém e localidades como esta, bem como às ilhas e aos municípios de seu entorno. São, por assim dizer, trajetos que dão forma a este local, fornecem-lhe a feição.

Como resultado deste percurso, organizamos o corpo escrito da dissertação em três capítulos.

No primeiro capítulo nos lançamos à realização de uma façanha para mim, pois nos dirigimos à construção do que pode ser aqui denominado de um ensaio etnográfico acerca do Porto da Palha, no sentido de escrever um relato a respeito das práticas sociais das pessoas que vivem neste lugar, o que se traduziu em descrever as diferentes práticas definidas em situações de trocas e que nelas têm assento, facilmente identificáveis a partir dos trajetos que se entrecruzam no conjunto do Porto, do “ir e vir” de homens e mulheres residentes em Belém ou em outras “paragens”.

No segundo capítulo, a partir do quadro esboçado por meio desse registro etnográfico desprezioso, definimos os principais conceitos para a operacionalização da pesquisa, isto é, passamos à discussão acerca das identidades urbanas enquanto experiências de pertencimento à urbe; das territorializações precárias e das comunidades de sobrevivência na cidade. Nesta parte do trabalho, duas questões centrais foram fundamentais para a especificação dos conceitos pensados para a análise do caso do Porto da Palha. O primeiro deles nos foi fornecido pela discussão preliminar do pensamento lefebvriano e a cidade, de sua concepção de cidade. O segundo se refere à estruturação da noção de margem obtida a partir das contribuições do sociólogo José de Souza Martins.

No terceiro capítulo nos dirigimos para a análise dos dados empíricos propriamente ditos e de suas devidas articulações com a discussão conceitual presente no segundo capítulo. Foi quando finalmente passamos a analisar os elementos formadores da margem no caso do Porto da Palha, ou seja, do contexto de adversidade em que ocorre a produção de territórios

---

preenchidas, tais como: o problema da pesquisa deve estar claro; o grupo formado deve ter características comuns, relacionadas ao problema; os participantes devem ter alguma vivência com o tema a ser discutido.

precarizados, a formação de comunidades de sobrevivência e o processo de construção/produção/marcação de múltiplas identidades/diferença através do Porto da Palha. Destacamos aqui o papel relevante que as trocas realizadas através do Porto assumem. Sem mais então, passemos à seção seguinte, nosso primeiro capítulo.

Desta feita, embora as normas responsáveis por regerem a organização de trabalhos como este não obrigue citar os anexos na exposição das partes componentes do corpo dissertativo, pensamos, para sermos fiel à perspectiva inicial quanto ao campo imagético, fornecer ao leitor ao final de nosso escrito algumas imagens relacionadas à orla fluvial da cidade de Belém e ao Porto da Palha em particular, pois, embora estejam em anexo, ela não foram apenas “penduradas ali”, não “caíram do céu”. Na verdade, resolvemos simplesmente expô-las, sem a pretensão ou obrigação de ter que explicá-las, foram lá colocadas com o objetivo de que o leitor as experiencie. Desse modo, tenha uma boa leitura.

## CAPÍTULO 1

### A FEIRA, O PORTO E O RIO NAS MARGENS:

#### ELEMENTOS DE UM RELATO ETNOGRÁFICO DO PORTO DA PALHA

*[...] não é, porém, alguma coisa que esteja para além do que é visível. Mas é simplesmente aquilo que não conseguimos ver. Ou ainda: é aquilo que torna possível a visão. O enigma que a pintura celebra – lembra Merleau-Ponty – não é outro senão o da visibilidade. Ela não evoca alguma coisa. Ao inverso, ela dá existência visível àquilo que a visão profana acredita invisível.*

NELSON BRISSAC PEIXOTO – PAISAGENS URBANAS

“Não existe uma fórmula para se fazer etnografia!”... Por conta dessa frase, ecoou em mim<sup>8</sup> um sentimento derradeiro durante boa parte de minha vida acadêmica na pós-graduação. Como se a partir daquele momento houvesse sido negado a mim o exercício de uma prática fundamental no ofício de identidade do “trabalho do antropólogo”, para me apropriar do título do livro de Roberto Cardoso de Oliveira (2000) e importante para as demais Ciências Sociais.

Se acaso isso fosse tomado como verdade, por que insistir em construir um texto etnográfico ciente de sua impossibilidade e de que tal insistência correria o risco de ser tomada como um contra-senso diante da afirmação acima destacada? Na verdade, como pude perceber mais tarde, a frase inicialmente destacada era sintomática de um contexto epistêmico no qual, tanto antropólogos, quanto diferentes cientistas sociais vinham cada vez mais advertindo para os limites contidos na etnografia, seja quanto a sua pretensão a uma representação fiel do encontro intercultural; seja quanto às implicações impostas por estes

---

<sup>8</sup> Apenas como precaução, gostaríamos de pontuar uma observação quanto à escrita de nosso texto. Se por vezes o leitor observar que nele há certo uso indiscriminado da primeira pessoa do singular e do plural, isto é apenas aparência. Tal fato não pode ser atribuído ao descuido ou ao mero descaso para com as normas acadêmicas que dizem como se escrever um texto, acadêmico evidentemente. Na verdade, escrever na primeira pessoa do singular não significou e não significa uma estratégia intimista do tipo que fundamenta uma autoridade etnográfica tradicional, que valida os dados e a descrição porque o autor, ao contrário do leitor, esteve lá, em campo. Estamos em total acordo com R. de Oliveira (2000) para quem o uso da primeira pessoa do singular significa apenas que o autor não deve se esconder sistematicamente sob a capa de um observador impessoal, ou de um autor coletivo, valendo-se da primeira pessoa do plural *nós*. Contudo, deixar claro que em outros momentos da análise o texto teve outros intercessores, que em outras ocasiões fora resultado de muitas mãos, exige que destaquemos essa produção coletiva, através, logicamente do uso da primeira pessoa do plural. Com isso, queremos dizer que os outros falam através de nossas palavras, pois, como observa Gilles Deleuze (2006a, p.156), “eu preciso de meus intercessores para me exprimir, e eles jamais se exprimiram sem mim: sempre se trabalha em vários, mesmo quando isso não se vê”.

limites à produção do conhecimento antropológico, sociológico ou de qualquer outro campo disciplinar em que esta prática viesse a se tornar presente; seja quanto ao comprometimento historicamente observável desta prática através de seu papel instrumental na consolidação de diferentes tipos de autoridades etnográficas (CLIFFORD, 2002). Mas não apenas isso, pois pude perceber ainda que a impressão de privação deixada em minha consciência no momento da enunciação daquela frase era, na verdade, uma dentre as várias possíveis, e não a única, pois reafirmar aqui a não existência de uma fórmula para sua construção não é indicativo da impossibilidade desta prática em si. Nem tampouco se constitui em um álibi capaz de justificar a sua não realização por parte do pesquisador. Tratava-se, isto sim, de persistir nela, de insistir em sua construção admitindo que para isso não há o porto seguro das fórmulas ideais, isto é, temos de repetir: não há fórmula para se fazer etnografia.

Iríamos então “inventar a roda” ou qualquer coisa do tipo? Definitivamente não, como concretamente não se tratou disso, embora não tenhamos deixado de ousar em alguns momentos. Então, o que fora feito diante dessa questão? Para responder a isso, voltemos rapidamente ao que talvez seja elementar nesta prática, o ato de estar *com* escrever *sobre* a alteridade.

A etnografia, sobretudo na história do conhecimento antropológico, parece se constituir por dois momentos fundamentais: a experiência de campo e a posterior textualização desta experiência em outro lugar (OLIVEIRA, R., 2006; SILVA, W., 2006). De forma efetiva, no primeiro, o olhar e ouvir do “trabalho do antropólogo” se fazem muito mais presentes, ao passo que no segundo, o escrever é o seu elemento definidor, pois é quando o pesquisador se dirige à *textualização* dos dados retidos por tímpanos e retinas colocadas na fase do “campo”.<sup>9</sup>

Com efeito, chego assim ao elemento definidor da etnografia aqui proposta: seu *caráter interpretativo*, pois, por dado a não existência de fórmula ideal para a condução dos dois momentos destacados por R. Oliveira (2006), pensamos ser mais apropriado tomar como fonte livre de inspiração a noção de descrição densa, à maneira como é discutida por Clifford Geertz (1989),<sup>10</sup> para construir não uma etnografia fechada nos moldes canônicos do

<sup>9</sup> A unidade formada entre o olhar, o ouvir e o escrever, que junto às idéias-valor de trabalho de campo e de relativização são responsáveis por fornecer uma especificidade do trabalho do antropólogo, “[...] em nada é incompatível com o trabalho conduzido por colegas de outras disciplinas sociais, particularmente quando, no exercício de sua atividade, articulam pesquisa empírica com a interpretação de seus resultados” (OLIVEIRA, R. 2000, p.17), da mesma maneira que a etnografia, na medida em que a mesma pressupõe em sua realização o olhar, o ouvir e o escrever.

<sup>10</sup> Considerando que na teorização geertziana a cultura diz respeito a uma teia de significados tecidas pelo próprio homem, isto é, a uma multiplicidade de estruturas conceituais complexas. Neste sentido, a etnografia, enquanto prática dos antropólogos em campo, corresponde a uma descrição densa, responsável por interpretar o



conhecimento antropológico, *a lá* Malinowski, mas de uma *interpretação etnográfica*, isto é, construir um texto decorrente da interpretação da experiência de olhar e ouvir exercitadas no período de campo no Porto da Palha. Neste sentido, esforcei-me por direcionar esses dois momentos, enquanto momentos privilegiados para a textualização que agora apresento ao leitor, no sentido da descrição do significado que as diversas práticas sociais desenvolvidas neste local assumem quando situadas em relação ao rio, quando confrontadas com o que há de comum em seus exercícios.

Por outro lado, poderíamos considerar que além deste elemento definidor existe um diferenciador, decorrente do simples fato de que, como interpretação a ser textualizada, a etnografia aqui proposta irremediavelmente compreende a escrita do que fora visto e ouvido em campo, cuja composição ao final se traduz sempre em uma imagem do que fora visto e ouvido quando estivemos lá, no campo. Assim, além de seu caráter interpretativo, destaco seu *caráter eminentemente imagético* como elemento diferenciador. Explico um pouco mais.

Quando se pensa em conduzir a etnografia a partir do horizonte fornecido pela antropologia interpretativa de Geertz (1989), o caráter de provisoriedade do escrito e a dimensão do possível aparecem como elementos a serem prolongados e que, neste curso, revelam sua vinculação à imagem, à uma imagem tal qual o signo de Proust (DELEUZE, 2006). Isto porque, enquanto interpretação dos significados atribuídos em uma teia tecida pelo próprio homem, a etnografia é sempre a produção de imagens possíveis, é sempre signo, signo de signos. Nuca é demais lembrar que no exemplo clássico das piscadelas (GEERTZ, 1989), trata-se essencialmente disso: da produção da imagem dos garotos que brincam de piscadelas, que podem estar com problemas oculares, podem estar simulando, podem estar até mesmo confabulando. Isto tudo através do texto etnográfico e, em seguida, da interpretação antropológica que por meio da escrita dá vazão às piscadelas possíveis, numa espécie de busca proustiana a um tempo perdido que se traí por signos involuntários (DELEUZE, 2006b). Fora, assim, os ecos de Deleuze (2006a, 2006b) que me inspiraram a realizar uma escavação, traduzida na interpretação, na decifração, na “explicação” das imagens que diante de minhas pupilas rebentavam ao longo do período de campo, considerando para isto que esta “explicação” se confundia com a forma tomada pelas imagens produzidas diante mim, confundia-se com o desenvolvimento delas em si mesmas. Fora também o ângulo fornecido por Geertz (1989) que acrescentou a esta escavação o dever de assumir a forma de uma escrita capaz de ultrapassar a narrativa objetivista de caráter factual, a qual conduziria a análise à

---

fluxo do discurso social e “salvar” este discurso de sua extinção, fixando-o em formas pesquisáveis (GEERTZ, 1989).

mera enumeração exaustiva de caráter quantitativo das atividades econômicas, do número de trajetos e da cifra de produtos por aí comercializados.

Assim, a partir dos dados brutos que o olhar e o ouvir me forneceram, escavei um quadro geral a partir do qual foi possível estabelecer os conceitos pertinentes à tarefa de discutir as (outras) identidades urbanas construídas no Porto e a imagem de cidade que através dele é projetada.

Início destacando os diferentes trajetos urbanos que para o Porto convergem, que a partir dele se irradiam e, ainda, que se tornam responsáveis pela regularidade dos elementos que identificam as paisagens singulares que jazem no interior deste lugar. Em seguida, busco mostrar a multiplicidade de relações sociais que dão suporte às práticas sociais que por aí se realizam. Por fim, aponto os principais elementos constituintes dessas práticas, identificando paralelamente os grupos sociais que a partir delas se constituem e que são responsáveis pela dinâmica da comercialização e das trocas construídas nos diferentes entroncamentos dos trajetos que no Porto se encontram.

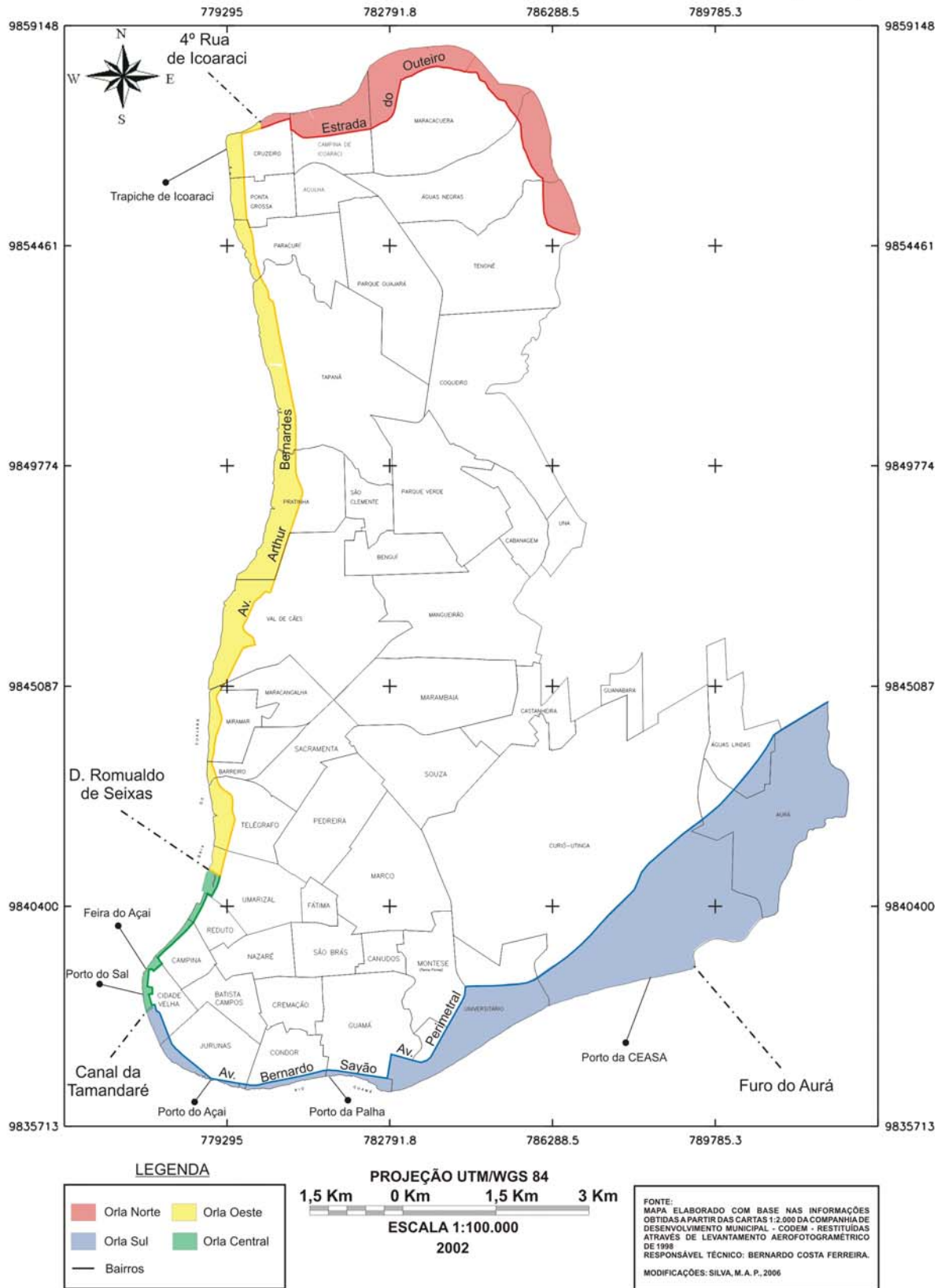
Ao frigar dos ovos, tratou-se do que poderia se denominar aqui de uma “etnografia descompromissada” para com a busca de uma verdade congelada. Ao final das contas, penso ter produzido muito mais uma espécie de relato etnográfico, cuja escrita parece ter se aproximar bastante do gênero literário denominado de crônica, uma crônica redigida no sentido da interpretação geertziana e dos signos proust/deleuzianos. Passemos então adiante.

## 1. OS TEMPOS PERDIDOS DO RIO NUM PEDAÇO DE BELÉM

Na literatura antropológica, “estar só em uma praia tropical deserta” parece ter se tornado um enunciado capaz de traduzir a sensação inicial do trabalho de campo, como se pode depreender do “Antropólogo e sua magia” de Wagner Gonçalves da Silva (2006). Estar só em local desconhecido... mas, imagine-se você, leitor, em meio a uma multidão reunida numa feira às margens de uma grande cidade à beira do rio, como a cidade de Belém. Uma multidão de gente desconhecida vinda de lugares desconhecidos. Neste recôndito pedaço que é a porção sul de sua faixa de orla, delimitada internamente pela Avenida Bernardo Sayão e margeada externamente pelo Rio Guamá, esconde-se o Porto da Palha, mais precisamente ao final da Travessa Padre Eutíquio, como se pode depreender do mapa 1. Este local que muito

se assemelha a uma feira livre construída sobre um trapiche à beira do Rio Guamá, há muito se constitui em um cenário privilegiado para a realização de diversos trajetos.

# MAPA 1: Sub-Divisão da Orla Fluvial de Belém (PA)



## 1.1 TRAJETO I: PELA JANELA DO ÔNIBUS, UM *DETOUR* ME LEVA AO “CAMPO”

**FOTO 2: DO *DETOUR* AO PORTO DA PALHA**



À direita, a comercialização de frutas e verduras. Ao centro, um carregador e, mais à esquerda, uma placa cujos dizeres indicam a comercialização da folha da maniva e indiciam paralelamente o período de realização do Círio de Nazaré e seus efeitos no Porto.

Foto: RIBEIRO, R., maio, 2005.

Chegar até o Porto da Palha, e à entrada que está registrada na foto 2, dependeu de inúmeros trajetos realizados ao longo do período de “campo”, o qual já havia sido iniciado a bastante tempo, bem antes de seu período oficial, de modo que, posteriormente, ir a este local em certas ocasiões se devia muito mais a uma visita fortuita, do que propriamente aos dias indicados pelos prazos oficiais contidos no cronograma que fixava o período destinado ao (controle do) olhar e ao ouvir no Porto. Destaco aqui estes momentos porque os mesmos assumiram uma importância reveladora durante a pesquisa de campo.

Muitos desses trajetos infelizmente não puderam ser registrados pela lente da objetiva, momentos que espero resgatar numa imagem escrita.

Saía de casa na maioria das vezes às segundas e às sextas feiras por volta das 5:00 horas da manhã, portando uma pequena mochila azul em que guardava meu lápis, meu diário de campo, um pequeno caderno de anotações e um gravador e uma câmera fotográfica, estes últimos sempre emprestados. Saía apressado, esquecendo vez por outra de tomar café. Nas sextas, ainda sonolento e muitas vezes cansado por ter trabalhado à noite anterior no ofício de docente desta Universidade, arranjava forças para cruzar aquele que aparentemente seria o caminho mais longo: tomava um ônibus coletivo, o “Cremação”, que passa na Rua 14 de Março, entre a Antônio Barreto e a Diogo Moia. A “14” é uma rua paralela à avenida onde resido, a Avenida Alcindo Cacela, em que outro coletivo de mesmo nome realiza o percurso mais curto entre mim e o Porto da Palha.

O longo trajeto que se iniciava com o “Cremação” na “14”, após percorrer outras ruas no bairro do Umarizal, chegava à Avenida Visconde de Souza Franco, à Doca de Souza Franco como a conhecemos, de onde já era possível àquela hora enxergar ao seu final, e ainda às escuras, o brilho refletido nas águas da Baía de Guajará de um luar teimoso. Mas era também o momento em que sentia falta do café preto em meu estômago, pois não raro a passagem por este local era seguida de um forte odor vindo do interior do canal, em cujas bordas, não sei como, homens e mulheres, jovens ou mesmo idosos, estavam ali a um tempo fazendo *cooper*, como o suor de suas camisas indicava. Quando finalmente era realizado o contorno da curva acentuada que liga esta avenida à Marechal Hermes, começava já a contemplar a enormidade dos galpões do Porto de Belém e de um outro tempo rebentando em minha memória. Ficava a imaginar como era a vida nesta parte da cidade quando na primeira metade do século XX fora dado início à construção deste local pela empresa *Port of Pará* de Percifal Farquhar. Após passar onde hoje, no lugar de outros galpões, está o Complexo Turístico “Estação das Docas”, já era possível observar que a paisagem de ruas pouco habitadas mudava radicalmente naquela parte da cidade. Não era apenas o engarrafamento que àquelas horas se formava em meio ao silêncio da cidade que preguiçosamente acordava, mas um cheiro, um cheiro verde misturado ao de peixe fresco, um cheiro de rio, esse cheiro meu que, entretanto, disputava com o odor deprimente de urina os poros de minhas narinas, já sobrecarregadas dessa contenda. Era já um outro Ver-o-Peso anunciado por uma polifonia de vozes junto a buzinas de outros tantos ônibus, rasgando o silêncio da madrugada e das cores que emolduravam a noite teimosa do dia anterior, que insistia ainda em adiar a entrada da aurora desta cidade. Paisagem outra, arquétipo de um outro lugar, como o cheiro da madrugada denotava ao destoar da imagem cristalizada deste local que muitas vezes nossa memória partilha. Embora o motorista buscasse quase sempre desviar dessa formação, às

vezes tinha sorte de passar um pouco mais naquele lugar. Caminhões frigoríficos apontados para o caís, automóveis transportando caixas de madeira e caixas térmicas de isopor, carros de mão enfileirados junto a pedra, carroças e uma infinidade de pessoas se amontoadas na Doca do Ver-o-Peso àquela hora, ao redor de onde estavam descarregando e expondo os peixes, as frutas, os temperos, entre outros produtos vindos da floresta. Múltiplas práticas comerciais passavam a ter assento nesta parte da cidade. As principais eram definidas pela comercialização do pescado, ao lado da de frutas regionais e do açaí em especial. Desenvolvia-se, por exemplo, a comercialização de gelo; de sacolas; de água ardente; de sopas, como o caldo de mocotó; de cigarros; de café; de farinha; de carne salgada; de frutas, como o abacaxi, a melancia e a banana; de temperos como limãozinho, cheiro verde, cebolinha, pimentinha, já presentes em cores e cheiros.

Após deixar a vida e o trabalho deste Ver-o-Peso, o coletivo rasgava as ruas da Cidade Velha, cuja largura se tornava pequena para o porte desses transportes. Aí existe ainda uma grande quantidade de prédios e de construções antigas. São casas e casarios do período colonial de onde pareciam surgir de modo ensurdecedor ecos de um tempo perdido que até agora parecem sussurrar em meus tímpanos.

Quando finalmente esta paisagem envelhecida de uma película em preto e branco retirada de uma filmagem *retrô* era deixada para trás, o ônibus chegava a um local que para mim ficou marcado na memória involuntária como um local de passagem entre estas paragens e outros pedaços de Belém. Era o antigo Arsenal de Marinha, onde nos inícios da história dessa *urbe* jazia o Hospício de São Boaventura e um pequeno estaleiro para reparos em embarcações de épocas, e onde hoje se encontra a Praça do Arsenal e o “Parque Naturalístico Mangal das Garças” como um novo espaço de lazer para a cidade.

Daí em diante tinha início a Avenida Bernardo Sayão, antiga Estrada Nova. Um tronco viário precário construído pelos idos de 1940 a partir das obras de drenagem das áreas de baixadas próximas à orla, obras estas levadas à cabo pela Fundação Serviço Especial de Saúde Pública (SESP). Aí, desde cedo, muitos já estavam de pé, na busca de sobreviver na cidade. Habitações precárias, pequenos comércios e bicicletas passavam a dominar essa cena urbana. Nela, um outro flagrante urbano desta cidade, uma outra situação: o Porto do Açaí, também conhecido como Porto da Conceição. A passagem do ônibus era quase sempre rápida e, também por conta disso, era deixado com a impressão de uma multidão de pessoas que se aglomeravam em uma pequena fresta nas margens da cidade. Mas, certamente ali, naquele pequeno entreposto, certamente ali também, como no Ver-o-Peso e como mais tarde pudemos

saber, mil vidas e mil cidades entravam e saiam de Belém (SILVA, M., MALHEIRO, B.; 2005).

Após essa situação, os primeiros raios da aurora já refletiam as águas do rio Guamá. Era quando o “Cremação” finalmente cruzava a perpendicular formada pela Bernardo Sayão e o final da Avenida Alcindo Cacela, antiga 22 de julho, de onde eu havia partido ainda há pouco. Neste ponto, a contemplação era direcionada para algumas pessoas que na Praça Princesa Isabel também faziam *cooper* como as da Doca de Souza franco. Contudo, eram outras experiências e o cheiro do rio era outro por aqui. Esta prática, na verdade, assim como as de fugir à tarde do colégio para encontrar o namorado(a) nesta praça, é muito diferente da de ir ver aos finais de tarde a aterrização de hidroaviões da antiga empresa de aviação “Condor Lufhtansa”, como se fazia “desde sempre” no passado desse local.

Logo em seguida, eis que chego, precisamente às 5 (cinco) horas e 45 (quarenta e cinco) minutos da manhã à entrada do Porto da Palha. O trajeto que havia se iniciado no ônibus tinha agora sua primeira parada: o encontro com outros trajetos de outras pessoas no Porto da Palha e no Rio Guamá, paragem esta denominada no século XIX de “testada do Matheus”, sobretudo por estar ao final da Travessa São Matheus, hoje Padre Eutíquio. Este fora um primeiro trajeto cumprido religiosamente ao longo da pesquisa. Daí em diante, entrava em contato com outros trajetos, outras incursões, de modo que não demorou muito para que esta rotina mudasse, pois, como veremos mais adiante, foi preciso entrar em contato com outros trajetos para perceber que a vida neste local começava sempre bem antes das primeiras horas dos dias de segunda e sexta feiras.



## 1.2 TRAJETO II: FAZER A FEIRA, TRABALHAR, REVER OS CONHECIDOS OU VIAJAR?

**FOTO 3: FAZER A FEIRA, IR TRABALHAR, REVER OS CONHECIDOS OU VIAJAR**



Por um momento não se pode distinguir entre feirantes, marreteiros, ribeirinhos e compradores das imediações, identificados apenas por suas práticas realizadas no trapiche. Destaque para a comercialização da farinha.

Foto: RIBEIRO, R., junho, 2005.

Quando finalmente descia do coletivo para me dirigir ao Porto propriamente dito, a mim se juntavam outras pessoas no movimento de entrada. Eram homens e mulheres que a princípio não se podia conjecturar a razão de ali estarem. Podia ser para comprar farinha, receber uma encomenda qualquer, trabalhar, abrir seus pequenos comércios, ou até mesmo realizar uma viagem. Não sabia. Sabia apenas que estavam simplesmente “chegando”, dirigindo-se ao rio, ao trapiche. Em meio a eles e a elas, atravessava rapidamente o pequeno trecho de rua precariamente asfaltada que dava acesso ao trapiche. Nos buracos dessa passagem, as águas da última chuva formavam várias poças. Ao lado, as barracas que compunham a paisagem inicial da feira ainda se encontravam fechadas, algumas com as lâmpadas externas ainda acesas. O Centro Comunitário do Porto da Palha ainda não havia

sido aberto àquela hora. Ficava com a imagem do amontoado de gente na beira do rio aos quais eu e os que comigo chegamos iríamos nos juntar, sem saber no início que por trás das barracas fechadas, das casas e de outros estabelecimentos muitos se encontravam dormindo, pois como eles mesmos se identificam, são moradores do Porto.

Rapidamente, após termos ultrapassado este pequeno trecho, cada um foi procurar o que fazer. Algumas pessoas começavam a abrir suas barracas, retirando para isso o cadeado que as guardava. Outras, após desenrolar sacolas de plásticos trazidas nos bolsos das calças, dirigiam-se para o trapiche. Outras ainda, ao chegar no trapiche, procuravam donos de barcos – os barqueiros, como são reconhecidos – para pegarem cargas de açaí, ou de farinha, ou de uma fruta qualquer por elas encomendada, como se faz muito no ofício de atravessador, serviço este mais conhecido como “marretagem” e “marreteiro” aquele que o realiza. Havia, por fim, os que tinham ido ali para receber recados, uma notícia qualquer de alguém que há um tempo não se vê, ou que a partir dali iriam cruzar o Guamá e visitar entes familiares, ou mesmo ir trabalhar, como muitos que encontrei no Porto se dirigiam frequentemente para localidades como a de Boa Vista para ir “dar aula”. Todos estes da cidade de Belém.

Já no trapiche, lá sim é que pude após um tempo começar a identificar a razão que trouxera aquelas pessoas, pois era onde estava o que tinham vindo buscar ou mesmo fazer. Aí neste local era como se assistisse aos mínimos detalhes de uma multiplicidade de práticas ganhando corpo no transcurso temporal das diferentes situações em que se envolviam as pessoas que ali estavam.

Nesses momentos, uma memória involuntária acendia em mim signos proustianos de um tempo perdido do rio que preteritamente vivera na cidade de Belém, pois assistir às pessoas das imediações madrugando no Porto para fazer a feira significava muito mais do que lembrar de quando ainda pequeno era levado por minha mãe para ir à feira de minha cidade e com isso crescer, isto é, tornar-me adulto e assumir responsabilidades – devia, para isso, aprender tanto os signos de uma fruta madura, de uma farinha “forte”, como as regras do regateio. Para além do tempo da infância, era na verdade um tempo da cidade que em minha retina transcorria, ou tempos de cidades diversas.

Por sobre as madeiras bastante apodrecidas que avançavam o Rio Guamá, um colorido de frutas regionais ligeiramente se formava. Eram frutas como babaçu, bacaba, bacuri pari, banana, biribá, cacau, caju, cupuaçu, ingá, jaca, laranja, macaxeira, manga, pupunha, uxi e, evidentemente, o açaí, a farinha e o carvão predominantemente. Além de uns poucos animais, como pato e galinha.

Chegavam de municípios como Acará, Afuá, Bujaru, Igarapé Miri, São Domingos do Capim; de localidades como Boa Vista, Guajará Miri, Ilha Grande, Itancoã, Jacarequara; e de outros tantos sítios, muitas vezes reconhecidos pela nomeação atribuída aos barcos. E, a partir desse momento, era possível observar a realização de duas práticas distintas de comercialização no trapiche:

Na primeira, as pessoas que chegavam dos municípios e das localidades anteriormente mencionadas desembarcavam no Porto para comercializar produtos diversos, em geral em pequena quantidade. Após colocarem suas frutas por sobre o trapiche, ficavam diante delas, em pé ou mesmo sentados sobre o chão de tábuas envelhecidas, “tomando conta”, anunciando o preço (sempre negociável) ou mesmo a esperar quem tomasse atitude de propor um preço razoável para o valor atribuído àquilo que traziam. Diversas vezes fui tomado como um feirante do trapiche, quando, nos primeiros momentos da observação, tratava de comprar uma ou outra sacola de qualquer fruta de meu interesse e que rapidamente poderia vir a acabar. Deixava ao meu lado, de modo que não raro foram as ocasiões em que vinham me perguntar o preço daquilo “aparentemente” sob minha conta. “Talvez pelos traços que carrego no rosto, os quais muito bem podem me disfarçar como um ribeirinho”, era o que eu pensava. Na verdade, tal fato acontecia porque essa é uma das maneiras de como se pode comercializar os produtos no trapiche. Nesta, são envolvidos aqueles e aquelas que vêm fazer a feira ainda cedo, em geral são pessoas que residem ali próximo, em bairros como o do Guamá, o da Condor e o do Jurunas. Por vezes pude encontrar outras vindas de longe

Na segunda, formava-se, por sua vez, um sistema de trocas definido pela prática da encomenda, que não dispensava a construção de laços de proximidade e relações de vizinhança entre os envolvidos. Esta envolvia o marreteiro, o produtor e quase sempre os donos de embarcações, os barqueiros. Após a encomenda ser firmada, os produtos passavam a serem armazenados em suas localidades de produção ou de extração para posteriormente seguirem rumo ao Porto. Em geral, como ouvi constantemente, este procedimento começava sempre antes dos dias que na cidade considerávamos como sendo os de maior comercialização de mercadorias (às segundas e às quintas e sextas feiras). Para o transporte das mercadorias já negociadas, eram fretados barcos motorizados, os quais não cumpriam apenas os trajetos do açaí, do carvão ou da farinha, como também realizavam o de outros feirantes, a exemplo dos ribeirinhos assentados no percurso realizado por este meio de transporte. A grande quantidade de açaí, de carvão, ou mesmo de farinha, colocada por vezes sob o teto dos barcos motorizados, por vezes disputando espaço com as pessoas no interior deste tipo de transporte, parecia ser o primeiro sinal da encomenda chegando ao Porto e o

primeiro indicativo da realização da “marretagem”. Mais tarde, era possível observar o segundo indicativo, a exemplo das marcas que as sacas de farinha traziam em seus corpos. Eram marcas como “A1”, “Ala”, “Dico”, “FN”, “JxC”, “Jorge Ti”, , “Mikito”, “Meré”, “Roja”, “Tucuno”... através dos quais identificava o proprietário da mercadoria que então era quase sempre desembarcada no trapiche do Porto da Palha.

Do marreteiro esses produtos passavam a ser distribuídos nos bairros adjacentes como o do Guamá, da Condor e do Jurunas. Entretanto, essa distribuição alcançava áreas distantes como Icoaraci, em Belém, e a feira da Cidade Nova V, em Ananindeua, de modo que regularmente desenvolvia-se, e ainda é desenvolvida, uma rede de relações responsáveis por articular o Porto da Palha aos mais diferentes espaços da cidade de Belém.

Estes trajetos iniciais revelaram contornos muitas vezes imprecisos acerca do Porto. Agora posso ver melhor como a imagem de seus percursos foi importante para indicar ainda que involuntariamente mudanças de rotina e presença de outros percursos. Foram eles os responsáveis por me mostrar, a cada momento, que neste local o dia não tinha seu início pela manhã, como muitas vezes se costuma pensar, mas começava efetivamente e sempre no dia anterior aos que eram destinados ao maior movimento da feira e do trapiche, quando na tarde do dia anterior chegavam ao Porto as mulheres vendedoras de café, por exemplo. Cabe então registrar a presença de seus trajetos, ainda que de maneira sumária.

Lembro que quando chegava de madrugada ao Porto sempre encontrava um conjunto de estabelecimentos característicos, formado por quatro barracas que quase sempre se encontrava em pleno funcionamento por àquelas horas. Nelas, mulheres trabalhavam com a comercialização de café preto ou com leite, pão com ovo frito, ou com queijo mesmo, e cigarros vendidos a retalho.

Na verdade, estas mulheres estavam ali desde o dia anterior, como depois ficara sabendo quando decidira ouvir suas vozes. Isto porque o transporte existente entre os bairros distantes da Marambaia, da Sacramenta e do Tapanã onde elas residiam dificilmente as trazia ao Porto a tempo de pegarem o maior movimento de pessoas. Dessa forma, elas passam de um dia para o outro, isto é, dormem em suas barracas à véspera dos dias de maior movimentação de mercadorias e de pessoas. Embora posteriormente tenha me tornado cliente assíduo e passar a tomar café no Porto frequentemente, este não havia sido o único efeito desta situação, pois mais tarde, em função deste e de outros eventos, acabei por mudar a rotina de meus trajetos. Mas voltemos às pessoas que acabaram de chegar.

Apareciam à tarde portando garrafas térmicas, um ou dois pacotes de café, leite, açúcar e ovos, sacolas de pão e um maço de cigarros. A esta hora elas se dirigiam rumo ao

trapiche para passar à noite dormindo sozinhas em redes “atadas” no interior de barracas de 2 m<sup>2</sup>, ou mesmo no chão frio e imundo daqueles estabelecimentos, muitas vezes sem saber o que poderia aí acontecer, amedrontadas que estavam com quaisquer ruídos que do trapiche pudesse ser emitido. Eram acompanhadas por outros, os moradores do Porto, os quais também ao final da tarde se retiravam para suas residências por conta da falta de segurança e na esperança sempre renovada de que no dia seguinte as vendas melhorassem e a partir disso tivessem um dia melhor do que anterior.

Foi então a partir daí que minha rotina e meus trajetos de pesquisa começariam a incluir outras rotas, partilhar outros trajetos e se envolver neste movimento ininterrupto em direção à cidade. Tal mudança, entretanto, não deve ser creditada apenas às mulheres vendedoras de café, mas igualmente a outros trajetos, pois o Porto também tem seu início não apenas em um outro horário e em um outro local na cidade, como também em outras cidades e em outros locais... Quais?

### 1.3 TRAJETO III: PEGAR UM BARCO QUE PELO FURO ME LEVE A BELÉM

**FOTO 4: OS TRAJETOS DO RIO RUMO À CIDADE DE BELÉM**



Outra cena freqüente no Porto e um outro elemento de composição de sua imagem, os barcos, elo entre distintos trajetos que aí se encontram, cruzam-se e produzem uma diferença.

Foto: SILVA, M. A. P., outubro, 2005.

Quando se contempla a imagem da foto 4, parece que dela temos a impressão de uma pausa no ritmo frenético que há pouco descrevemos para os trajetos de homens e mulheres que cedo chegam ao Porto e para o ritmo de suas práticas de comercialização. Este tipo de transporte que preguiçosamente aporta no trapiche apodrecido do Porto da Palha parece trazer consigo a imagem do intervalo, da monotonia, da calma que se segue ao ritmo das trocas. Objeto estético de uma cultura ribeirinha, os barcos trazem muito mais do que esta sensação: trazem outras cidades e um conjunto de histórias particulares que aí se encontram, por aí se cruzam e daí são difundidas.

Passo agora a falar daqueles que secularmente se encontram envolvidos num trajeto além rio, aqueles que para sobreviver em suas localidades nativas são levados a singrar o rio Guamá frequentemente, para os quais este trajeto assume uma dimensão que transcende o

mero deslocamento material. Lembro ainda que em certas ocasiões não consegui realizar entrevistas gravadas com muitos dos que se envolvem neste deslocamento, pois, no preciso momento de sacar o gravador, era tomado por uma sensação avassaladora, que rasgava minhas entranhas, percorria minh'alma e me deixava de garganta seca. Uma sensação sempre acompanhada de um sussurro insistente martelando minha consciência, a me dizer insistentemente que pouco adiantaria fazer aquilo se de fato eu quisesse me aproximar daqueles trajetos, de seus sentidos.

Como muitas vezes aconteceu por insistir no gravador, não se desenvolvia um diálogo, pois os gestos emitidos durante aquelas situações de fala, somado à expressão cansada de faces marcadas pelo tempo, inscreviam um traço de lamento nos depoimentos que pude arrancar e neles imprimiam um tom de rendição por não haver outra coisa melhor para se fazer naqueles momentos. Pude observar isso em frases recorrentes como essa: “se você quer que eu fale tá bom, eu falo”. Era como se dissessem “fazer o quê, você quer saber, eu me rendo”. Era mais ou menos o que se podia imaginar diante da violência simbólica que o gravador e minha atitude insistente representavam em certas ocasiões.

Não por irresponsabilidade, mas devo confessar ao leitor que talvez por conta de evitar situações desgastantes como esta eu tenha dado mais importância às conversas e diálogos que se realizaram quando eu esquecia este equipamento, ou quando quem sempre me emprestava estava precisando dele. Passei a tentar, de uma forma ou de outra, captar esses flagrantes. Devo admitir terem sido poucas as situações em que pude observar que para eles falar de si livremente era mais agradável. Meus esforços, dessa maneira, foram então direcionados para estes elementos. Mas, poderíamos questionar conjuntamente: quem são essas pessoas? De onde vem? O que vem fazer no Porto? Por que nele?

São homens, mulheres, idosos, adolescentes e crianças que durante a semana atravessam o Guamá frequentemente. Vêm de municípios como Bujaru, São Domingos do Capim, de localidades como as ilhas do Combú, Ilha Grande, pertencentes à cidade de Belém, de Itancoã, de Boa Vista, de Jacarequara, entre outros, pertencentes ao município de Acará. Muitos têm o Porto como ponto intermediário a partir do qual se dirigem aos mais diferentes locais da cidade de Belém, a exemplo dos que vêm estudar frequentemente, dos que vêm resolver problemas ligados à aposentadoria, à saúde, à posse da terra, dos que vêm fazer compras em supermercados próximos a este local e dos que acessam ao Porto para nele comercializar suas mercadorias. Todavia, quanto a saber por quê no Porto da Palha e não em outro lugar, a resposta não é tão fácil de ser formulada, pois isto envolve desde elementos

colocados no plano da sobrevivência e reprodução social, quanto no plano das vivências, trocas de experiências, das subjetividades e da reprodução cultural.

O primeiro dos trajetos que nesta parte da cidade aportava era, como vimos até agora, o dos ribeirinhos, o de feirantes e o de comerciantes do interior, sobretudo para a realização da prática de comercialização de produtos extrativos. Esse movimento começava a ser organizado muito antes de ávida começar no Porto. Lembro quando estive no Município do Acará que a farinha começava a ser armazenada no mercado da cidade muito antes de os dias de maior movimentação no Porto terem início. Após ser armazenada em sacas de plásticos, devidamente identificadas, embarcavam com destino a Belém, logicamente para chegar no dia seguinte.

O segundo ocorria muitas vezes junto a esta movimentação de mercadorias e produtos extrativos. Como pude observar durante um bom tempo em que me dirigia bem cedo para o Porto, por volta das 6:45 h começavam a subir o trapiche jovens e crianças trajando uniformes escolares. Muitos chegavam àquela hora. Outros, já estavam ali desde cedo. Ficavam dormindo nos barcos a esperar “dar a hora de ir pro colégio”.

O terceiro era cumprido religiosamente por homens e mulheres que possuíam, e ainda possuem logicamente, parte de suas famílias residindo em Belém. Para eles o Porto é local de despedida/partida e de reencontro/chegada. Nele diversas vezes pude acompanhar a reunião e recomposição de diversas famílias, nas formas como era celebrado o encontro, realizado em meio aos corpos de carregadores e às sacas de farinha postas por sobre seus ombros. Quando saíam da cidade ou quando aí chegavam, portavam quase sempre sacolas, mochilas e bolsas, objetos estes sempre presentes nos momentos de viagens, nos momentos de partida. Em grande parte se tratava de encomendas feitas pelas famílias, do interior ou da cidade.

O quarto trazido pelo rio se referia aos da comunidade negra de itancoã, bastante visível neste local. As razões que definem estes trajetos já foram apontadas por Rosa Acevedo Marin, Maria Roseana Pinto e Érica Monteiro (2005) em recente estudo sobre a presença dessas comunidades no Porto da Palha. Das práticas realizadas por estas comunidades, e destacadas por essas autoras, é possível citar as compras na feira, nos supermercados das imediações e/ou do centro comercial da cidade; concertos de aparelhos eletro-eletrônicos; busca de atendimento médico-hospitalar; as visitas aos entes familiares; os festejos de bairro; entre outras, mas principalmente uma que parece destacar essa comunidade: a consulta à órgãos e instituições como o Instituto de Terras do Pará (ITERPA), a Secretária de Ciência e



Tecnologia da Amazônia (SECTAM), a Federação dos Trabalhadores em Agricultura (FETAGRI), entre outras (MARIN, PINTO, MONTEIRO; 2005, p. 142).

Quando posteriormente havia decidido me deslocar para Itancoã, pude acompanhar mais de perto a realização de uma série dessas práticas que na comunidade negra desta localidade se distingue das demais, daquelas realizadas no Porto, sobretudo por terem como elemento de eficácia a identificação de seus membros com uma diferença étnico-cultural, a identidade de quilombolas remanescentes.

No mês de novembro do ano de 2005 estive na comunidade de Itancoã. Naquele momento, após termos chegado e nos acomodado em uma das casas da comunidade, na residência de um conhecido, o então coordenador do Centro Comunitário de Itancoã, o senhor José Maria Monteiro, expunha para alguns membros da comunidade a possibilidade de conseguirem garantir acesso a um benefício. Tratava-se da extensão do fornecimento de energia elétrica para as residências da localidade e a possibilidade de garantir o pagamento de uma taxa coletiva quanto ao consumo. Durante sua exposição, o senhor José Maria advertia para o fato de que isso só poderia ser obtido se eles conseguissem mostrar serem membros de uma comunidade remanescente de quilombos. Para a realização disso, colocou-se a necessidade para eles de realizarem deslocamentos constantes em direção à cidade.

Em síntese, eram outras práticas associadas à de comercialização, a exemplo das diferentes situações em que foi possível observar a construção de fortes sociabilidades baseadas em trocas de experiências, de intimidades durante o momento das viagens, durante os momentos de partidas e de chegadas. Era na verdade uma relação de proximidade definida por trocas de intimidade. Afetos, desamores, brigas familiares, separações... Mas vir ao Porto, até então, não era função direta apenas desses elementos. Existiam outras situações que definiam em determinados contextos a presença de uma grande parcela de homens e mulheres da região das ilhas para a cidade. Mas, vinham para o Porto... por quê?

#### 1.4 TRAJETO IV: O ARCO DA FESTA QUE EVITA ATRACAR NO TRAPICHE

**FOTO 5: A FESTA QUE EVITA ATRACAR NO TRAPICHE**



Bandeira da festividade de São João Batista, que, após 3 (três) anos sem ser realizada, no ano de 2005 é transferida para o outro lado do Rio Guamá, na região das ilhas do Combú.

Foto: SILVA, M. A. P., outubro, 2005.

A festividade de São João Batista se constitui enquanto uma prática festiva já bastante importante na história do Porto da Palha, ao menos até a realização da pesquisa. Esta prática festiva se tornava um outro momento em que era possível observar a convergência de vários trajetos para o Porto. Digo era porque a última fora realizada no dia 25 junho de 2005, depois de há 2 anos não ser realizado este evento, como foi possível observar não apenas a partir das vozes emitidas pelo Porto, como também dos diversos anúncios dessa festividade.

Conforme a versão oral mais aceita acerca do início deste evento, o mesmo teria começado quando “seu” Sarmiento, atual coordenador do Centro Comunitário do Porto da Palha, encontrara a imagem do Santo São João Batista abandonado entre restos de madeira e de areia entulhados no Porto da Palha no momento em que foi dado início à construção do prédio futuramente destinado à residência do “seu” Sarmiento e à sede de onde futuramente viria a se instalar e funcionar aquele Centro.

Nos dias de festejo, os moradores do Porto, a comunidade quilombola de Itancoã, os feirantes e também os ribeirinhos da região das ilhas iniciavam cedo a “arrumação” do Porto. Iniciavam por uma limpeza geral deste local, lavando inclusive a passagem principal que dá acesso ao trapiche. Em seguida, levantavam e fincavam as palmeiras de açaí que serviriam para compor o terreiro, no interior do qual era levantado um mastro que seria utilizado no jogo de “pau-de-sebo”. E por fim, ocorria a realização da festividade, com concursos de quadrilha, venda de comidas como mingau de milho, fubá, bolo de macaxeira, entre outros.

Contudo, algo parecia estranho naquele último dia da festa de São João Batista. Pra começar, a caixa amplificadora que fica pendurada na “cumiera” do antigo restaurante “Papa-Tudo” realizava constantemente o seguinte anúncio: “a tradição continua. Sábado dia 25, e domingo dia 26, no Terreirão do Tio Osmarino, no Igarapé do Piriquitaquara, o novo ‘Guerreirão’ vai estar lá, na festividade de São João Batista”.

Este anúncio, na verdade, trazia nas entre-linhas de sua mensagem a não-realização da festividade no Porto da Palha. Foi quando descobri que este evento já não era mais realizado ali há 2 anos e já havia 5 anos desde que o Centro Comunitário transferira esta festividade pra a região das ilhas. Agora, seu local de realização passara a ser o interior, as ilhas. Voltando ao anúncio, restava apenas a saudade, como lembrou uma das feirantes com quem pude conversar na ocasião, dizendo-me o seguinte: “agente festejava o Santo, limpava a rua. Tinha quadrilha, pau de sebo. Agora é só cerveja”.

São múltiplas as versões para a não realização da festa, como essa de “seu” Sarmiento: “depois de um tempo eu adoeci. Aí o médico disse para eu não me meter mais nisso [na festividade]. Então eu passei para um rapaz aí do Combú, se ele quisesse fazer a festa. Agora aqui a festa é do sabazinho, é só pra vender cerveja” (Sarmiento, Coordenador do Centro Comunitário do Porto da Palha, 24 de junho de 2005).

Assim, no ano de 2005, a festividade de São João fora realizada na região das ilhas. No Porto, como que paradoxalmente, festejava-se um baile da saudade em que o único retorno era da aparelhagem que atendia pelo nome de “Santos, o rei da saudade”, momento este para o qual o Centro Comunitário prestava seu apoio. Isto é, cumpria com sua função neste enredo, solicitando junto ao poder público municipal a licença para o funcionamento da festa. Já nesta ocasião, ao final da tarde, começaram a chegar as carretas abarrotadas de cerveja e, logo em seguida, os caminhões com gelo. Assim, Em frente à entrada principal foram dispostos o primeiro conjunto de caixas amplificadoras daquela aparelhagem. Em seguida, e mais a frente, foi colocado o que hoje se costuma chamar de “altar sonoro”, onde fica o Disk Jôquei (DJ) da festa. No centro da passagem principal que dá acesso ao trapiche,

diante do Centro Comunitário, ficaram os *frezzaers* para armazenar a cerveja. Ainda nesta parte central, um conjunto de mesas e de cadeiras foi organizado para os consumidores da festa. E o santo?

De sua presença restara apenas uma bandeira colocada por sobre o trapiche, atrás de mochilas e de fogos de artifício, indicando que ali este santo não ficará. Pelo contrário, ele também realizará um trajeto, que a partir daquele momento se tornaria regular, qual seja, o de descrever um arco que evita atracar neste Porto, como é possível depreender do trajeto de sua procissão. Apenas por um momento é possível vê-lo, quando sai dos furos, faz um contorno no rio Guamá, para sumir posteriormente, engolido pela mata e o rio.

Talvez estes elementos indiquem já as mudanças pelas quais o Porto da Palha vêm passando, sobretudo no que diz respeito aos trajetos que por aí passam. Dessa maneira, da descrição desses elementos passamos agora a uma rápida sumarização de alguns de seus aspectos principais, retidos posteriormente para a análise.

1. Em primeiro lugar, num grande movimento e num ritmo bastante frenético, reúnem-se diferentes sujeitos e grupos sociais entorno de trocas diversas realizadas entre vendedores/comerciantes; feirantes, do porto de outras localidades; ribeirinhos e grupos quilombolas de itancoã, predominantemente, pois, há que se considerar a presença de funcionários da fiscalização da PMB, por vezes incluindo moradores do porto também. Destes, destacamos os seguintes grupos:

a) O vendedor/comerciante. Por vezes distinguido pela legalidade, possui seu estabelecimento reconhecido diante do poder público ou do Centro Comunitário, podendo ser representado por donos de mercearias, ou por aqueles que comercializam açaí, carvão, farinha, frutas no trapiche. Não se identificam enquanto feirantes, de modo que o marreteiro aparece nesta tipologia como uma espécie de vendedor/comerciante.

c) O feirante do Porto e de outras localidades. Estes são caracterizados por uma incerteza, pois, em geral, “não possui ganho certo”. Está dependente, por isso mesmo, do que comercializa. A ele não se aplica o critério de legalidade, pois não é isso que o distingue nas representações aí presentes.

d) Os ribeirinhos. O que os distingue é a construção de sua diferença a partir de seu local de origem e de sua moradia, traduzido em palavras como “interior”, “do outro lado”, “das ilhas”, entre outros termos. Além disso, são os que vivem no movimento contínuo e freqüente de acessar a cidade através do Porto.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Cabe pontuar a presença dos barqueiros que são os donos de barcos e realizam viagens freqüentes à Belém, sendo então responsáveis por fazerem fretes de mercadorias e de passageiros.

c) Os grupos quilombolas. Diferenciado pelo apelo à identificação referente aos remanescentes de quilombos, são grupos sociais importantes e extremamente presentes na composição da cena urbana do Porto da Palha.

2. Em segundo lugar, a reunião desses grupos não se dá apenas pelas práticas de comercialização de mercadorias e de produtos extrativos. Na verdade, ao lado delas se desenvolve um conjunto de outras práticas baseadas na troca de experiências, de modo que não podemos restringi-las aos grupos quilombolas, como o fazem Marin, Pinto e Monteiro (2005), pois esses dois regimes de troca se referem a um movimento constante de circulação entre Belém e seu entorno. Para essas autoras, há uma vinculação entre essas diferentes modalidades de práticas à dinâmica da comunidade quilombola de Itancoã, especificamente, que acessa (também) o Porto da Palha. Diante destes dois pontos, e a partir dele, sem adiantar a análise, é possível adiantar algumas considerações para serem retomadas na discussão teórico-conceitual.

- a) Certamente não se trata apenas de um conjunto de práticas restritas apenas às comunidades quilombolas, mas se acaso levarmos em consideração suas características, é possível afirmar que as constantes trocas (comerciais e de experiências) em que estão envolvidas façam parte da dinâmica própria do Porto da Palha e se estendam a todos que partilham da experiência de depender deste local para suas sobrevivências;
- b) São práticas que se dão por meio do Porto e, por isso, o tem como um instrumento, um recurso. Neste sentido, há a necessidade de mostrar as práticas sociais que são realizadas *no* Porto da Palha, e não apenas aquelas que ocorrem da comunidade em direção à cidade, ou desta rumo às comunidades, tornando este local apenas um local de passagem.
- c) Consequentemente, essas práticas aparecem como formas típico-ideais de um par dicotômico em que, por exemplo, a visão estética do rio está apenas no movimento das comunidades em direção à cidade e a visão mais estético-sentimental emerge quando saímos da cidade em direção às comunidades, num bucolismo parnasiano desta última.

Não discordamos de todo quanto ao conteúdo das análises de Marin, Pinto e Monteiro (2005), apenas destacamos algumas observações que, do ponto de vista de nosso trabalho, parecem ser importantes, pois a partir delas é possível observar as seguintes questões.

Primeiro, existe uma diversidade de grupos sociais em que os quilombolas passam a ser mais um elemento constituinte do Porto. Não podemos, por isso, vincular os regimes de trocas apenas a esses últimos, sob pena de não observar que parte delas e de seus traços intensivos envolve uma interação muito forte entre feirantes, moradores do porto, ribeirinhos e, evidentemente, quilombolas. Como tentaremos mostrar mais adiante, estas inter-relações, possivelmente, ocorrem muito mais no plano de uma cooperação a partir da escassez do que em termos de uma afirmação dicotômica da diferença.

Segundo, tendo em vista esta dinâmica de adversidade da vida e o fato de não podermos considerar as diferenças em um quadro dicotômico, não podemos pensar apenas em termos de práticas que se dicotomizam. Por exemplo, não podemos sustentar que o movimento da comunidade para cidade possa ser diferenciado do movimento da cidade em direção às comunidades pelo simples fato de que muitas festas da cidade, como as de aparelhagens se fazem presentes nas localidades do entorno de Belém, pois há um fluxo intenso de viagens para essas localidades em função desse tipo de festas. Assim como os festejos religiosos da cidade e de seus bairros também definem fluxos de pessoas consideráveis, caso tomemos como exemplo o círio de Nazaré, os festejos da Semana Santa e da Paixão de Cristo no bairro Condor, entre outras.

Terceiro, essa interação também está presente no Porto da Palha, traduzida, sobretudo, no regime das trocas, comerciais e de experiências. Esta tem sua expressão maior nas diferentes situações que envolvem a construção de sociabilidades nos momentos de “folga” do trabalho, naqueles momentos em que se vai a este local não para transitar, mas para ficar, para saber da vida dos que lhe são próximo, através das conversas que por aí circulam. Aquela corresponde à dinâmica das trocas comerciais que são realizadas no Porto, das trocas de mercadorias e de produtos da floresta, as quais em muito lembram o comércio tradicional de que fala Pierre Verger (2002, p.166) em que “a produção não é comprada no local de produção e sim trazida ao mercado”, embora com o diferencial de que os ganhos não são utilizados para comprar no local outros produtos para serem vendidos em outros lugares. Na verdade, a tônica é comprar no Porto ou na cidade os produtos necessários ao consumo.

Estas três observações contêm o material que fora fornecido através de nosso ensaio de descrição etnográfica para compor os elementos privilegiados em nossa discussão e a análise dos conceitos necessários à operacionalização da pesquisa. Cabe então dirigir o leitor à tarefa de discutir conceitualmente o que tais elementos sugerem quanto a produção/marcação de múltiplas identidades/diferenças urbanas no Porto da Palha e da imagem de cidade que o atravessa. Passemos então ao segundo capítulo.

## CAPÍTULO 2

# AS MÚLTIPLAS IDENTIDADES URBANAS E A IMAGEM DA CIDADE ÀS MARGENS:

UM ESFORÇO CONCEITUAL PARA A OPERACIONALIZAÇÃO DA PESQUISA

*Não há conceito simples. Todo conceito tem componentes, e se define por eles. Tem portanto uma cifra. É uma multiplicidade, embora nem toda multiplicidade seja conceitual.*

GILLES DELEUZE E FÉLIX GUATTARI – O QUE É A  
FILOSOFIA?

No primeiro capítulo vimos o que poderíamos denominar de experiências de “estar na margem”, isto é, observamos como através do Porto da Palha diferentes trajetos são realizados cotidianamente. Neste momento da análise, a margem se referia à localização deste lugar – a redundância é necessária –, mas não no sentido de uma localização geográfica absoluta apenas, tal qual uma geografia tradicional de cunho positivista ensinava no passado, mas de uma localização social, por assim dizer. Isto porque ela é mais relacional, constitui-se de e é feita por relações sociais, de modo que a margem funcionou em um primeiro momento como metáfora da localização social dos sujeitos que através do Porto realizavam seus trajetos diários.

Vimos também que a paisagem do Porto é constantemente (re)elaborada pelos trajetos que por aí transitam continuamente. Em conjunto, eles acabam por dar base à estruturação de uma organização social específica, na qual situações diversas ganham forma a partir de uma multiplicidade de práticas sociais, desenvolvida intimamente com o rio. Para a organização dessas práticas ainda dispersas no relato, definimos dois grandes regimes de trocas presentes nesse local: aquele materializado pelas trocas comerciais, de mercadorias e o que se expressa nas trocas de experiências, nas trocas de intimidade.

É, então, precisamente a partir dessas duas que podemos adiantar a hipótese de que a margem assume o significado de um lugar de experiências precárias de inserção na cidade, de um contexto em que se desenvolvem estratégias de sobrevivências e trocas de experiências. A margem se torna um termo adequado para designar os que vivem submetidos às condições profundas de pobreza e de privação material.

Mas, para além de um quadro de vida, que contornos essa noção assume para a discussão teórico-conceitual que pretendemos realizar nesta parte de nossa dissertação?

Como veremos mais adiante, destacar a vida levada à margem significa pôr em evidência para a análise as práticas de sobrevivência realizadas por grupos sociais diversos em uma situação específica de inserção social mantida com a cidade. Neste sentido, a noção de margem acaba por adquirir uma conotação sociológica evidente, pois descreve não apenas um local, mas um lugar social, por assim dizer. Refere-se, dessa maneira, aos que, para sobreviver, dependem fundamentalmente da reprodução de um quadro de inserção precária a que foram e se encontram historicamente submetidos no quadro urbano de suas cidades. No decorrer da investigação, tal noção se mostrou importante para analisar as identidades urbanas, na verdade, as múltiplas identidades urbanas e a imagem de cidade.

Por conta disso, deslocamo-nos aqui da vida levada nas margens para o significado que este termo adquire na discussão conceitual acerca do processo de construção/marcação de múltiplas identidades urbanas e da imagem de cidade expressa, projetada e traçada através do Porto da Palha. Para isso, o pensamento de Henri Lefebvre (1976, 1999, 2000) acerca da cidade enquanto uma possível totalização, ao lado das discussões de José de Souza Martins quanto às experiências de inserção precária (1997, 2003a, 2003b), foram-nos fundamentais e constituíram as principais referências a partir das quais propomos desenvolver o tema das identidades urbanas. Mas esse deslocamento e essa conexão não se deram fortuitamente, nem tampouco por questões de estilo apenas, possuindo uma orientação clara, fornecida ao leitor na epígrafe deste capítulo. Com isso queremos dizer que a discussão conceitual das identidades urbanas e da imagem da cidade a partir das referências fornecidas por aqueles dois autores foi profundamente influenciada por um procedimento que a nós foi retirada de uma inspiração livre contida nas discussões de Gilles Deleuze e Feliz Guattari (1992), responsáveis por nos conduzirem à margem dos conceitos aqui discutidos, ao local onde os mesmos se tocavam e se conectavam. Senão vejamos.

Como a epígrafe indica, “não há conceito simples. Todo conceito tem componentes, e se define por eles. Tem, portanto, uma cifra. É uma multiplicidade [...]” (DELEUZE; GUATTARI, 1992, p.27). Nesse sentido, diante da complexidade que reveste um processo como o de construção/marcação de identidades/diferença em situações de pobreza e de privação material; fomos levados a pensar nas conexões possíveis entre a cidade e as situações de inserção precária, assim como nas conexões que o conceito de identidade urbana poderia vir a envolver, de modo que para isso tivemos que nos dirigir às margens desses conceitos.



Mas como isso fora pensado no processo de investigação, elaboração e produção de nossa pesquisa acerca das identidades urbanas a partir da inspiração fornecida pelas discussões de Gilles Deleuze e Félix Guattari (1992)?<sup>12</sup> À título de início, consideremos então as seguintes observações feitas por estes dois autores:

- a) Primeiro, a existência de conexões entre os conceitos, pois “cada conceito remete a outros conceitos, não somente em sua história, mas em seu devir ou em suas conexões presentes” (DELEUZE; GUATTARI, 1992, p. 31). Dessa forma, eles jamais são criados do nada, pois são construídos a partir dessas conexões.
- b) Segundo, a presença de uma endo-consistência, de uma consistência do conceito na unidade de suas conexões na medida em que “é próprio do conceito tornar os componentes inseparáveis *nele*: distintos, heterogêneos e todavia não separáveis” (DELEUZE; GUATTARI, 1992, p. 31, grifo do autor).
- c) Terceiro, a condição de ponto de convergência, em que coincidem ou são condensados os seus componentes, pois “cada componente, neste sentido, é um *traço intensivo*, uma ordenada intensiva que não deve ser apreendida nem como geral nem como particular, mas como uma pura e simples singularidade” (DELEUZE; GUATTARI, 1992, p.32, grifo do autor). De modo que, a partir disso, torna-se extremamente importante a consideração de suas “zonas de vizinhança”, na medida em que a partir delas são operadas as conexões, dela é traçado uma ordenação de seus componentes em uma heterogênese (DELEUZE; GUATTARI, 1992, p.32).

Neste sentido, buscar as conexões entre os conceitos a fim de desvelar a combinação específica que daí resulta se mostrou um procedimento pertinente, pois assim como a investigação empírica levada a cabo a partir da observação de campo, a construção/marcação de múltiplas identidades urbanas no contexto das experiências de inserção precária no Porto da Palha foi se mostrando um processo complexo, em que este lugar assumia a forma de um recurso, seja por meio de uma territorialização precária (HAESBAERT, 2004), seja através da manutenção de determinados de laços comunitários, numa espécie de comunidade de sobrevivência (PAIVA, 2003).

<sup>12</sup> Embora para Deleuze e Guattari (1992) exista uma diferença entre os campos da filosofia, da ciência e da arte no sentido de que apenas a filosofia cria conceitos, pois “[...] das frases ou de um equivalente, a filosofia tira *conceitos* (que não se confundem com idéias gerais ou abstratas), enquanto que a ciência tira *prospectos* (proposições que não se confundem com juízos), e a arte tira *perceptos e afectos* (que também não se confundem com percepções ou sentimentos)” (DELEUZE; GUATTARI, 1992, p.37, grifos do autor), não acreditamos que isto anule a possibilidade de uma reflexão filosófica acerca dos conceitos na ciência, uma vez que qualquer esforço responsável e consciencioso pela operacionalização dos conceitos deve partir de entendimento de que isto depende de uma reflexão profunda acerca da natureza dos mesmos, de suas conexões.

Tornou-se necessário então incorporar às nossas discussões os conceitos de território e de comunidade, com suas devidas adaptações. Para que isto não nos desviasse de nossos objetivos, uma vez que cada um deles possui uma rica e longa tradição de discussão nas Ciências Sociais,<sup>13</sup> buscamos adjetivá-los a partir de uma perspectiva maior, capaz de conduzir esta incorporação.

De um lado, a situação de pobreza, de privação material e de escassez de recursos, as adversidades sociais representadas pelas experiências de inserção precária na cidade, responsáveis por dar significado às estratégias de sobrevivência no Porto, como as discussões baseadas em Martins (1997, 2003a, 2003b) assim nos conduziram a pontuar.

De outro, uma forma específica de tratar a cidade: forma filosófica, forma sociológica, forma antropológica... forma geográfica que a partir de agora buscamos esclarecer. Trata-se de um debate travado a partir da perspectiva fornecida pela teoria da produção social do espaço contida no pensamento lefebvriano, ainda que não tenhamos lido sua obra de referência, *La producción de L'espace*.

Foi, então, a partir desses elementos que pensamos em territorialidades precarizadas e em comunidades de sobrevivência na cidade como elementos definidores das identidades urbanas, ou dito de maneira mais apropriada, os territórios comunitários de sobrevivência em que são construídas as múltiplas identidades urbanas no Porto da Palha. Senão, vejamos.

## 1. O PENSAMENTO LEFERBVRIANO E A CIDADE

Para expor a perspectiva identificada anteriormente, expomos em primeiro lugar o pensamento do *filósofo* francês Henri Lefebvre a cerca da cidade. Com efeito, recorrer a esta forma de pensamento para construir uma perspectiva de análise acerca dos questionamentos fundadores de nossa investigação decorreu muito mais de expectativas político-filosóficas e

---

<sup>13</sup> No debate sociológico, as discussões acerca da comunidade remontam os trabalhos clássicos do sociólogo alemão Ferdinand Tönnies, não sendo raro encontrar este débito frequentemente reconhecido. Quanto a esta temática, o leitor pode consultar desde trabalhos clássicos como os que se encontram na coletânea de textos intitulada “Comunidade e sociedade: leituras sobre problemas conceituais, metodológicos e de aplicação”, organizada por Florestam Fernandes (1973), até trabalhos como o de Martin Buber “sobre comunidade” (1987), e outros mais recentes como o de Zygmunt Bauman (2003) “Comunidade: em busca por segurança no mundo atual” e o de Raquel Paiva (2003) “O espírito comum: comunidade, mídia e globalismo”. Por outro lado, poderíamos dizer que na tradição geográfica, as discussões acerca do território remontam os escritos geopolíticos do geógrafo alemão Friederich Ratzel. Para uma revisão sobre isso, o autor remete o leitor à “saga do território” contida nos trabalhos de Rogério Haesbaert (1997, 1999, 2002a, 2002b, 2004, 2005) (Cf. Referências ao final do trabalho).

de princípios teórico-metodológicos do autor quanto às Ciências Sociais, do que de um elogio a este pensador.

Longe de admitir ser a declaração textual desta opção uma confirmação de que nosso trabalho se dê efetivamente no campo disciplinar da Geografia, como poderíamos crer acaso considerássemos de maneira apressada o fato de que este pensador tem no seu livro “a produção do espaço” uma de suas obras mais importantes – o que seria uma contradição ante o fato cabal de que o autor que vos fala aspira a um título de mestre em uma área de concentração nitidamente distinta: a sociologia –, pensamos que esta opção representa muito mais o nosso modo de ser e de proceder sociologicamente à análise das formas do social, isto é, através da produção do espaço.

Basta. Penso que já dedicamos muitas palavras a essa questão absurda. Assim, finalizemos: buscar tanto embasamento quanto inspiração nas obras de Lefebvre não significa fazer apenas Geografia e nem tão pouco desvirtuar a natureza do Programa de Pós-Graduação do qual ainda faço parte. Nem tão pouco significa uma escolha fortuita, devida a caprichos irresponsáveis de um aspirante a intelectual. Esperamos demonstrar que se trata de uma escolha conscienciosa, coerente, fundamentada empiricamente e definida pela funcionalidade que tal perspectiva assume diante da natureza dos problemas aqui tratados.

Investigar a dinâmica das mudanças sociais na cidade, e a cidade propriamente dita, a partir do espaço (socialmente produzido!), não significa nada mais do que investigar a dinâmica dessas relações através da cidade enquanto produto, condição e meio para as relações sociais, nada mais do que uma perspectiva de análise e uma referência para entender os conceitos aqui trabalhados.

Por um lado, as expectativas político-filosóficas de que falamos anteriormente são condensados de maneira primordial e irrevogável no direito à cidade teorizado por Lefebvre. Um direito que não se restringe às determinações e às concessões jurídico-políticas do Estado-Nação, pois envolve elementos materiais e simbólicos, de ordem social e antropológica. Nas palavras do autor,

El derecho a la ciudad significa, por tanto, la constitución o la reconstitución de una unidad espacio-temporal, de una unión en vez de una fragmentación. No elimina en absoluto las confrontaciones y las luchas. ¡ Muy al contrario ! Dicha unidad podría adoptar diferentes nombres según las ideologías: el “sujeto” (individual y colectivo) dentro de una morfología externa que le permita afirmar su interioridad; la realización (de si mismo, del “ser”); la vida; el binômio “seguridad-dicha”, ya definido por Aristóteles en tanto que finalidad y sentido de la *polis* (LEFEBVRE, 1976, p.19-20, grifos do autor).

Com efeito, considerado nestes termos, este direito se vincula a uma experiência vivida com o espaço, experiência organicamente profunda ligada às práticas de uso, de modo que para seu conhecimento somos conduzidos inevitavelmente ao conhecimento da produção do espaço (LEFEBVRE, 1976). Mas, de que espaço estamos falando?

O espaço de que fala Lefebvre não diz respeito a um dado *a priori* no sentido kantiano, embora seja também condição para as faculdades cognitivas do sujeito. Não se reduz ao espaço absoluto dos positivistas, mesmo possuindo forma espacial. Nem tampouco é apenas aquele que decorre da produção capitalista unicamente, como o espaço mercadoria, apesar de este aspecto ser crucial em sua dinâmica quando situada em uma ordem de mercado como a nossa. Não existe espaço despido, divorciado, separado de relações sociais, pois “en efecto, toda sociedad produce ‘su’ espacio o, si se prefiere, toda sociedad produce ‘un’ espacio” (LEFEBVRE, 1976, p.40). Trata-se sempre de um espaço definido em sua produção, socialmente ampla, pois, embora em uma economia de mercado como a nossa, no espaço socialmente produzido nela não são apenas relações sociais de produção, mas, igualmente, é produção de relações sociais, de tempos infinitamente diversos, de modo que a própria cidade, em uma escala mais abrangente, diz respeito a diferentes formas de produção do espaço.

Por outro lado, as expectativas teórico-metodológicas condutoras da discussão da cidade a partir do referencial acima exposto corresponde à consideração dos elementos a partir dos quais ela se expressa na perspectiva deste pensamento, isto é, os elementos que passam a definir a cidade na perspectiva da produção do espaço. Dessa forma, esse autor nos fornece os seguintes elementos para a discussão da cidade:

a) *A paisagem urbana* como revestida de forma mental e/ou material e indício de conteúdos sociais. A cidade em seu primeiro momento de apreensão aparece enquanto forma material, visível, através da qual se expressam os elementos do quadro geral em que a mesma fora produzida. Podemos aqui pensar na importância que este elemento possui para as construções identitárias realizadas no Porto da Palha e para a projeção de uma outra imagem de cidade que nossa memória (involuntária) aciona. Evidentemente, para este caso, pouco ajuda sustentar que há apenas contradição entre a paisagem (forma) e as relações sociais (conteúdo), pois o sentido daquele elemento inclui também a idéia de uma superfície de inscrição capaz de nela reter e por ela conduzir à imagens possíveis (DELEUZE, 2006a, 2006b).<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Em seu livro “conversações”, Deleuze (2006a) faz uma observação quanto a imagem-movimento que, na verdade, refere-se ao cinema enquanto imagem-movimento. Para este autor, “os grandes gêneros, *western*, filme policial, filme de história, comédia, etc., não nos dizem nada sobre os tipos de imagem ou sobre os caracteres

As paisagens das cidades parecem guardar mesmo esse efeito paradoxal, deixando por vezes se revelar na aparência, por vezes se revelando na própria dissimulação, e talvez por isso mesmo se assemelhem às passagens, daquelas que ativam nossas reminiscências e nos levam aos confins de *topias* outras, na história ou mesmo em nossas conjecturas dos possíveis para a cidade (de uma cidade possível). Em geral, assemelham-se às cidades poeticamente descritas por Ítalo Calvino (2002) (ou será antes as cidades de Calvino que se parecem às nossas?), pois se constituem como uma forma espacial enigmática, como se existissem outras cidades em suas ruas, prédios, praças, feiras prestes a explodir em um grito ensurdecedor.

De fato, a primeira forma de contato e de apreensão que temos com as *urbes* ocorre quando um de nossos órgãos por elas é estimulado e levado a crescer dez vezes mais o seu tamanho normal... nossos olhos, evidentemente. Na verdade, nossos sentidos como um todo são estimulados pela paisagem, num processo de recepção estética até. A primeira sensação a nós colocada decorre por vezes desse contato com o derradeiro da ambigüidade nela contida, pois a coincidência entre a paisagem de uma cidade e seu conteúdo é sempre uma frágil possibilidade. Somos, desse modo, levados a crer que sua compreensão se constitui em uma tarefa desafiadora, pois podemos correr o risco de nos tornar reféns dessa ambigüidade ao não obtermos pela memória a passagem para uma revelação direta do inconfundível de seu conteúdo. Como então definir a cidade tendo em vista a ambigüidade assinalada por esta relação, da qual podemos nos tornar reféns? A resposta não parece ser fácil, mas podemos encontrar apoio em algumas discussões.

Para o geógrafo Milton Santos (1991, p.62), a paisagem se refere a um “[...] conjunto de formas [espaciais e sociais] que, num dado momento, exprimem as heranças que apresentam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza” (SANTOS, 1999, p.83). Nossa tarefa consistiria assim em ultrapassá-la. Mas como, se “a dimensão da paisagem é a dimensão da percepção, o que chega aos nossos sentidos” (SANTOS, 1991, p.62)? Se é um processo de recepção individual, como dizer ao que necessariamente o conteúdo da paisagem se refere sabendo que ela é produto de idiosincrasias diversas? Pensamos que este dilema indica a presença da *interpretação* e da *dimensão construtiva* na dinâmica da paisagem. De um lado, a paisagem não deixa de ser um objeto que está aí para a apreensão do pesquisador, condenado à ignorância de sua essência quando procura olhá-la por fora pretendendo alcançar essa essência. Disto nos distanciamos cada vez mais quando a tomamos

---

intrínsecos. Os planos, em compensação, primeiro plano, plano geral, etc., já definem tipos. Mas há muitos outros fatores (...)” (DELEUZE, 2006a, p.62). Como a um filme deleuziano, os elementos inscritos na paisagem nos levam à conjecturas sobre os diferentes tipos de cidade.

como mera moldura de processos sociais e mesmo quando atingimos uma essência sua, sempre a partimos e sempre daremos vazão à outras verdades nela contida. De outro lado, por ser múltipla em termos de verdades condensadas em sua composição, dela temos apenas a possibilidade de lhe arrancar uma verdade, num aprendizado constante em que participamos de sua montagem, de sua construção ao darmos vazão a uma de suas verdades, daí ela possuir uma dimensão interpretativa e construtiva, dimensões estas bastante negligenciadas no campo da produção científica. Neste sentido, trata-se de enfatizar não sua condição enquanto uma variável complementar, mas como superfície de inscrição, como as imagens-máquina de Deleuze (2006a), isto é, como imagens produtoras de imagens.

b) *O conflito obra x produto* como campo privilegiado na definição do conteúdo da cidade. As cidades antigas e medievais exerceram um papel importante no pensamento de Henri Lefebvre,<sup>15</sup> pois elas se constituem em uma importante referência<sup>16</sup> a partir da qual se pode entender o que estamos denominando de cidade lefebvriana, pois aquelas cidades, embora dominadas por banqueiros e mercadores a fim de promover e generalizar a troca, estendendo conseqüentemente o domínio do lucro, paradoxalmente se constituíram em um tipo e um modelo de uma realidade urbana onde o uso predominou sobre o lucro e o proveito, sobre o valor de troca, sobre os mercados e suas coações (LEFEBVRE, 2001, p.47). Neste sentido, o conflito travado entre a condição de obra e de produto da cidade passa a ser o outro elemento definido por este autor quanto à constituição da cidade. Trata-se, efetivamente, de um conflito em que “a própria cidade é uma *obra*, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos” (LEFEBVRE, 2001, p.4, grifos do autor). Este conflito é na verdade aquele desenvolvido de forma contraditória entre a lógica do valor de uso e a do valor de troca,<sup>17</sup> pois

---

<sup>15</sup> Numa espécie de periodização histórica acerca das sociedades e de suas relações com a cidade, Lefebvre observa que a cidade correspondente à era agrária era uma obra, pois: a) era um objeto espacial; b) correspondia a uma transição entre uma ordem distante e uma ordem próxima; e, finalmente, c) era uma obra, como uma obra de arte, cujo aspecto principal é sua monumentalidade (Cf. LEFEBVRE, 1976, p.65-66).

<sup>16</sup> José Guilherme C. Magnani (2000, p.23) faz uma observação semelhante ao destacar que para alguns autores clássicos, como Émile Durkheim, Ferdinand Tönnies, George Simmel e Max Weber “a cidade medieval como parâmetro, algo nostálgico, do ideal de comunidade surge como o traço comum a esses autores na análise e julgamento da sociedade e cidade contemporâneas a eles: vale lembrar que todos viveram a realidade da cidade européia pós-liberal, emergente das revoluções de 1848, marcada pela intervenção do Estado no ordenamento urbano”.

<sup>17</sup> Lembremos Marx (1975) para quem o valor de uso e o valor de troca constituem os dois fatores da mercadoria, respectivamente substância e quantidade do valor: “como valores-de-uso, as mercadorias são, antes de mais nada, de qualidade diferente; como valores-de-troca, só podem diferir na quantidade, não contendo portanto nenhum átomo de valor-de-uso” (MARX, 1975, p.44).

[...] a obra é **valor de uso** e o produto é **valor de troca**. O uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro) (LEFEBVRE, 2001, p.4, grifos nossos).

Neste aspecto, a cidade enquanto obra é tomada para a apropriação por sua utilidade e, por isso, ela se faz no uso, só se realiza mediante sua utilização, consumo, ao passo que, enquanto produto, valor de troca, ela é cidade da produção em função do atributo da quantidade, e se faz na equivalência.

Por isso, afirmar o primado da obra significa buscar na cidade o irreduzível de seus espaços, os *topos* irreduzíveis à equivalência operada pela produção capitalista do espaço, o *locus* de uma outra ordem, as heterotopias.<sup>18</sup> Esta dinâmica reside também em objetos e em práticas, isto é, em sistemas de objetos, que se referem muito mais à materialidade da organização espacial da cidade; e em sistemas de valores, correspondentes aos costumes, ao modo de viver o urbano, em suma, a uma racionalidade divulgada pela cidade (LEFEBVRE, 2001, p.12).

Todavia, poderíamos questionar: Como pensar esta dialética entre obra e produto para as cidades amazônicas? O que é a obra e o produto nas cidades amazônicas uma vez que aqui não tivemos cidades antigas como as que são citadas por Lefebvre? As paisagens da cidade se resumem à dinâmica do conflito entre obra e produto na cidade? Com pensar em práticas outras e paisagens que fujam a este jogo?

Estas questões, embora importantes, levar-nos-iam a confins outros contidos em nossa discussão, capazes de nos distanciar das questões e objetivos inicialmente traçados, logicamente. Poderíamos aventar a possibilidade de que o sentido de obra e produto deve ser definido para o caso regional a partir das formações urbanas que nele tiveram assento. Mas isso é só uma conjectura, depende de investigação para a qual não nos foi dado tempo. Cabe destacar o fato de que é justamente no entre lugar desta dinâmica que as situações sociais de inserção precária são construídas na cidade (capitalista). Não descartamos o conflito como um elemento fundador da dinâmica urbana. Na verdade, as situações de adversidade, escassez e pobreza estão no centro do conflito entre valor de uso e valor de troca da cidade, senão, como poderíamos entender que para uma grande parcela da população que depende do Porto da

---

<sup>18</sup> A tese levantada por Lefebvre (2001), elaborada a partir desse entendimento, considera que “a cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso” (LEFEBVRE, 2001, p.6).

Palha, por exemplo, este local se apresente como única fonte de obtenção de recursos, como único local de sobrevivência e de trocas amplas de experiências?

c) *A ordem próxima e a ordem distante* na veiculação do conflito obra x produto. Estas ordens atuam como mediações na produção da cidade, a qual, como consequência disso é colocada entre as determinações que emergem do conflito entre sua tendência à obra e a que a direciona para os produtos. A cidade, dessa forma, encontra-se

[...] a meio caminho entre aquilo que se chama de **ordem próxima** (relações dos indivíduos em grupos mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados, relações desses grupos entre eles) e a **ordem distante**, a ordem da sociedade, regida por grandes e poderosas instituições [...] (LEFEBVRE, 2001, p.46, grifos do autor).<sup>19</sup>

É como se a cidade estivesse em um *entre-meio*. Se situasse na dualidade da estrutura, entre a estrutura e a *agency* (GIDDENS, 2000, 2003), ou contivesse práticas localizadas entre a ordem do subjetivismo e a do objetivismo (BOURDIEU, 1996) ou ainda, ganhasse forma a partir de dois circuitos da economia urbana (SANTOS, 2004). Temos então a idéia de que as situações e os espaços de inserção precária se encontram no entre dessas coações, ou mesmo que, justamente por isso, estes espaços sejam portadores de temporalidades específicas, pois existem ordenamentos direcionados a eles definidos em pontos específicos, entre as pressões e coações direcionadas da cidade, de modo que estes elementos nos fazem considerar a importância da cidade retirada do pensamento de Henri Lefebvre, a qual é fornecida não no sentido de a cidade se constituir em uma totalidade como soma de partes, mas como uma totalização, estrutura totalizadora presente em seus fragmentos, qual a uma totalidade fragmentária.

Com base nestes três elementos, Lefebvre se detém ao que poderíamos considerar como uma tripla definição da cidade.

Em primeiro lugar, ela é *projeção da sociedade sobre um local* – não somente do ponto de vista do sistema de objetos da cidade, de suas infra-estruturas materiais, mas também em suas dimensões concebidas e vividas, de modo que “aquilo que se inscreve e se projeta não é apenas uma ordem distante, uma globalidade social, um modo de produção, um código geral, é também um tempo, ou vários tempos, ritmos” (LEFEBVRE, 2001, p.48-49). Mas ela

---

<sup>19</sup> “Contendo a ordem próxima, ela [a cidade] a mantém; sustenta relações de produção e de propriedade; é o local de sua reprodução. Contida na ordem distante, ela se sustenta; encarna-a; projeta-a sobre um terreno (o lugar) e sobre um plano, o plano da vida imediata; a cidade inscreve essa ordem, prescreve-a, escreve-a, texto num contexto mais amplo e inapreensível como tal a não ser para a mediação” (LEFEBVRE, 2001, p.46, grifo do autor).



é muito mais que isso, é mais do que apenas projeção, pois são tempos que nela e através delas se projetam.

Em segundo lugar, é *local de coexistência simultânea de modos de vida urbanos* – são padrões identificáveis, maneiras de viver a vida urbana que se distinguem na cidade e que possibilita ao pesquisador construir um quadro de referência teórica a partir do qual possamos considerar a existência de diferentes formas de vida urbana adquirindo múltiplas formas de expressão, sobretudo aquelas de caráter identitário, territorial e comunitário situadas em contextos de adversidade, privação e pobreza, embora enquanto modo de vida não se possa descartar a presença de tendências hegemônicas a influenciar os outros diferentes tipos de vida levados na *urbe*.

Por fim, corresponde a um *conjunto das diferenças entre as cidades* – embora o autor considere esta segunda definição como sendo insuficiente, pois não põe em evidência as generalidades, negligenciando assim as singularidades da vida urbana, pensamos que esta definição, justamente por demonstrar as particularidades, pode ser útil no sentido de mostrar uma determinada expressão particular às cidades, relacionando-a inclusive a uma imagem de cidade que possa vir a se formar a partir da reunião nela de outros pedaços de cidades.

Por isto mesmo, a cidade se constitui por

[...] encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos ‘padrões’ que coexistem na cidade (LEFEBVRE, 2001, p.15).

Há, por assim dizer, a possibilidade de grupos sociais construírem relações de pertencimento à cidade, mesmo diante dos elementos marginalizadores que a constituem, ou até mesmo a partir deles.

Poderíamos então questionar: este forte apelo à cidade pode ser traduzido naquilo que Ana Maria Portal (1993) denomina de *experiências de pertencimento à urbe*? Mas, a que tipo de cidade essas construções identitárias especificamente urbanas pertencem e se referem?

Para começar a discutir essas questões em nosso caso específico, cabe esclarecer inicialmente o contexto no qual ocorrem essas opções, pois, na medida em que a identidade é sempre um processo interminável e relacional, voltada para uma eficácia, qual a forma assumida por estas construções identitárias e qual a eficácia que essas construções buscam garantir num contexto de inserção precária na cidade? Cabe então caracterizar melhor o que para nós constitui o contexto da margem.

## 2. DA FRONTEIRA ÀS MARGENS DA CIDADE

De um modo geral, há um fio condutor nas discussões do sociólogo brasileiro José de Souza Martins quanto ao tema da fronteira (1997, 2003a, 2003b) dado pelo prolongamento teórico da noção marxiana de Formação Econômico Social (FES) e da idéia de inserção precária em “sociedades vistas do abismo” (MARTINS, 2003b), cujo sentido é oposto ao discurso da exclusão. Senão vejamos.

Quanto aos processos de inclusão precária em relação à idéia de exclusão, este autor observa que,

Há processos sociais excludentes, mas não há exclusões consumadas, definitivas, irremediáveis. Uma sociedade cujo núcleo é a acumulação de capital e cuja contrapartida é a privação social e cultural tende a empurrar “para fora”, a excluir, mas ao mesmo tempo o faz para incluir ainda que de forma degradada, ainda que em condições sociais adversas. O “excluído” é, na melhor das hipóteses, a vivência pessoal de um momento transitório, fugaz ou demorado, de exclusão-integração, de “sair” e “reentrar” no processo de reprodução social. E sair de um jeito e reentrar de outro, pois a sociedade contemporânea é uma sociedade que pede contínua ressocialização de seus membros, contínua reelaboração de identidades (MARTINS, 2003b, p.46).

É justamente no interior dessa dinâmica que os grupos sociais que aqui serão destacados são levados a reinventar, a reelaborar, inclusive suas identidades.

Com efeito, as características que definem essas situações de inserção precária promovidas por este processo de “sair” e “reentrar” no processo de reprodução social no conjunto das discussões de José de Souza Martins parecem estar mais condensadas e ganham em intensidade dramática no seu livro “Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano”, editado em 1997, sobretudo quanto aos contornos assumidos pelos confrontos que na fronteira são produzidos, como nas situações adversas em que formas arcaicas de exploração capitalista ressurgem, a exemplo da escravização de grupos indígenas, camponeses, entre outros.

Contudo, antes de destacarmos os elementos caracterizadores da fronteira, passemos ao prolongamento teórico da noção marxiana de FES presente nas discussões sociológicas de Martins, obtido a partir da interpretação lefebvriana, necessário para o entendimento da perspectiva contida na discussão da fronteira e das situações de inserção precária.

Neste sentido, observemos a seguinte consideração de Martins (1996, p.15) quanto a FES:

Trata-se de uma idéia que aparece ocasionalmente na obra marxiana, apenas indicada, para dar conta da sedimentação dos momentos da história humana, da história da constituição da humanidade do homem, da história da práxis. Essa noção já carrega consigo, na descoberta de Lefebvre, o intuito de datação das relações sociais, a indicação de que as relações sociais não são uniformes nem têm a mesma idade. Na realidade coexistem relações sociais que têm datas diferentes e que estão, portanto, numa relação de descompasso e de desencontro.

Com base nisso, há desencontro de tempos, responsável por produzir diferenças situadas contemporaneamente, mas de naturezas não contemporâneas, relações sociais que têm datas diferentes e postas em descompasso e desencontro. Na verdade, são a expressão do desencontro que na práxis faz do homem produtor de sua própria história, divorciando-o dela logo em seguida. Tais contradições, em um nível mais amplo, devem-se ao fato de que “[...] o desencontro entre o econômico e o social na sociedade capitalista expressa o avanço do econômico em relação ao social, este atrasado em relação àquele” (MARTINS, 1996, p.19).

Ainda com base nesse pressuposto, um outro elemento a destacar é o papel central, a importância sociologicamente reveladora e metodologicamente explicativa que a categoria *vítima* assume já na discussão conceitual da fronteira, pois esta categoria se apresenta como protagonista e figura reveladora de duas características essenciais da constituição do humano na fronteira, produtoras de uma sociabilidade aparentemente nova e diferente das regiões de ocupação antiga.

Refiro-me à alteridade e à particular visibilidade do *Outro*, daquele que ainda não se confunde conosco nem é reconhecido pelos diferentes grupos sociais como constitutivo do *Nós*. Refiro-me, também, à liminaridade própria dessa situação, a um modo de viver no limite, na fronteira, e às ambigüidades que dela decorrem (MARTINS, 1997, p.12, grifo do autor).

Como consequência desses dois elementos, Martins observa que a fronteira é responsável por uma “[...] complicada combinação de tempos históricos em processos sociais que recriam formas arcaicas de dominação e formas arcaicas de reprodução ampliada do capital, inclusive a escravidão, bases da violência que a caracteriza” (MARTINS, 1997, p.15).

Ela é, dessa maneira, o cenário do conflito em que a humanidade do homem é degradada. Nas palavras do autor, “[...] é um cenário altamente conflitivo de humanidades que não forjam no seu encontro o Homem e o humano idílicos da tradição filosófica e das aspirações dos humanistas” (MARTINS, 1997, p.11). É, então, o cenário do desencontro de tempos na produção do humano.

Por isto mesmo, é uma situação em que, e um local onde, diferentes grupos sociais são profundamente submetidos à condição de pobreza extrema, de modo que “na fronteira, o Homem não se encontra – se desencontra. Não é nela que a humanidade do Outro é descoberta como mediação da gestão do Homem” Martins (1997, p.12). Nela, “o econômico anuncia as possibilidades que o homem não realiza ou realiza com atraso” (MARTINS, 1996, p.19). Nela ainda, “a pobreza é pobreza de realização das possibilidades criadas pelo homem para sua libertação das carências que o colocam aquém do possível” (Martins). Por sua vez, esta dinâmica se manifestou na história concreta da Amazônia por meio de traços intensivos, qual um drama. Neste caso, a alteridade conduziu ao conflito de temporalidades, de modo que nesta região a fronteira não foi produzida como o lugar da inovação, mas como local dos confrontos radicais do humano.

Portanto, o que faz da fronteira um lugar singular nas discussões de Martins (1997) é ser essencialmente um lugar da alteridade, evidentemente constituído no e pelo conflito social. Ela

[...] só deixa de existir quando o conflito desaparece, quando os tempos se fundem, quando a alteridade original e mortal dá lugar à alteridade política, quando o *outro* se torna a parte antagônica do *nós*. Quando a História passa a ser a *nossa História*, a História da nossa diversidade e pluralidade, e nós já não somos nós mesmos porque somos antropofagicamente nós e o outro que devoramos e nos devorou (MARTINS, 1997, p.151, grifos do autor).

Todavia, interessa-nos neste capítulo discutir como os conceitos utilizados para o enfrentamento das questões presentes em nossa introdução se comportam quando considerados em contextos similares ao da situação de fronteira, mas que em determinadas ocasiões parecem contradizê-la.

Para isso, destaquemos, em primeiro lugar, a necessidade de esclarecer e de mostrar a importância teórico-metodológica da noção de *vítima* trazida pela discussão de Martins acerca da fronteira (1997) e que parece ser importante para discutir as situações de inserção precária como a que se faz presente para o caso do Porto da Palha. Neste sentido, metodologicamente, o pesquisador é levado a se situar na perspectiva daqueles que experienciam a dinâmica das situações adversas de pobreza, “cuja vida se desenrola nos extremos das situações sociais adversas” (MARTINS, 2003a, p.24). Assim, do ponto de vista da discussão conceitual, já transpondo a fronteira e nos dirigindo rumo à noção de margem, esta última funciona como um contexto em que o conceito de identidade urbana (assim como o de território e de comunidade, como veremos adiante) assume intensidade, adquire traços intensivos a partir de

suas vítimas e da situação de privação aí instalada, de escassez de recursos a que suas vítimas estão submetidas, embora daí não surjam confrontos como os que estão descritos em Martins (1997).

Desse ângulo, somos irremediavelmente levados a considerar que na construção/marcação das identidades/diferenças urbanas e da imagem de cidade aqui investigadas, o contexto de inserção precária na cidade, isto é, um contexto da margem, apresenta-se como uma referência empírica privilegiada e um contexto sociológico em que se desenvolve a vida urbana dos grupos sociais que constroem/marcam as identidades/diferenças e produzem uma outra imagem de cidade através do Porto da Palha, ao ponto de ser necessário incorporarmos isso na construção dos conceitos que serão utilizados para a descrição dessa dinâmica.

É através deste trajeto que podemos captar, entre os outros tantos gritos repetidos de vítimas e de sujeitos vitimados na situação degradante da fronteira, os ecos dos que hoje vivem à margem, na e da cidade. Mas então, o que significa isso de dizer que a margem ecoa da fronteira?

Como já indicamos, a fronteira é *uma* expressão de um contexto mais amplo, cujas vítimas se movem ou se encontram imobilizadas a partir de suas submissões à pobreza extrema no interior do capitalismo e, por isto mesmo, inserem-se de modo precário nos seus circuitos de reprodução. Como se trata de uma submissão que leva homens e mulheres para os confins do humano, a fronteira é o lugar sócio-espacial mais dramático das mazelas sociais.

Não podemos, dessa maneira, vincular as diferentes situações de pobreza apenas às características definidoras da fronteira, como se elas se expressassem somente por meio da dinâmica conflitiva desta, como se encontro com o *Outro* implicasse sempre na degradação do Humano através do confronto. Os aspectos definidores deste contexto constituem, isto sim, uma tipificação, uma forma assumida pela privação, pela escassez e pelas desigualdades sociais porque passa a sociedade.

Por que afirmamos a fronteira como uma forma de ser destes elementos? Porque um elemento nuclear em sua discussão é dado por um aprofundamento do mecanismo de *inclusão precária, instável, marginal* de diferentes grupos sociais (MARTINS, 2003a), isto é, “a inclusão daqueles que estão sendo alcançados pela nova desigualdade social produzida pelas grandes transformações econômicas e para as quais não há, senão, na sociedade, lugares residuais” (MARTINS, 2003a, p.26). Deste ângulo, o conflito se apresenta como *um* possível, e não *o* possível na situação de degradação e pobreza presente na fronteira.

Com isso, para nos dirigirmos às margens da noção de margem, gostaríamos de mostrar que a vida de homens e mulheres vivida nas adversidades criadas nas situações de pobreza pode levar ao conflito da maneira como está descrita e narrada na dinâmica da fronteira de Martins (1997), mas este tipo de conflito não é a única consequência dessas adversidades, nem a única estratégia de vencê-la.

Certamente a idéia de margem aqui empregada é forte herdeira da fronteira, na medida em que ambas contém a idéia sociológico-geográfica de limite, de viver empiricamente no limite das adversidades, de metodologicamente nos situarmos na análise a partir deste limite e de conceitualmente definir o conteúdo de nossos conceitos a partir dele.

Todavia, embora herdeira da fronteira, não se confunde com ela em muitos de seus aspectos. O curso tomado pelas práticas dos grupos sociais que vivem na e à margem para o caso do Porto, seja no regime de troca comercial, seja no regime de trocas de experiências como pude acompanhar nos últimos anos, acabou por mostrar respostas diferentes ao dilema da pobreza e da escassez, enfrentados também pelas *vítimas* da fronteira (ver quadro 1). Na verdade, a margem é uma noção um tanto própria, construída ao longo do processo da pesquisa, cujo sentido representa uma apropriação feita das discussões de José de Souza Martins e se destina à análise das questões a que nos propomos. Gostaríamos apenas de pontuar algumas considerações acerca de como empregamos aqui essa noção.

**QUADRO 1:**  
ELEMENTOS DIFERENCIADORES DA FRONTEIRA E DA MARGEM

<b>Fronteira</b>	<b>Margem</b>
Elemento fundador: conflito.	Elemento fundador: sobrevivência.
Desencontro e conflito de temporalidades.	Encontro e convergência de temporalidades.
Concepção sacrificial das inter-relações sociais: degradação, intolerância e morte do Outro.	Concepção comunitária das inter-relações sociais: sobrevivência, trocas de experiências e construção de identidades nas diferenças.
Constituição do humano: desencontro da humanidade e eliminação do Humano.	Constituição do humano: encontro de grupos étnicos-culturais e reinvenção do humano.
Dimensão sócio-espacial das relações: territórios de conflito, dominação, metáfora da estrada.	Dimensão sócio-espacial das relações: territórios de sobrevivência, apropriação, metáfora do rio.
Alteridade e sociabilidades forjadas pelo conflito: Nós contra Eles.	Alteridade e sociabilidades construídas pela sobrevivência: Nós e Eles
Ritmo das mudanças aceleradas.	Permanência de relações, tempo lento.

Fonte: Elaborado a partir de Martins (1996, 1997, 2003a, 2003b) e de pesquisa de campo realizada no período de 2004/2005.

Organização: SILVA, M. A. P., 2006.

As situações de pobreza motivadas pela dinâmica do conflito na fronteira e as que se fazem presentes na margem possuem como elemento comum o fato de serem produzidas em

um contexto de inserção precária, em nosso caso ressaltamos que este processo se dirige à cidade. Um processo desenvolvido em um contexto liminar, dos limites de sobrevivência, qual o “abismo social” de Martins (2003b) em que diferentes práticas e estratégias são forjadas por diferentes grupos sociais na busca de se inserirem em um sistema que os quer como resíduos da humanidade, que os quer sulbalternizados. Como adverte este autor,

Nessas estratégias nem sempre compatíveis com o bem comum, no recurso ao ilegal e ao anti-social por parte das vítimas, a sociedade inteira é alcançada e comprometida nas compreensíveis ações de sobrevivência daqueles aos quais ela não oferece a apropriada alternativa de vida (MARTINS, 2003b, p. 11).

De posse dessa rápida discussão, observemos os seguintes aspectos quanto à noção de margem:

Em primeiro lugar, ela é um contexto eminentemente de sobrevivência. A alteridade que nela se faz presente, diferentemente da dinâmica da fronteira, não conduz ao confronto sacrificial contido na descrição de Martins (1997), e sim à construção de estratégias de sobrevivência na ou apesar das diferenças, de modo que a construção de laços territoriais, comunitários e de identidade alcança eficácia na resolução das adversidades produzidas nesse contexto.

Em segundo lugar, ela não constitui um par dicotômico com a fronteira, pois as características elencadas no quadro 3 não se constituem por uma oposição absoluta, embora fronteira e margem possuam seus elementos fundadores no conflito e na sobrevivência, respectivamente. No final das contas, à pobreza extrema que vitima homens e mulheres tanto em um quanto em outro contexto, são dadas respostas diferenciadas. Desse modo, os elementos diferenciadores correspondem muito mais a como os grupos sociais que vivem na margem responderam à situação de adversidade enfrentada pelas vítimas de Martins (1997) situadas na fronteira.

Em terceiro lugar, e como resultado das considerações precedentes, a margem induziu muito mais do que apenas nos situarmos na perspectiva daqueles que vivem a escassez. Ela conduziu, igualmente, para que nossos conceitos incorporassem seu sentido. Para o trabalho que ora apresentamos, isso significou falar em identidades e imagem da cidade à margem, primeiramente. Em seguida, tal procedimento correspondeu à consideração de conceitos possíveis, como o de territórios comunitários de sobrevivência, dado a partir da conexão das margens dos conceitos de território, comunidade e sobrevivência.

Foi a partir da consideração deste contexto marginal e de marginalização que passamos a observar o desenvolvimento de dois processos complementares à construção de múltiplas identidades urbanas e à projeção da imagem de cidade através do Porto da Palha. Isto porque, em uma situação como esta, não podemos pensar que as interações como as práticas e as sociabilidades aí desenvolvidas, assim como a relação destas para com esse local não sejam alteradas pela força da margem e da marginalização. Foi então que identificamos o que posteriormente fora por nós denominado de territorialização precária, para o caso da relação dos grupos sociais e o espaço do Porto; e de comunidades de sobrevivência, para a função adquirida pelos laços sociais, pelas inter-relações desenvolvidas entre esses grupos. O local, as inter-relações e as identidades assumiam, assim, um significado funcional, de recurso quando situada nas margens da cidade. Daí a necessidade de incorporar os conceitos de território e de comunidade e de conectá-los aos de identidades urbanas e de imagem da cidade, de modo que passamos agora a uma rápida sistematização daqueles, evidentemente a partir da noção de margem como um horizonte conceitual a nos orientar neste processo.

### 3. AS MÚLTIPLAS IDENTIDADES URBANAS E A IMAGEM DA CIDADE ÀS MARGENS

No campo das Ciências Sociais dificilmente se estabelecem consensos, sobretudo quando o assunto diz respeito aos seus conceitos, uma vez que suas engenharias são complexas, sendo mais prudente admitir a polissemia que ronda suas definições, como de fato ocorre. Contudo, parece-nos que um discurso dominante vem sendo forjado rapidamente no campo dessas ciências no sentido de estabelecer um consenso: o de que na atualidade existem forças responsáveis por afetar decisivamente alguns dos pilares históricos da organização de nossa sociedade, eliminando de seu cenário a identidade, o território e a comunidade, por exemplo. Assim, esses três elementos, assim como as realidades por eles descritas, fazem parte, na melhor das hipóteses, daqueles que se encontram em crise. No final das contas, tais conceitos acabam por constituírem, efetivamente, uma tríade em estado terminal.

Otávio Ianni (2001) buscou mostrar que os limites do território passaram a ser dissolvidos a partir da promoção da desterritorialização enquanto um deslocamento ou dissolução de fronteiras, de raízes, de centros decisórios e de pontos de referência.



Zigmunt Bauman (2003), por sua vez, observa que a segurança da comunidade se tornou um sonho, pois nos dias de hoje ela se constitui em uma idéia de paraíso perdido para onde esperamos voltar e, por isso, fazemos de tudo para buscá-la.

Stuart Hall (2003), por fim, adverte para o fato de que as referências identitárias que por tanto tempo foram responsáveis por estruturarem e dar unidade ao sujeito se encontram em processo de descentramento, de modo que surgem novas identidades.

Cabe, assim, um rápido exame acerca de como estamos definido a identidade urbana no contexto da margem a partir da discussão acerca do território e da comunidade no contexto dos fins. Passemos então adiante.

### 3.1 O TERRITÓRIO E A DES-RE-TERRITORIALIZAÇÃO

Na esteira daqueles que anunciam a eliminação das bases espaço-territoriais da sociedade, ganha importância o conceito de desterritorialização, popularizado a partir das discussões de Gilles Deleuze e Félix Guattari, como já advertira em uma extensa bibliografia o geógrafo Rogério Haesbaert (1997, 1999, 2002a, 2002b, 2004, 2005), de modo que, para aqueles que repetem tal heresia, a desterritorialização se refere a um processo entendido, única e exclusivamente, como perda (material!) do território, de modo que se forma um discurso e uma “prática” da desterritorialização, nestes termos evidentemente. Enfatiza-se, na verdade, muito mais a perda das bases materiais dos recortes territoriais, como se o mesmo se restringisse a essa dimensão.

Para Haesbaert (2004), esses discursos e essa “prática” se revestem dos seguintes elementos:

1. Não há uma definição clara do conceito de território, pois este aparece como um “dado” em determinados momentos, ou como um conceito *a priori* acerca de um espaço absoluto;
2. A desterritorialização é entendida como um processo genérico, num movimento uniforme e unidirecional, como se não houvesse sua contra-parte, a reconstrução dos territórios;
3. Enquanto fim dos territórios, a desterritorialização aparece associada à predominância das redes, como se estas fossem opostas ao território (HAESBAERT, 2004, p. 31).

Na verdade, esse discurso do fim dos territórios se vincula a uma nova experiência tempo-espaço colocada como tendência hegemônica para a sociedade, e, contraditoriamente, como um horizonte inalcançável para a maioria dos sujeitos e/ou grupos sociais que a constituem, tendo em vista as fortes limitações colocadas a uma grande parcela da sociedade para o acesso a esta nova experiência. Contudo, podemos dizer junto com este autor, que ela inclui:

- a) Um conteúdo tecnológico exponencialmente complexo, sobretudo no que diz respeito à emergência do ciberespaço e da conseqüente densificação extrema do componente informacional de parcelas estrategicamente importantes do espaço;
- b) Uma dimensão simbólica cada vez mais importante, onde os limites seguros traçados entre o material e o imaterial dos territórios são cada vez mais difíceis de serem estabelecidos;
- c) O fenômeno de alcance global do tempo real, em que os contatos são cada vez mais instantâneos e imprevisíveis em sua maioria;
- d) O processo de identificação (não apenas espacial, mas étnico, de gênero, de estilos de vida) ocorrendo no/com os fluxos, na mobilidade propriamente dita (HAESBAERT, 2004, p.346).

Neste sentido, de que conceito de território estamos falando afinal de contas? Como pensar a desterritorialização em um contexto como o da margem? Como pensar as formas de apropriação do espaço definidas por grupos como os que foram destacados no primeiro capítulo deste trabalho?

No que diz respeito à primeira questão, é possível observar que “etimologicamente território deriva do latim *terra* e *torium*, significando terra **pertencente** a alguém” (CORRÊA, 1996, p. 251, grifo nosso). E não por acaso, tal relação encontrasse em sua origem definida por uma forma específica de vinculação, traduzida pelo pertencimento, qual seja, à terra, empiricamente dita, ou ao espaço, abstratamente falando, formando assim o território como produto desta equação. Precisamente neste sentido, pertencer não se vincula necessariamente à propriedade da terra, mas se refere a uma multiplicidade de relações, pois o pertencimento assume significados diversos quando situado na dimensão material e/ou simbólica da sociedade. Por isto mesmo,

Essa apropriação [...] tem um duplo significado. De um lado associa-se ao **controle de fato**, efetivo, por vezes legitimado, por parte de instituições ou grupos sobre um dado fragmento do espaço. Neste sentido o conceito de território vincula-se à geografia política e a geopolítica.

A apropriação, por outro lado, pode assumir uma **dimensão afetiva**, derivada das práticas espacializadas por parte de grupos distintos definidos segundo renda, raça, religião, sexo, idade ou outros atributos. Nesse sentido o conceito de território vincula-se a uma geografia que privilegia os sentimentos e simbolismos atribuídos aos lugares [...] (CORRÊA, 1996, p. 151, grifos nossos).

Estamos, dessa forma, nos referindo a uma parcela do espaço que é objeto de apropriação, enquanto controle efetivo e/ou como apropriação simbólica. Daí a possibilidade de afirmar que, para o caso específico de que estamos tratando, o Porto da Palha se apresenta à maneira de uma parcela do espaço urbano de Belém densamente apropriada, simbólica e materialmente por diferentes práticas, por diferentes trajetos, por inúmeras histórias, vivências e trocas de experiências.

Para este caso, a desterritorialização, se considerada como um processo de mão única, passa a significar a perda do território em suas dimensões de apropriação (dimensão geo-afetiva e sócio-emocional) e de controle (controle e domínio). Todavia, como reconhece Haesbaert (2004), seja material, seja simbolicamente, estamos sempre envolvidos em um *continuum*, numa constante reelaboração de nossos territórios em suas múltiplas dimensões, em uma des-re-territorialização (ver quadro 2).

#### QUADRO 2:

##### O CONTINUUM FUNCIONALIDADE E SIMBOLISMO NO TERRITÓRIO

<b>Território funcional</b>	Caracterização	<b>Território simbólico</b>	Caracterização
Processos de Dominação	“Territórios da desigualdade”	Processos de apropriação (Lefebvre)	“Territórios da diferença”
Território sem territorialidade	(empiricamente impossível)	Territorialidade sem território	(ex.: “Terra Prometida” dos judeus)
Princípio da exclusividade	(no seu extremo: unifuncionalidade)	Princípio da multiplicidade	(no seu extremo: múltiplas identidades)
Território como recurso, valor de troca	(controle físico, produção, lucro)	Território como símbolo, valor simbólico	(“abrigo”, “lar”, segurança afetiva)

Fonte: HAESBAERT, 2005.

Dessa forma, não podemos confundir o debilitamento e/ou fragilização das bases materiais da sociedade com o fim dos territórios em si, pois, na verdade,

A principal novidade é que hoje temos uma diversidade ou um conjunto de **opções** muito maior de territórios/territorialidades com os/as quais podemos “jogar”, uma velocidade (ou facilidade, via Internet, por exemplo) muito maior (e mais múltipla) de acesso e trânsito por estas territorialidades – elas próprias muito mais instáveis e móveis – e, **dependendo de nossa condição social**, também muito mais opções para desfazer e refazer constantemente essa multiterritorialidade (HAESBAERT, 2004, p. 344, grifos nossos).

De forma proposital, grifamos as palavras “opções” e “dependendo de nossa condição social” porque esta equação não fora ainda resolvida, de forma a não podermos falar de uma novidade como essa partilhada pela totalidade de nossa sociedade, de maneira real e irrestrita, justamente pela permanência de constrangimentos no campo sócio-econômico a que estão submetidos uma grande parcela de homens e mulheres na cidade.

Para nós, levando em consideração o contexto da margem a que os grupos sociais estão submetidos no Porto da Palha, trata-se mais de falar em territórios precarizados ou mesmo em territorializações precárias, pois, não esqueçamos,

[...] o território é o lugar em que desembocam todas as ações, todas as paixões, todos os poderes, **todas as forças, todas as fraquezas**, isto é, onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações de sua existência (SANTOS, 1999, p.7, grifo nosso).

Neste sentido, podemos entender definitivamente que,

O território não é apenas o conjunto dos sistemas naturais e de sistemas de coisas superpostas. O território tem que ser entendido como **território usado**, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho, o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida (SANTOS, 1999, p.8, grifos do autor).

Este território usado, componente da vida com o qual construímos/marcamos uma identidade, vez por outra fica adormecido. Contudo, como adverte Haesbaert, “muitas vezes, por exemplo, é entre aqueles que estão mais destituídos de seus recursos materiais que aparecem formas mais radicais de apego às identidades territoriais” (HAESBAERT, 2005, p. 6785). Neste caso, também é improvável pensar que a desterritorialização signifique apenas perda dos referentes territoriais, pois, como vimos a desterritorialização é contínua, o território é sempre re-elaborado.

Com efeito, esta re-elaboração, na margem, passa necessariamente por um mecanismo instável de inserção precária, que na cidade assume a forma de uma inserção/territorialização precária e, na maioria das vezes, precarizada.

Assim, a desterritorialização quando situada na margem, e, muito mais que isso, quando situada no contexto da atual produção identitário/imagético da cidade de Belém assume a forma de uma expropriação possível, de expulsão de grupos que talvez não façam parte do espelho que reflete a imagem da cidade e da orla que se quer, de privação do acesso a esta parcela do espaço, o que talvez, para muitos, isto signifique a própria morte. Por isto mesmo dizemos que se trata de uma inserção/territorialização precária na cidade, pois, definitivamente, territorializar-se aí decorre, na mesma medida, de inserção do sujeito na cidade, a qual, entretanto, é precária.

### 3.2 A COMUNIDADE E SEU RETORNO

Contudo, há sempre uma reterritorialização em outras bases, o que significa produção de (novas) relações sociais. Mas o que isso significa para o caso de inserções/territorializações precárias, como as que se fazem presentes no caso do Porto da Palha?

Destacamos já de início que esta relação se pauta na produção ampla de relações sociais, o que significa construção de relações sociais, a exemplo de sociabilidades e de laços comunitários, de inter-relações voltadas para a sobrevivência daqueles que vivem à margem e, sobretudo, direcionar essas relações para a necessidade de vencer as privações impostas pela situação de margem, voltá-las para a manutenção de controle/apropriação do território, embora para muitos a comunidade seja uma defunta do século XX.

Para o sociólogo polonês Zigmunt Bauman (2003), por exemplo, a segurança que era o traço fundador da comunidade torna-se algo a ser buscado no mundo atual, dado a sua inexistência ou, de acordo com sua ironia característica, dado a sua existência enquanto paraíso perdido. O retorno à comunidade, aqui, é a busca pela segurança, uma busca que se coloca em meio a um dilema que ressurgiu na atualidade, aquele transfigurado no conflito sem fim da vida em comum, “pois a segurança sacrificada em nome da liberdade tende a ser a segurança dos *outros*; e a liberdade sacrificada em nome da segurança tende a ser a liberdade dos *outros*” (BAUMAN, 2003, p.24). Recordemos um pouco mais o passado, então.

Na tradição sociológica existe uma vasta literatura acerca do tema. Leia-se, por exemplo, a coletânea organizada por Florestan Fernandes (1973) na década de 70 a respeito

das discussões clássicas sobre a relação entre comunidade e sociedade, em que reúne textos de Ferdinand Tönnies, de Hans Freyer, de Louis Wirth, entre outros.

Nesta coletânea, chama a atenção um texto de Max Weber, sobretudo por propor uma distinção entre estes dois termos, considerando-os como estruturas típico-ideais de socialização. Neste sentido, *comunidade* se refere a uma relação social em que a atitude na ação social – no caso particular, em termo médio ou no tipo puro – inspira-se no *sentimento* subjetivo (afetivo ou tradicional) dos partícipes da *constituição de um todo*. A *sociedade*, por sua vez, corresponde a uma relação social quando a atitude na ação social inspira-se numa *compensação* de interesses por motivos racionais ou também numa *união* de interesses com idêntica motivação. A sociedade, de um modo típico, pode basear-se especialmente (mas não unicamente) em um acordo ou *pacto* racional, por manifestação recíproca. Então a ação, quando é racional, está orientada: a) racionalmente com relação a valores: em virtude da crença na *própria* vinculação; b) racionalmente com relação a fins: pela expectativa da lealdade da *outra* parte (WEBER, 1973, p. 140).

Para este autor, do ponto de vista das relações sociais, entretanto,

[...] a imensa maioria das relações sociais participam em parte da ‘comunidade’ e em parte da ‘sociedade’. Toda relação social, mesmo aquela mais estritamente originada na persecução racional de algum fim (a clientela, por exemplo), pode dar lugar a valores afetivos que transcendem os simples fins almejados (WEBER, 1973, p. 141).

De modo que, é perfeitamente concebível a existência de luta no interior da comunidade, a existência de toda sorte de pressões. Do mesmo modo que as sociedades são, com frequência, meros compromissos entre interesses em jogo.

Assim, nem toda participação comum em determinadas qualidades implica uma *comunidade*. A comunidade não é produzida apenas pelo simples “sentimento” da situação comum e de suas conseqüências.

*Comunidade* só existe propriamente quando, sobre a base desse sentimento, a ação está reciprocamente *referida* – não bastando a ação de todos e de cada um deles frente à mesma circunstância – e na medida em que esta referência traduz o sentimento de formar um todo (WEBER, 1973, p. 142, grifos do autor).

Diferentemente dessa perspectiva clássica, dicotômica, Raquel Paiva (2003) realiza uma revisão da *Gesellschaft* e *Gemeinschaft* de Tönnies e, após isso, observa que, diferentemente das estruturas de socialização, ambos se referem a esquemas de

relacionamento humano complementares e não dicotômicos como muitas vezes foram tratados na tradição sociológica.

Comunidade é a metáfora que, aqui, nos parece adequada para a construção de uma nova forma para o laço social. Não a usamos no quadro da bipolaridade substancial com que frequentemente se interpreta, na vulgarização sociológica, a famosa dicotomia de Tönnies, e sim como um caminho de redescrição das tentativas sociais de produzir comunicação a partir de uma experiência comum, fora dos grandes circuitos do capital. Comunidade é, então, o que permite ao indivíduo e aos grupos vislumbrar a abertura para estender criativamente novas pontes sobre a dissociação humana (PAIVA, 2003, p.10-11).

Redescrever, descrever de novo a comunidade, por si só, aponta para uma crítica aos que afirmam seu desaparecimento. Ela ainda permanece. Redescrevê-la em sua feição atual, este parece ser o objetivo da Paiva e o movimento pelo qual passam os laços humanos na atualidade, numa espécie de (re)elaboração, a exemplo das novas possibilidades de socialização voltadas para fazer um tipo de frente ao modelo econômico disseminado pela globalização, em que o número de “excluídos” parece cada vez mais crescente (PAIVA, 2003).

Do que se tratariam então as comunidades de sobrevivência a partir da idéia fornecida por esta autora, de esquemas de relacionamentos humanos complementares?

Em uma leitura possível, a autora observa dois aspectos importantes para uma releitura do conceito de comunidade. O primeiro é o fato de que não temos como negar que num contexto como o atual, no que diz respeito ao vínculo territorial, altera-se a comunidade, embora ainda existam aspectos aplicáveis do passado que norteiam às comunidades atuais. O segundo, conseqüentemente, é a da permanência da comunidade na sociedade de massa, de modo que não podemos valorá-las, mas aceitar como elas se expressam no real, nem tampouco atirar as quatro ventos sua eliminação na atualidade.

Nesse sentido, a comunidade “representa para o indivíduo a via de estruturação de sua existência” (PAIVA, 2003, p. 81). Este aspecto nos parece ser central para montarmos a noção de comunidades de sobrevivência. Por quê? Ora, quando se considera a margem, a situação de pobreza, escassez e privação é responsável por colocar no horizonte comum dos que neste contexto estão submetidos a manutenção de suas sobrevivências de tal forma que isto compõe de formas diversas a estruturação de suas existências. Para isso, o estabelecimento de relações de interação e de sociabilidades (re)faz dos laços comunitários uma cooperação voltada para suas sobrevivências, algo funcional.

Desse ângulo, enquanto esquema de relacionamento, a comunidade se volta, inadvertidamente, para a reprodução das condições de sobrevivência dos que dela fazem parte, mesmo que para isso exista conflito, mas não confrontos. E, além disso, mostra outro esquema de pertencimento, de vinculação, em que o *outro* participa. Mas não apenas isso, porque até mesmo as identidades urbanas são (re)elaboradas em função da situação de sobrevivência. Mas, como pensá-las agora a partir das territorializações precárias e das comunidades de sobrevivência? Como nelas se articulam estas duas últimas formas de pertencimento/vinculação?

#### 4. OS ELEMENTOS DAS MÚLTIPLAS IDENTIDADES URBANAS E A IMAGEM DA CIDADE

No conjunto das discussões contemporâneas acerca da identidade, as *ethnic boudaries* de Fredrik Barth parecem estar presentes,<sup>20</sup> sobretudo a idéia de etnicidade enquanto uma atribuição categorial responsável por classificar as pessoas num jogo de dicotomização Nós/eles.<sup>21</sup> Isto porque, como já observaram Poutignat e Streiff-Fenart (1998, p. 112), “a abordagem de Barth pressupõe o contato cultural e a mobilidade das pessoas e problematiza a emergência e a persistência dos grupos étnicos como unidades identificáveis pela manutenção de sua fronteiras”.

Na esteira desta perspectiva, as análises acerca das identidades são deslocadas para a fronteira, no sentido barthiano de inter-relação étnica.

O ponto central da pesquisa torna-se a fronteira étnica que define o grupo e não a matéria cultural que ela abrange. As fronteiras às quais devemos consagrar nossa atenção são, é claro, fronteiras sociais, se bem que elas podem ter contrapartidas territoriais (BARTH, 1998, p.195).

<sup>20</sup> Identificar os elementos da presença da teoria barthiana da etnicidade em outros trabalhos nos conduziria a um desvio que não podemos nos dar ao luxo. Por isto, indicamos ao leitor algumas das obras por nós consultadas que podem mostrar diversas recepções da noção de *ethnic boudaries*, a exemplo dos trabalhos mais recentes de Castells (2000), das relações de poder envolvidas na construção das identidades; de Bauman (1998, 2001, 2005) sobre as identidades fluídas no contexto de uma modernidade líquida ou, ainda, do debate pós-colonial em que se destacam os trabalhos de Homi Bhabha (2003) e de Stuart Hall (2003) quanto às identidades híbridas e as construções identitárias na diáspora, respectivamente.

<sup>21</sup> “Longe de ser uma qualidade inerente à pertença, adquirida uma vez por todas desde o nascimento, a etnicidade é um processo contínuo de dicotomização entre membros e *outsiders*, requerendo ser expressa e validada na interação social” (POUTIGNAT; STREIFF-FENART, 1998, p.111).



Para este autor, a manutenção de fronteiras étnicas como motor da etnicidade se constitui em uma forma de organização social, tornam-se *ethos* sociais e se colocam no centro de como os diferentes grupos organizam suas inter-relações, de modo que “[...] a persistência de grupos étnicos em contato implica não apenas critérios e sinais de identificação, mas igualmente uma estruturação da interação que permite a persistência das diferenças culturais” (BARTH, 1998, p.196).

Com efeito, esta organização passa a ser garantida a partir de um conjunto sistemático de regras dirigindo os contatos interétnicos, formando grupos sociais que “[...] não são considerados como grupos concretos, mas como tipos de organização baseados na consignação e na auto-atribuição dos indivíduos a categorias étnicas” (POUTIGNAT; STREIFF-FENART, 1998, p.112).

Trata-se da busca pela manutenção das fronteiras étnicas em que as organizações baseadas na consignação e na auto-atribuição dos indivíduos às categorias étnicas se apresentam como um *meio* para o alcance daquela busca, mas não sua *finalidade*. Neste sentido, a construção identitária se traduz, simultaneamente, em uma sempre renovada produção/marcação de diferenças, como advertem Tomaz Tadeu da Silva (2000) e Kathryn Woodward (2000).<sup>22</sup>

Para T. da Silva (2000), este processo corresponde a uma diferenciação. Nela, é possível distinguir alguns momentos, como o da construção sócio-cultural; o da imposição através das relações de poder de referenciais, normas, posturas e de outros elementos identificadores; o de sua nomeação através dos atos de fala; o de sua representação em situações específicas. A identidade é, assim, processo, um processo que sempre carrega consigo o *outro*, pois é em relação a ele que a diferenciação marca a diferença das identidades. As identidades urbanas, desse modo, possuem o espaço urbano como objeto, como um espaço privilegiado para a manutenção de suas fronteiras, para a marcação de suas diferenças. Nele deixam seus traços, os traços de sua presença, pois são experiências que envolvem a cidade (não em sua totalidade material, mas em partes dela), e por isso se inscrevem nela através de trajetos, por exemplo.

Assim, enquanto uma modalidade de construção identitária, nos marcos propostos por Barth, o conjunto sistemático de regras que garante a manutenção das organizações

---

<sup>22</sup> A identidade por ser construída relacionalmente, diz respeito ao outro e, neste sentido, expressa-se por meio da marcação de uma diferença que, para Woodward (2000, p.14), compreende uma marcação simbólica em relação a outras identidades. A dimensão social ou material na proposta dessa autora aparece apenas como um elemento vinculado, como um efeito dessa marcação, sem, no entanto, atuar como indutor desse processo. Para nós, a identidade é tratada enquanto uma marcação de diferença, mas uma marcação simbólica e material simultaneamente.

sociais definidas nas identidades urbanas é definido na inter-relação com a cidade. E é no acessar e sair da cidade que podemos observar emergir esta dinâmica, embora nem todo movimento de acesso e de saída seja construtor de identidades *urbanas*. Por isto, não esqueçamos de que não é qualquer experiência que estamos tratando, mas aquelas cujo sentido é dado no contexto da margem.

Por outro lado, esse conjunto sistemático de regras voltadas para a manutenção das fronteiras que definem a identidade em questão corresponde a uma diferenciação, que por sua vez se traduz em marcas. Estas formam uma imagem. Assim, as diferenças marcadas no espaço urbano compõem uma imagem da cidade apropriada no interior do processo de construção/produção/marcação identitária urbana. Existe sempre ao lado da marcação das diferenças, a projeção de uma imagem – diferente também – da cidade.

Para Portal (1993) são as experiências de pertencimento à *urbe* que conferem às identidades urbanas a sua diferença em relação a outros tipos de construções de cunho identitário. A discussão desta autora se situa no campo teórico da antropologia social acerca dos processos de construção identitária especificamente urbana – que tem por base a *historia contemporânea das mentalidades*. Ela retoma determinados conceitos-chave na interpretação antropológica tradicional das identidades sociais,<sup>23</sup> tais como: *cosmovisão, memória coletiva e religiosidade*<sup>24</sup> (relacionados aos de tempo-espaço – base de sustentação ideológica da reprodução cultural –, identificações sociais e mitos), pois estes conceitos são, segundo a autora, “(...) centrales para aprofundizar em los mecanismos mediante los cuales se reproduce la experiencia de *pertencer a la urbe*” (PORTAL, 1993, p. 57).

Tendo como referência a experiência de grupos indígenas pré-hispânicos existentes na Cidade do México, a autora formula as seguintes questões: “¿Como construye su figura del mundo?; ¿Como gesta su propia imagen y la proyecta hacia el exterior?; ¿Cómo teje esta figura del mundo contemporânea com su historia y sus recuerdos?” (PORTAL, 1993, 57).

Além de ter na Cidade do México a principal referência de suas análises e o quadro em que se desenvolve as próprias construções identitárias analisadas por ela, são a cosmovisão, memória coletiva e religiosidade formam os elementos privilegiados na análise de Portal (1993), formadores do campo em que são construídas as regras sistemáticas que dirigem as experiências urbanas daqueles grupos. Assim,

<sup>23</sup> “Cada uno de ellos, há sido fundamento em el análisis de fenómenos propios de grupos étnicos y agrários com arraigo ancestral em territórios específicos. Poco se han utilizado em el análisis de los fenómenos urbanos contemporâneos” (PORTAL, 1993, p. 57).

<sup>24</sup> Esses conceitos, como adverte a própria autora, foram durante muito tempo utilizados no estudo de grupos étnicos e agrários com uma origem ancestral em territórios específicos. Todavia, para a atualização deles, ela busca um uso muito mais de acordo com a perspectiva das histórias das mentalidades.

lo que me interesa subrayar aquí es que la identidad de un grupo urbano, al igual que cualquier outro grupo social, se construye necesariamente a partir de una forma de mirar al mundo (es decir de una cosmovisión particular) y de experimentarlo. Esta mirada cultural básica y coherente se constituye en una estructura que posibilita la explicación del entorno, en la medida en que en ella se articula el pasado (significativo) el cual se organiza como parte del marco ideológico de explicación de hoy (PORTAL, 1993, p. 59).

De modo que,

Los procesos identitarios se edifican a partir de la forma particular en que se estructuran tiempos, espacios y con ello, las relaciones socioculturales, todo ello estructurado a partir de una forma de ver, de comprender, de ser y de actuar en el mundo (PORTAL, 1993, p. 60).

Entretanto, cosmovisão, memória coletiva e religiosidade constituem apenas os critérios que permitiram a autora analisar os meios utilizados por grupos específicos em uma cidade também específica. Embora a análise desta autora considere processos como o de globalização que, para uma grande parcela da sociedade, implica em um aprofundamento das situações adversas e de privação, este aspecto não é por ela tomado como um campo capaz de influenciar na definição dos critérios e dos meios através dos quais o sentimento de pertença se manifesta.

Desta discussão, retomamos então a idéia de que as identidades urbanas se referem às experiências de pertencimento á cidade. Mas acrescentemos, elas são construídas com a cidade. Não esqueçamos de que esta última é um espaço socialmente produzido, e não apenas um cenário.

Mas, acrescentemos ainda que as experiências de pertencimento das identidades especificamente urbanas envolvem o próprio contexto urbano, o qual pode garantir um pertencimento efetivo ou o que aqui estamos privilegiando, uma pertença à margem porque construída em situações de escassez e de pobreza, traduzida em uma inserção precária na cidade. Diferente de Portal (1993), aqui não serão privilegiados os critérios por ela definidos. Na verdade, os nossos foram retirados muito mais do acompanhamento da vida no Porto, levada à margem. Neste caso, a identidade urbana, ou, dito de maneira mais apropriada, a construção/produção/marcação social da identidade em contexto urbano se torna *especificamente urbana* quando se refere a uma experiência de pertencimento à cidade.

O que talvez seja importante levar em consideração é que, enquanto processo de diferenciação da *mesmidade*, a *outridade* das identidades pode ser expressa por seu *caráter imagético*, aliás, sua eterna vinculação ao campo imagético, pois elas são também composições de imagens.

Como muito bem observou Stuart Hall lembrando Edward Said,

Todas as identidades estão localizadas no espaço e no tempo simbólicos. Elas têm aquilo que Edward Said chama de suas “geografias imaginárias”: suas “paisagens” características, seu senso de “lugar”, de “casa/lar”, ou *heimat*, bem como suas localizações no tempo – nas tradições inventadas que ligam passado e presente, em mitos de origem que projetam o presente de volta ao passado, em narrativas de nação que conectam o indivíduos a eventos históricos nacionais mais amplos, mais importante (HALL, 1997, p.76).

Por isto mesmo, acrescentaríamos que todas as identidades urbanas possuem suas geografias imaginárias definidas também por trajetos realizados na e através da cidade, capazes de trazer à tona as “paisagens características” envolvidas e construídas em suas rotas, de projetar imagens nos rastros por elas deixados, que suas histórias podem ajudar a reencontrá-los e a recompor suas imagens, como na indissociabilidade entre corpo e cidade das fisiognomias de Walter Benjamin (BOLLE, 2000). Como advertiu Willi Bolle (2000, p.33), “[...] para uma compreensão adequada das metrópoles do Terceiro Mundo deve-se consultar, evidentemente, seus auto-retratos”, o que para nós corresponde à consultar os retratos da cidade pintados por trajetos que de nenhuma forma podem ser considerados como não-seus. Pelo contrário, pensar em uma imagem de cidade como a de cidade ribeirinha à margem encravada na cidade de Belém exige consultar seus auto-retratos em trajetos, se assim pudermos expressar.

É, portanto, inegável que mediante aos trajetos na cidade e sua própria história urbana, não possamos admitir que sejam traços correspondentes a marcação e que esta última não envolva uma expressão material e simbólica da cidade, traduzida na produção de uma imagem sua a partir dos mesmos trajetos, pois através deles se conforma um espaço, desenha-se uma arquitetura.

Mas, como pensar este processo de diferenciação identitário/imagético em um contexto como o da margem? Como se apresentam as múltiplas identidades urbanas no Porto da Palha e qual a imagem de cidade através dele projetada? Passemos então para a discussão empírica acerca de como neste local ocorreu à construção/produção/marcação das identidades urbanas e da imagem de cidade através de seus trajetos, das tábuas de seus estabelecimentos, do seu trapiche e de suas águas adjacentes.

## CAPÍTULO 3

### A CIDADE VISTA ATRAVÉS DAS MARGENS:

#### MÚLTIPLAS IDENTIDADES URBANAS E IMAGEM DA CIDADE RIBEIRINHA DO PORTO DA PALHA

*Do rio, que é de onde se tem o melhor ponto de observação, o aspecto da cidade não me pareceu mais estranho do que o de Calais ou de Boulogne. As casas são geralmente brancas, e diversas igrejas e prédios públicos notáveis erguem suas torres e cúpulas acima delas. Denota-se por todo lado a pujança de sua vegetação. Os beirais e as cornijas são revestidas de pequenas plantas, e da parte de cima dos muros e dos peitoris das janelas das igrejas brotam muitas vezes luxuriantes tufos e, eventualmente, pequenas árvores. À esquerda, à direita e atrás da cidade, tão longe quanto os olhos podem alcançar, estende-se a ininterrupta floresta.*

ALFRED RUSSEL WALLACE – VIAGENS PELOS RIOS  
AMAZONAS E NEGRO

*Para quem chega a Belém por via fluvial, o primeiro contato com a paisagem urbana é, no mínimo, surpreendente. Há um contraste imenso flagrado pelo olhar, que observa a imediata substituição da densa floresta verde que ladeia os rios, os igarapés e os paranás por uma massa de concreto, densa, que disputa com grandiosidade das formas naturais a atenção do observador. Seus espigões modernos parecem emergir, em forma de ilha, do fundo das águas barrentas, bastante características dos cursos fluviais que caracterizam os sedimentos da planície amazônica. [...] A cidade denota uma forma espacial moderna, que parece negar ritmos e processos outros que, mesmo próximos, lhes parece remoto.*

SAINT-CLAIR CORDEIRO DA TRINDADE JR. – BELÉM:  
FORMA METROPOLITANA E COTIDIANIDADE NA  
AMAZÔNIA BRASILEIRA

No segundo capítulo foram discutidos tanto os elementos constituintes do pensamento lefebvriano acerca da cidade enquanto uma totalização possível, presente, portanto, em seus fragmentos; quanto a noção de margem como um contexto capaz de matizar a construção/produção/marcação de múltiplas identidades urbanas e da imagem da cidade. Dessa forma, a margem foi considerada a partir do atributo da precarização em que se desenvolve a construção/produção/marcação de múltiplas identidades urbanas, de modo que

as experiências de pertencimento à cidade, responsáveis por definirem este processo, acabam se constituindo em experiências precárias de inserção no contexto urbano, daí falarmos em inserção/territorialização precária e em comunidades de sobrevivência no Porto da Palha.

Agora, no sentido de construir uma articulação entre as dimensões teórica e empírica deste trabalho, cabe discutir de forma efetiva o processo de construção/marcação das identidades urbanas e da imagem de cidade através de nossa referência empírica, o que significa nos dirigir para a análise das (outras) identidades urbanas produzidas *no* Porto da Palha e da (outra) imagem de cidade projetada *através* deste local. Para isso, voltamos nosso olhar para o contexto de produção identitário/imagético da cidade, o qual fora por nós estruturado em dois momentos complementares: de um lado, o contexto sócio-histórico e geográfico de produção da cidade, de sua orla fluvial para dele retirar elementos que permitam compor a história do presente do Porto da Palha, talvez muito mais uma história possível, num redescobrir do tempo perdido do rio. De outro, o contexto deste lugar propriamente dito, isto é, o quadro formador da margem interior do Porto que aciona também a construção/produção/marcação das identidades urbanas, a exemplo das condições sócio-econômicas precárias de inserção/territorialização de homens e mulheres do além rio e, por que não dizer, do além cidade, dum possível além humano na cidade? Em seguida, passamos à análise das situações específicas em que foram trabalhadas as principais referências das múltiplas identidades urbanas presentes neste local. Foi quando pudemos reforçar a identificação dos principais grupos sociais envolvidos neste processo. Nesta parte do trabalho, duas situações específicas foram fundamentais e aqui foram por nós privilegiadas, a exemplo do período em que os sujeitos e os grupos sociais presentes no Porto foram levados à participar de fóruns de participação popular (OP e Congresso da Cidade) durante a vigência da gestão petista da PMB (1996/2004); e do mês de maio de 2005, há muito destinado à realização de um GF com os mesmos homens e mulheres que encontrávamos naquela labuta diária. Por fim, fomos conduzidos à identificação dos principais elementos formadores da imagem da cidade vista através do Porto da Palha. Neste momento, buscamos proceder a uma espécie de “montagem” dos pedaços da imagem dessa cidade a partir dos trajetos e dos elementos contidos em seu *design* urbano, a exemplo das principais ruas de acesso direcionadas para o rio, dos fluxos desenvolvidos entre a cidade e o interior através do Porto e do rio e das práticas que dão vida a esses fluxos no uso do trapiche, dos barcos e dos rios, a exemplo dos trajetos. Contudo, foi a relação com o contexto sócio-histórico e geográfico atual da cidade, um contexto de produção identitário/imagético da cidade que nos fez perceber a presença/potência do processo de expropriação deste tipo de imagem de cidade.

## 1. O CONTEXTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DA PRODUÇÃO IDENTITÁRIO/IMAGÉTICO DA CIDADE

### 1.1 EM BUSCA DAS MARGENS DA CIDADE DO PASSADO

Talvez possamos dizer que há muito a imagem da cidade de Belém, “para quem aí chega através do rio”, distancie-se enormemente daquela narrada pelo viajante Alfred Russel Wallace, como podemos concluir comparando suas palavras na epígrafe deste capítulo com aquelas que a sucedem, mais contemporânea por assim dizer. Há muito Belém deixou a imagem de uma aldeia que aspirava a condição de uma *urbe* de feições (dis)simuladamente européias, como esta que emerge agora dos confins de uma memória involuntária ao contemplarmos as palavras de Wallace (1979).

Ancoramos novamente no dia 28, pela manhã, e quando o sol nasceu num céu sem nuvens, divisamos a cidade do Pará, rodeada pela floresta densa. Destacavam-se, acima de todas, as copas das palmeiras e bananeiras (...) As canoas que passavam com sua variegada tripulação composta de negros e índios, os urubus que pairavam acima de nossas cabeças ou que caminhavam preguiçosamente pela praia, os bandos de andorinhas que pousavam sobre os telhados das igrejas e casas, tudo servia para ocupar nossa atenção. Por fim, vieram os funcionários da alfândega e tivemos permissão de descer em terra (WALLACE, 1979, p.17).

A vista já não alcança mais aquela floresta que um dia rodeou a *urbe*. O prédio da alfândega, hoje, mais parece um prédio abandonado, um albergue desses que dá pra ver as roupas penduradas no varal para secar. As casas (brancas!), os prédios públicos e as igrejas, poucas delas dividem agora com a massa densa de concreto armado, com se seus “espigões modernos” emergindo do rio, o olhar absorto do *flâneur* amazônida. Idílicas, estas imagens parecem ser consagradas à cidade observada do rio, por alguém que aí chega para realizar uma visita, pois não fazemos visitas a um ente querido no período noturno. Não. Mas então, como seria essa cidade para quem dela se retira no entardecer? Para quem dela se despede ao findar a tarde e ao cair da noite?

Então, imagine-se você, leitor, deixando esta cidade à noite, de um local inóspito, de onde sequer é possível observar a presença de uma alma viva por estas horas. Imagine-se querendo atravessar uma passagem escura de um estreito acesso ao trapiche sem saber se chegará ao final para alcançar o rio, tomar seu barco e deixar a cidade, dúvida esta criada pela escuridão que como a um manto encobre este recôndito espaço de acesso à cidade de Belém,

utilizado pela população de baixo poder aquisitivo, como no exemplo do Porto da Palha. E, mesmo assim, se depois disso finalmente conseguir ultrapassar este caminho escuro e obscuro, a condição de abandonado permanece e se prolonga. Agora se encontra sozinho, distante do barulho da cidade que até então o acompanhara, barulho este que tanto reclamamos, mas que, em horas como essa, fazem falta. Imagine-se ainda permanecendo solitário, acompanhado apenas por ruídos de madeira rachando de tão podre que estão, junto a uma cantoria de grilos insones, dependendo para sair dali do cumprimento de um acordo falado, feito com alguém desconhecido, que prometera lhe encontrar aí para conduzi-lo ao outro lado do rio à noite. Imagine-se, finalmente, ficar por aí durante dois minutos eternos, recolhido à imensidão infinita da noite e do rio, a escutar apenas o quebrar das águas nas tábuas já envelhecidas dessa brincadeira, compondo um trapiche que mais parece uma armação frágil erguida sobre o rio, prestes a desabar. O que será mesmo que se escondia por debaixo daquelas tábuas de madeira? De repente, escuta-se um barulho martelando ao fundo da escuridão e rasgando a calmaria das águas do rio: é uma luzinha distante a se aproximar para finalmente acabar com esse seu (nosso) desespero.

Quando diversas vezes pude cruzar este percurso, era quando me dirigia para tomar um pequeno barco e amanhecer do outro lado do Guamá, para de lá acompanhar o trajeto daqueles que saíam regularmente do Porto Palha para se dirigirem para outros espaços no contexto urbano de Belém. Quando saía nestas condições, após me distanciar da cidade e olhar para traz e ver que o medo havia passado, é que talvez pudesse me imaginar um outro ao lado daqueles grandes cronistas de outrora, mas de uma outra forma. Talvez para eles de nada adiantasse chegar à esta cidade pela noite, ou narrar a saída neste momento. Após me afastar daí, depois de uns 20 a 30 minutos, as luzes da cidade não mais forneciam a definição perfeita de seus contornos. O que parecia iluminar prédios, casas e bares ia se confundindo com as margens da cidade, ia sumindo na formação de um horizonte agora diferente para minha experiência com o rio. E de forma abrupta meus olhos deixavam imediatamente as luzes de prédios, igrejas, habitações e em minha visão tudo se condensava em um grande rasgo de luz horizontal, qual a uma flecha composta por luzes em tons de azul, amarelo, algumas até vermelhas, o único sinal de que ali estava uma cidade sobre as águas do Rio e da Baía, o único indício seguro para mim de que abaixo estavam as águas por sobre as quais eu nadava e acima daquele feixe o firmamento que me contemplava. E enfim, Belém que de manhã emerge das águas, era agora por elas engolida, velada pela noite.

Mas, constantemente quando contemplava essa imagem pela janela do barco algo me intrigava: que tempos ali estiveram secularmente guardados? Como se produziu o Porto da



Palha, ponto de chegada e de saída daquela gente diversa que experienciava frequentemente estes dois momentos: a chegada e a partida dessa cidade? Voltemos então ao contexto de nosso interlocutor, Wallace (1979). Lembramos, entretanto que os marcos utilizados para a distinção dos períodos históricos por nós utilizados são apenas formais, não têm a pretensão de estabelecer uma divisão estanque. Lembramos ainda que nesta parte da dissertação não procederemos a um levantamento exaustivo acerca da produção do espaço na orla fluvial de Belém,<sup>25</sup> mas à identificação dos momentos relevantes para se compreender as temporalidades do Porto da Palha no quadro da cidade de Belém.

### 1.1.1 A FUNDAÇÃO DA CIDADE (DE 1616 À 1835)

Houve um tempo em que a “frontaria”<sup>26</sup> da cidade continha em sua extensão alguns dos elementos responsáveis por registrar a paisagem do que mais tarde ficaria cristalizada no imaginário amazônico como sendo representativa da “cidade ribeirinha”, tal qual a expressão utilizada por Eidorfe Moreira (1989) para se referir à expressão geográfica da primeira fase de ocupação dessa cidade e que mais tarde se popularizou. E talvez por isto mesmo poderíamos repetir com Meira Filho (1974), com algumas reservas evidentemente, que

Durante muito tempo a “entrada” da cidade, efetivamente, era a que conduzia o visitante às margens da baía e desta, às encostas onde Belém se formava como um milagre do colonizador, com suas casinhas brancas se confundindo entre campanários e palmeiras que emolduravam sua paisagem (MEIRA FILHO, 1974, p.124).

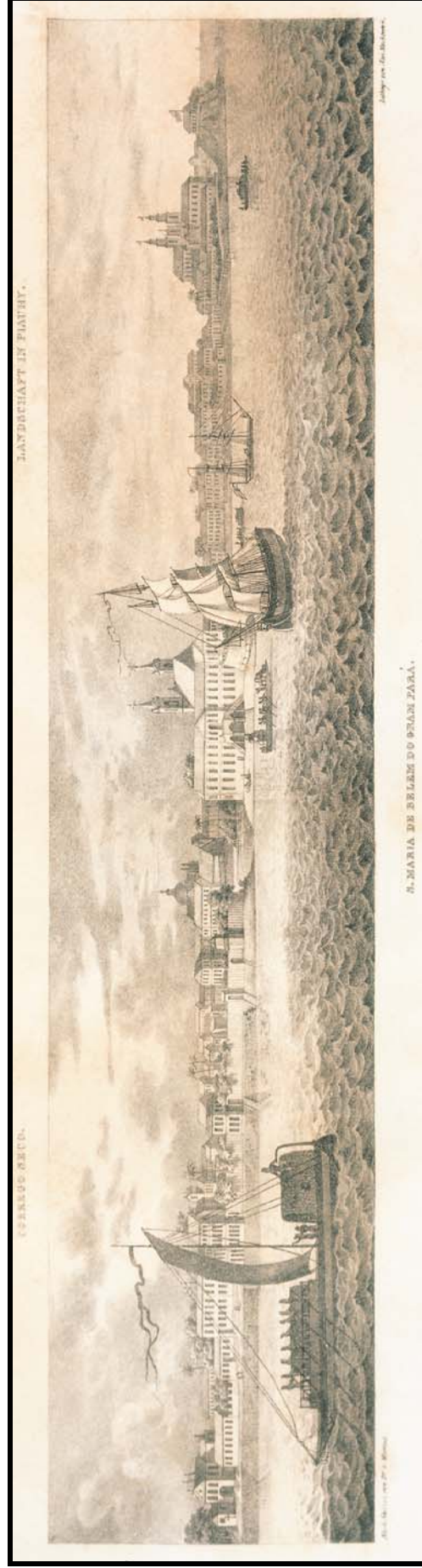
Conforme a observação de Trindade Jr., Santos, E. e Ravena (2005, p.19), a paisagem da cidade se compunha a partir de bases econômicas (comércio, agricultura de subsistência e extrativismo), ordens religiosas (igrejas, conventos etc.) e de defesa (fortes, baterias e redutos). Considerados no contexto da ocupação e defesa do território amazônico,<sup>27</sup> estes foram os primeiros elementos caracterizadores desse tipo de cidade (ver foto 6).

<sup>25</sup> Sobre a produção do espaço na orla fluvial de Belém, remetemos o leitor à consultar os trabalhos de Trindade Jr. et. alli. (2000, 2002) e Trindade Jr. e Silva (2005).

<sup>26</sup> O termo “frontaria”, assim como “testada”, aparece constantemente em relatórios, documentos oficiais e na narrativa de viajantes, sendo comum o uso do mesmo no período oitocentista para se referir ao que hoje consideramos como sendo a porção central da orla fluvial desta cidade (Cf. BATES, 1979).

<sup>27</sup> Cf. CORRÊA (1989, 1994).

**Foto 6: Prospecto da cidade de S. Maria de Bellém do Grão-Pará, 1757.**



Da esquerda para a direita: “1. Convento de Santo Antônio, 2. Convento nossa Senhora das Mercês, 3. O Forte das Mercês, 4. Casa do Exmº Sr. Bispo, 5. A Cadeya, 6. Casa das Canoas, 7. Pallacio do Exmº Sr. General, 8. Alfandiga, 9. Collegio dos Padres da Companhia, 10. Castello de Santo Cristo, 11. A Sec., 12. Convento do Carmo”.

Fonte: LAMARTINE, [2002].



Além disso, entre 1750 e 1778, um outro elemento importante nos é fornecido pela criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, através da qual foi possível intensificar a exploração e o comércio das “drogas do sertão” – especiarias coletadas no interior da floresta. Para isso, a concessão de Cartas de Data e de Sesmarias apresentava-se como o principal instrumento estimulador, inclusive das ocupações direcionadas nos pontos mais extremos ao sul e ao norte do entorno da cidade de Belém. Doaram-se, por exemplo, terras localizadas no percurso do Rio Guamá (ao sul) a colonos de origem portuguesa em virtude de uma pequena produção de cacau e baunilha (CRUZ, 1973, p. 142).

Assim, a cidade já se encontrava praticamente estruturada até fins do século XVII no que diz respeito ao arranjo espacial de seu núcleo central e a articulação de seus núcleos secundários de produção agrícola e extrativa, como se pode depreender dos elementos anteriormente fornecidos e da figura 1. Para Meira Filho (1976),

[...] consideraríamos Belém, no final do século XVII, como uma cidade já firmada e suas linhas mestras assentadas em condições de orientar eficientemente o seu crescimento futuro [...]. Como se processou no bairro da *Cidade*, igualmente, no da *Campina* novas transversais cortavam as ruas primitivas, isto é, no sentido norte-sul elas formavam as primeiras quadras ou quarteirões [...] (MEIRA FILHO, 1976, p.413-414, grifos do autor).

A exemplo das ruas do Pelourinho (7 de Setembro), de São Matheus (Padre Eutíquio) – esta, como veremos, de fundamental importância para nossas discussões –, do Pacinho (64) (Campos Sales), das Mercês (Frutuoso Guimarães), das Gaivotas (1º de Março) e dos Mirandas (Pres. Vargas) (MEIRA FILHO, 1976).

Mas, qual a razão da formação desse conjunto urbano característico e das ocupações desenvolvidas pelos lados do rio Guamá destinadas ao cultivo de gêneros agrícolas?

Gestada a partir da geopolítica portuguesa do século XVII e da real necessidade de consolidar o domínio territorial ao norte de sua colônia, a escolha do local que garantisse a melhor posição estratégica para o controle da circulação sobre o acesso principal à região, ou seja, o rio Amazonas, definiu o lugar de nascimento de Belém. A cidade nasce assim assentada em um fragmento de terraço de 7 a 8 metros contornado ao sul pelo rio Guamá e ao norte pela baía de Guajará, e tendo como principal função garantir a soberania da coroa portuguesa na região (TRINDADE JR.; SANTOS, E.; RAVENA, 2005, p.20).

Todavia, não podemos acreditar que na história dessa cidade se tratou apenas de objetos criados pelas ações do colonizador, de “seu milagre”. É possível observar uma relativa apropriação mais “clandestina” desse quadro urbano.

Naquele momento, o arranjo intra-urbano criado pela ação colonizadora na cidade era também condição para o “ir e vir” de canoas, montarias, igarités... embarcações nativas as mais presentes no cotidiano da cidade. Nele (do arranjo) e em suas ruas que apontadas para o rio, constituíram-se pontos em que atracavam índios, negros, mestiços, comerciantes, os principais grupos a utilizar essas embarcações. O comércio atacadista e varejista – de carnes bovinas, de peixe, de farinha de mandioca, entre outros – desenvolveu-se a partir daquele padrão urbanístico característicos, envolvendo em sua dinâmica a cidade e o interior da região (LOPES, 2004). Por isso mesmo, Belém se constituía no principal campo econômico em que era possível observar a presença daqueles grupos.

Henry Walter BATES (1979) já notara, por exemplo, que o comércio atacadista e varejista desse período até os inícios do século XIX, embora estivesse “nas mãos dos portugueses”, tinha uma mão-de-obra constituída principalmente por pessoas de cor, mulatos, mamelucos, negros livres e índios, de modo que “os índios eram geralmente aguardeiros, além de formarem a tripulação de inumeráveis canoas de todos os tipos e tamanhos que faziam o transporte entre a cidade e o interior” (BATES, 1979, p.25).

Assim, completando a moldura desta paisagem, em seus arredores, onde outras vias perpendiculares e paralelas se encontravam com o rio Guamá, mais precisamente onde caminhos abertos “mata adentro” de forma “espontânea” se tocavam, emergiram os principais pontos por meio dos quais ocorria não somente a troca dos produtos comercializados (LOPES, 2002), como também a reunião daqueles diferentes grupos sociais, já mencionados, responsáveis pela composição do que no período “oitocentista” de Belém viria a ser consagrado como a imagem da cidade ribeirinha, por assim dizer, embora, como enfatizam Trindade Jr., Santos, E. e Ravena (2005, p.19),

Com uma extensão ainda pequena e com uma reduzida densidade demográfica, Belém revelava, desde então, clara tendência de não ocupação das áreas alagadas ou alagáveis. A cidade expandia-se tendo em vista o aproveitamento dos terrenos de cotas mais altas e sempre acompanhando a orla fluvial

Com efeito, através da orla fluvial era possível então observar a presença de diferentes práticas sociais relacionadas ao rio, das quais podemos destacar as seguintes:

- a) Os fortes militares, fortins e baterias atribuíram um sentido estratégico para a orla da cidade, em que o uso do rio era tributário dos desígnios de defesa do território colonial;

- b) As suntuosas igrejas materializavam a consolidação do domínio religioso (o católico), demonstrando um considerável papel da igreja na produção e organização do espaço urbano de época;
- c) Os prédios, os casarios e as casas comerciais da cidade apareciam como elementos definidores de um uso comercial da cidade e de sua orla;
- d) Os portos e trapiches localizados no entorno da cidade se constituíam nos principais espaços para a reprodução social de pequenos comerciantes, de regatões, de mestiços e de índios, habitantes da região das ilhas próximas à cidade.

Para o universo destes últimos, além de meio de circulação, o rio atuava como a principal fonte de elaboração para a construção de narrativas míticas, de criação de encantados, hoje pouco visíveis, pouco falados, pouco escutados. Evidentemente que os Portos e trapiches da cidade, todos, não se constituíam apenas em locais de passagem considerados “clandestinos”, como veremos mais adiante. Todavia, era possível observar o desenvolvimento de outras práticas, além do abastecimento da cidade. É possível observar, por exemplo, o desenvolvimento de outras práticas ligadas à circulação e à troca de informações, e de experiências até. O porto se presta aos mais diferentes usos, como se pode depreender de algumas cartas que circularam por alguns deles estabelecidos na cidade de Belém no período de 1798 a 1812, como se pode conjecturar a partir das diversas cartas que por ali eram enviadas, cartas essas destinadas para as mais diferentes localidades na Amazônia. Por exemplo, em uma carta datada de 13 de junho de 1797 era possível ler o seguinte:

No dia 10 do presente mês d’junho, pelas 7 horas da noite chegou no Porto Bandeira Lazaro Valente Marreiros, que entregando-me a carta de V. EXCELLENCIA, levando por ella as importantes circunstancias do seu contheudo, mandei logo recolher em m<sup>a</sup> casa, e em quarto separado ao Marreiros Valentim, porém tratado como amigo (...) (ARQUIVO PÚBLICO DO PARÁ, 1797, p.85).

Vejamos mais uma, datada de 21 de agosto de 1797:

No dia dezoito do corrente, chegou canoa de Gurupa com 200 alqueires de farinha, o que vim comunicar a V. EX.<sup>a</sup>. Já avisei ao Capitão Manoel Joaquim de Abreu comandante em Chaves, para que mande aconduzir cincoenta alqueires (ARQUIVO PÚBLICO DO PARÁ, 1797, p.89)

E, por fim, apenas mais uma, do mês de setembro do mesmo ano:

Hoje tive huma boa notícia de Madeiras pelo rio Acara Mirim braço deste para donde mando já dar princípio do acontecido (ARQUIVO PÚBLICO DO PARÁ, 1797, p.92)

Nos portos, a função de “correios” se desenvolveu secularmente. Era um ponto através do qual circulavam informações, histórias e experiências, como as que estão traduzidas nas cartas acima. De informações acerca de negros fugidos, regatões clandestinos, passando pela indicação exata dos tipos de mercadorias embarcados e desembarcados em Belém, até mesmo de experiências subjetivas para as quais o porto e o rio serviram de metáforas, tudo circulava.

Por outro lado, nos ofícios dirigidos à Secretaria d’Estado dos Negócios Ultramarinos pelo II<sup>m</sup> e Ex<sup>mo</sup> Snr. Conde dos arcos, Governador e Capitão Geral do Estado do Pará, os ofícios n.º de n.º 5, 12, 59, 66 e 73 nos dão conta da importância da navegação para a cidade: galeras como Monte do Carmo, Arrabiva e Pombinhas, até mesmo o Brigue Amizade aparecem, sobretudo, por suas cargas: de passageiros (ARQUIVO PÚBLICO DO PARÁ, 1797).

Como observou Teresa Ximenes (1996), com base no trabalho de Reis (1956), durante todo o período colonial e depois da independência até 1852, o transporte na Amazônia era feito através de uma frota de vários milhares de barcos dos mais variados tipos, pertencentes a comerciantes ou sitiantes, visando atender às necessidades básicas de locomoção e circulação de bens.

Todavia, a partir de 1178, segue-se uma fase de declínio econômico até por volta de 1850 em que percebemos algumas obras voltadas para a melhoria das condições de infraestrutura urbana em Belém, com destaque para o ensecamento do alagado do Piri, e de aterros realizados na parte frontal da urbe (TRINDADE JR.; SANTOS, E.; RAVENA, 2005). E mesmo assim, mesmo sendo uma fase de declínio em que eventos como o das lutas de “Independência” e da “Cabanagem” se fizeram presentes, é a partir do final deste movimento, marcado aqui por sua data oficial (1835), que podemos retirar elementos substanciais para o entendimento dos tempos do Porto.

### 1.1.2 O “PÓS-CABANAGEM” (DE 1835 A 1920)

Não pretendemos aqui nos deter nos pormenores do movimento da Cabanagem em si para em seguida falar de como a cidade nele se encontrava. Existe já uma vasta literatura historiográfica acerca deste movimento.<sup>28</sup> Nosso interesse é o de apenas ilustrar um momento em que muitos portos e trapiches já existentes na porção sul da orla fluvial dessa cidade passaram a atrair a atenção das elites e dos grupos dirigentes da cidade para o controle das práticas comerciais que por aí se desenvolviam, momento este em que possivelmente tenha surgido o Porto São Matheus (atual Porto da Palha), a partir do movimento de aviamento e abastecimento de mercadorias realizado por algum quintal de uma casa qualquer ao final desta travessa. Mas por que, então, falar do contexto “Pós-Cabanagem”? Como observou Siméia Lopes (2002),

Na década de 1840, uma das preocupações dos Presidentes da Província do Grão-Pará centrava-se na reestruturação do comércio interno e de toda a vida social. Isto porque as lutas de independência (1823) e a Cabanagem (1835) abalaram o movimento portuário, indicador das atividades de exportação e importação (LOPES, 2002, p. 46).

O Pós-Cabanagem, dessa maneira, está relacionado a um conjunto de ações em que a província buscou superar os efeitos desses dois movimentos quanto à dinâmica do comércio interno de Belém. Assim,

[...] é um movimento de soerguimento econômico e social que contou com a constante vigilância e intervenção das autoridades, em especial, no desenvolvimento das relações comerciais entre negociantes e pequenos produtores ao longo dos rios navegáveis da região (LOPES, 2002, p. 18).

Tratava-se de reestruturar o ritmo portuário desestruturado pelos eventos de 1823 e 1835. A cidade, nesse momento acumula efeitos desse período, cujos aspectos foram marcados em sua paisagem, em suas ruas e muros, o que não passou despercebido pelo olhar dos viajantes de época. Bates (1979), por exemplo, registrara um momento característico desse período, em que as ruas e casarios se encontravam em mal estado de conservação e as praças encobertas por mato.

---

<sup>28</sup> Sobre a Cabanagem, o leitor pode consultar os trabalhos de Domingos Raiol (1970), Pasquale Di Paolo (1990), Vicente Salles (1988), entre outros.



Contudo, no período que se sucede, é de Bates também um registro feito logo de quando o comércio interno de época, em que este setor “estava começando a reflorescer, e antes de partir dali, pude notar grandes progressos na região” (BATES, 1979, p. 22). A cidade, dessa maneira, passou a ganhar uma nova fisionomia, a qual fora registrada na seguinte passagem,

[...] os prédios brancos com seus telhados vermelhos, as numerosas torres e cúpulas das igrejas e conventos, e o topo elevando-se por trás das casas – tudo isso fortemente delineado por um céu azul e límpido – dão à cidade uma aparência de leveza e alegria altamente estimulante. A floresta primitiva cerca a cidade em todos os lados que dão para o interior, vendo-se pitorescas chácaras espalhadas pelos seus arredores, semi-ocultas pela exuberante vegetação. O porto estava cheio de canoas e outras embarcações, grandes e pequenas, e o repicar dos sinos, acompanhado do espoucar de foguetes – provavelmente anunciando o romper de um dia festivo para a Igreja Católica – mostrava que a população já estava de pé àquela hora da manhã (BATES, 1979, p.12).

1835... Belém vive então uma época de reestruturação e de maior desenvolvimento do comércio fluvial interno. A cidade vivia um reflorescimento decorrente da importância comercial adquirida por sua condição de cidade portuária, cuja produção, em grande parte, era obtida no interior da província. Isto recaiu diretamente no aumento do controle de duas práticas comerciais, para nós extremamente importantes. De um lado, a modalidade de comércio fluvial realizada pelo regatão. De outro, a que era realizada com a participação dos quintas de casas ribeirinhas localizadas em pontos distantes do núcleo administrativo da cidade.

Desde o período colonial, um importante tráfego fluvial no rio e afluentes do Amazonas realizava-se em embarcações de pequeno porte, (barcos, canoas) pertencentes aos colonos, comerciantes e sitiantes, que faziam o transporte de bens e pessoas entre Belém-Manaus e outras cidades (Macapá, Cameté, Santarém e Soure) (LOPES, 2002, p.12).

É a partir dessa herança colonial que as duas modalidades de trocas – a que é realizada pela prática do regatão e que é desenvolvida incluindo os quintais das casas ribeirinhas – constituem-se.

Primeiro, observemos o seguinte: tanto o regatão, quanto as casas ribeirinhas compunham o circuito que ficara conhecido como comércio clandestino. Neste, o regatão se referia ao comércio realizado por comerciantes itinerantes, os quais, evidentemente, não eram registrado pelo Fisco (LOPES, 2002). Assim,

O comércio clandestino, realizado em canoas ou em pequenas embarcações, cortava o imenso sertão amazônico e atava a sociedade “branca” com os indígenas, escravos e quilombolas. Além de manter teias de solidariedades, de dependência e de comércio com pequenos produtores, soldados desertores e escravos fugitivos, burlava as ações do Fisco e das rendas públicas, evitando atracar suas canoas em portos fiscalizados (LOPES, 2002, p.81-82).

Era nesse momento que surgiam as práticas de comercialização do regatão e das casas ribeirinhas, pois muitos comerciantes itinerantes atracavam constantemente em pequenos trapiches armados na cidade ou nos quintais das casas próximas ao rio e ao cais da cidade. Na primeira situação, nos trapiches em que as embarcações atracavam para entregar as mercadorias encomendadas, muitas vezes passavam ali mesmo a comercializar os produtos por eles desembarcados, o que posteriormente fora se tornando uma prática habitual na vida da cidade. Na segunda, a existência de uma vasta comunicação fluvial em que se desenvolvia um livre trânsito de mercadorias era utilizada para negociações constantes entre diferentes localidades acerca de mercadorias necessárias para o abastecimento local de parcelas da cidade, de modo que os pequenos produtores aviavam diretamente nas propriedades localizadas na orla, sobretudo para evitar o pagamento de impostos, contribuindo para que nos quintais dessas casas se constituísse um pequeno entreposto comercial (LOPES, 2002).

Ora, este tipo de comerciante itinerante, de comerciante fluvial, trocava mercadorias em diferentes pontos da região com sua canoa ou igarité. Isto permitia a ele ampliar sua esfera de atuação e sua margem de lucro e, quando não pagava imposto, isso ocorria sem gerar rendas para o Estado. Dessa forma, tanto para esta esfera de poder quanto para os grandes comerciantes era necessário maior controle e fiscalização, no que diz respeito a esse tipo de comércio. Como observa Lopes (2002) a esse respeito,

O regatão tecia redes de relações entre quilombolas, pequenos e grandes comerciantes e autoridades. Na maioria das vezes, as autoridades adotavam ações para persegui-los e detê-los com o intuito de garantir o controle das atividades comerciais, não apenas sobre as trocas realizadas com o restante da população, como também para a cobrança de impostos. Mas, o regatão também articulava contatos e aproximações que serviriam de ponto de apoio para o comércio efetuado por grandes empresas comerciais instaladas nos portos da cidade, vinculadas prioritariamente ao mercado externo.

No entanto, escravos e regatões, ao terem domínio dos gêneros que a população precisava, desestruturavam temporariamente o sistema de apropriação das elites. É nesse ponto, então, que insiste o controle das autoridades e comerciantes sobre esse comércio, pois não estavam questionando o abastecimento de gêneros para a população, mas sobretudo o controle legal desse comércio e a necessidade de arrecadas os impostos de tais negociações, como também aferir acerca da quantidade de gêneros que era comercializada por pequenos produtores, comerciantes e regatões (LOPES, 202, p. 97).

O que fora feito então com relação a essa questão específica e a maia ampla, do comércio fluvial? Como observou Lopes (2002, p. 50), em 1839 começam a serem editadas normas de proibição do comércio fluvial (clandestino), de modo que,

À Recebedoria interessava controlar os produtos que chegavam pelos rios Moju, Acará, Guamá, e, principalmente do rio Pará, que fazia ligação com as vilas do interior da província. Por isso, a constante intervenção no desembarque das canoas que retornavam dessas áreas, carregadas de produtos para abastecer o comércio da cidade.

Contudo, é em 20 de julho de 1846 que o então presidente Manoel Paranhos da Silva Veloso assina um regulamento organizado para melhor fiscalizar a arrecadação da Província. Por ele,

- As embarcações e canoas de comércios vindas do interior da Província ficavam obrigadas a fundear desde a ponte fronteira à travessa de São Mateus seguindo até ao lugar que fica em frente da travessa da Companhia.
- Três eram os pontos estabelecidos para desembarque e conferência de gêneros: O Porto do Sal, o da Ponte de Pedras e o das Escadinhas. Para o primeiro e último só podem ir as embarcações, conferir e desembarcar os gêneros depois de dado o manifesto, apresentado o Livro de carga e pagos na Recebedoria o direitos dos gêneros.
- Aos Guarda estacionado na Ponte de Pedras seriam apresentados os documentos comprobatórios do pagamento dos impostos. Feito isto diziam os responsáveis das embarcações qual dos pontos que pretendiam ir, conferir e fazer desembarque. Então o guarda destacaria uma nota esclarecendo o Ponto para onde ia a embarcação. Sem o cumprimento desta formalidade os contraventores pagariam cem mil réis de multa, além das penas impostas pelas leis aos extraviadores de direito.
- A doca do Ver-o-Peso era destinada para as embarcações que já tivessem descarregado no Ponto escolhido, para que não ficassem próximas às que ainda estavam com carga a bordo.
- As conferências nos três Pontos eram feitas das 6 da manhã às 6 da tarde (CRUZ, 1996, p.151).

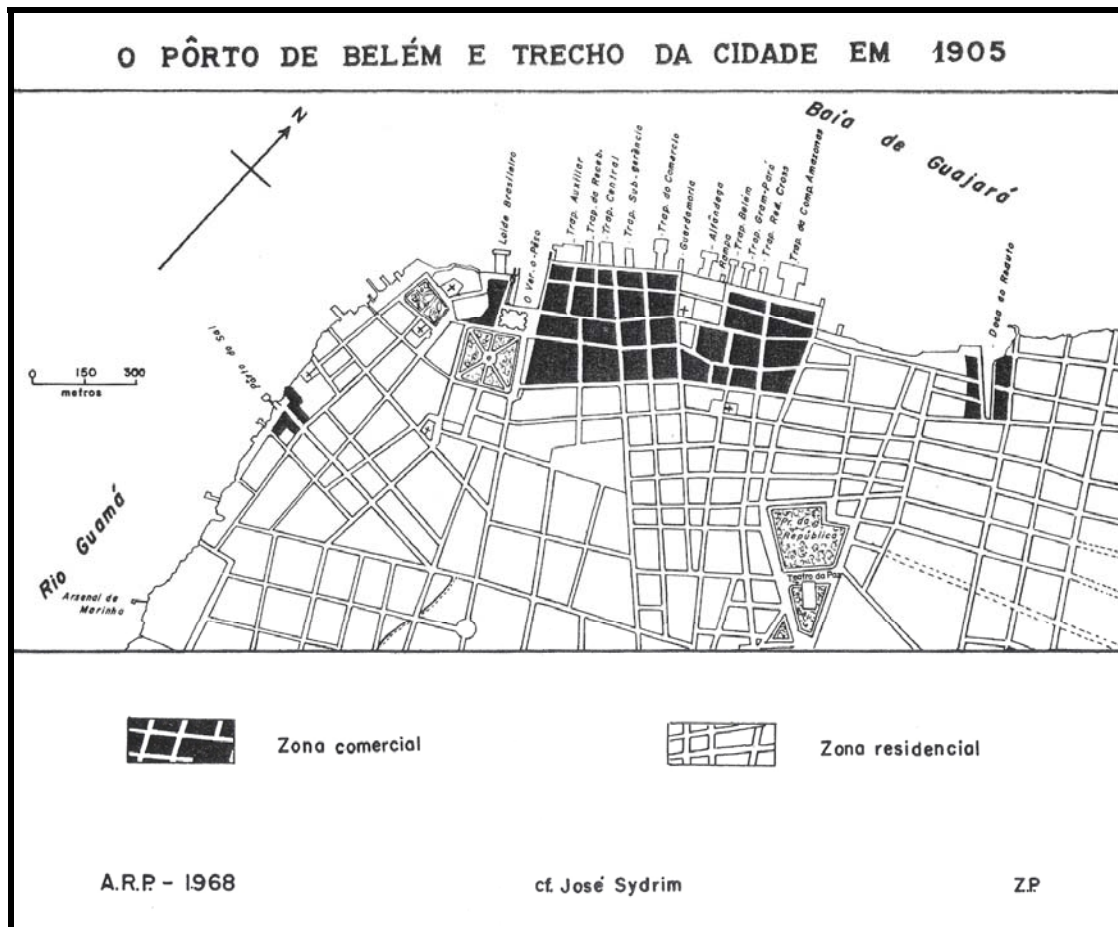
De acordo com estas normas, das três modalidades de navegação existentes,<sup>29</sup> a navegação fluvial por meio da qual era realizado o comércio clandestino passou a ser objeto de maior controle fiscal e de investimentos em projetos que viabilizassem a aumento dos fluxos de renda e de mercadorias.

Assim, com o objetivo de controlar mais as embarcações que estivessem envolvidas na prática do comércio clandestino foram estabelecidos três pontos da orla da cidade para o controle desta prática – Porto do Sal, Ponte de Pedras e o Trapiche das Escadinhas –, proibindo logicamente a atracação em outros portos e trapiches da cidade. Aí, o trapiche da recebedoria ficava encarregado de efetivar o recebimento dos impostos (ver figura 2).

---

<sup>29</sup> Ver Cruz (1996).

FIGURA 2: OS TRAPICHES DA CIDADE NO INÍCIO DO SÉCULO XX



Fonte: PENTEADO, 1968.

Tratava-se, isto sim, de controlar o comércio clandestino realizado pelo regatão, embora diante de uma série de evidências não se possa acreditar que apenas essas medidas teriam sido responsáveis por modificar este estado de coisas. Existiram diferentes táticas construídas para burlar o controle da Província (LOPES, 2002). Embora tais medidas não tenham surtido o efeito esperado, foi precisamente na segunda metade do século XIX que o campo econômico delimitado pelo comércio fluvial sofreu uma considerável reestruturação. Neste sentido, como observou Marin (2002, p.2),

De 1840 a 1880 o movimento de embarcações do Porto de Belém passou de 78 embarcações (11.252 toneladas) para 292 carregando 258.115 toneladas. Esse aumento rápido da navegação fluvial necessitou modelar os muitos trapiches de madeira que operavam em Belém e o velho cais da marinha, e, ainda, acrescentar prédios e armazéns para o depósito das mercadorias.

Esta proposta fora encampada pelo Presidente Cunha Figueiredo, em 1869, quando lança a obra do novo cais e da alfândega. Contudo, até fins do século XIX ainda era possível observar os portos e trapiches que posteriormente seriam modelados. Como demonstra Ernesto CRUZ (1952), encontravam-se dispostos na “frontaria” da cidade. Este autor identifica 9 (nove) trapiches<sup>30</sup> construídos ao longo da orla fluvial de Belém e 4 (quatro) consórcios<sup>31</sup> que na época ainda não haviam dado início à construção de seus trapiches. Destes, destacamos o Trapiche Central, que na época compreendia uma “concessão feita em 17 de maio de 1879 às firmas Almeida, Irmão & Cia, e Faria & Barbosa. Ficava entre as travessas Oriental do Mercado e de São Mateus, hoje Padre Eutíquio” (CRUZ, 1952, p.76). E, mesmo assim, neles era possível observar ainda a presença marcante do mestiço amazônico. Como notara BATES (1979).

Era interessante vê-los em suas pequenas canoas superlotadas, guiadas às vezes por belos e robustos rapazes de sumárias roupas, compostas de uma camisa branca, calças azul-marinho arregaçadas até o joelho e um chapéu de palha. Causavam admiração a elegância e a destreza com que eles remavam e manejavam o varejão (BATES, 1979, p.38).

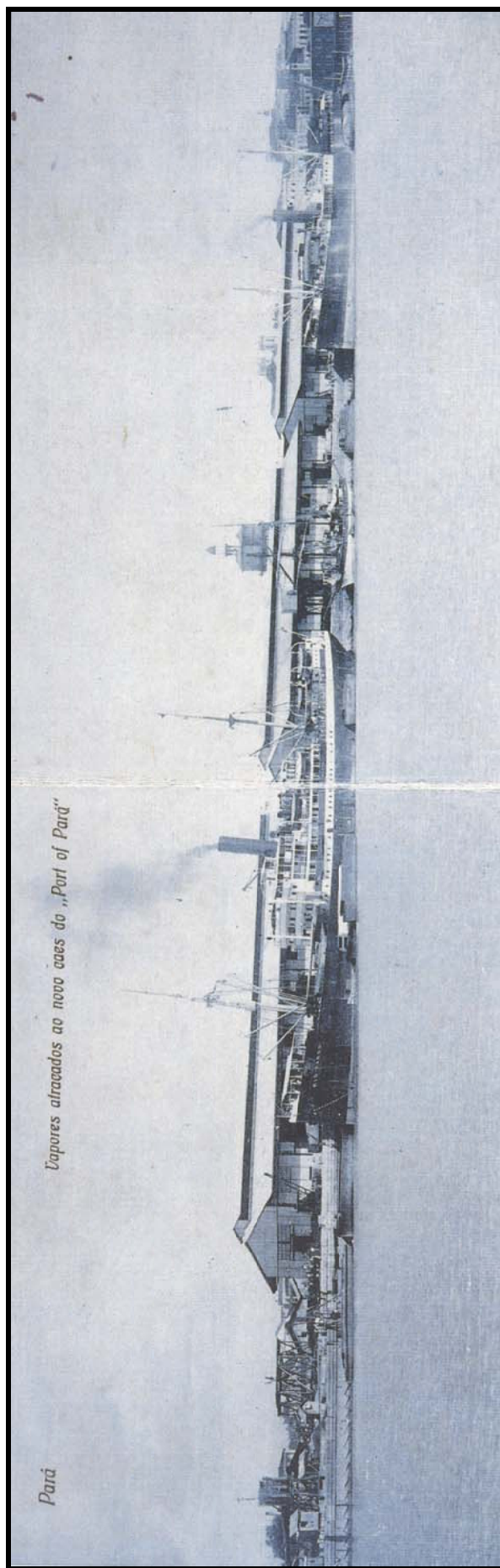
Contudo, como fora dito, na segunda metade do século XIX, Belém alcança uma prosperidade decorrente do crescimento do comércio da borracha, pois a expansão do extrativismo da borracha dera origem tanto a um sistema econômico, quanto a um comércio exportador regional (LOPES, 2002, WEINSTEIN, 1993). E, de forma direta, os vários trapiches existentes na “frontaria” da cidade tiveram de ser daí retirados para dar lugar às obras de modernização portuária que a partir de então se iniciariam. Assim, em 16 de novembro de 1908, quando então começam as obras de construção do Porto de Belém, os trapiches começaram a declinar, assim como os grandes desembarcadouros (CRUZ, 1952, p.77). A maioria deu lugar às estruturas do Porto de Belém, os demais foram transferidos para outras partes da orla da cidade, como a porção sul e oeste da orla, pois, a construção do Porto de Belém implicou na expropriação de um grande número de portos e trapiches da parte central da orla da cidade para dar lugar aos vapores, batelões, transatlânticos e gaiolas (ver foto 7).

---

<sup>30</sup> São eles: Trapiche da Companhia Brasileira, de concessão da firma Fernandes de Oliveira & Cia, obtida em 11 de outubro de 1883; Trapiche Ocidental, de Augusto César de Araújo, construído em 27 de novembro de 1880; Trapiche da Companhia do Amazonas, da extinta Companhia Fluvial Paraense; Trapiche central, de concessão das firmas Almeida, Irmão & Cia, e Faria & Barbosa, construído em 17 de maio de 1879; Trapiche da Empresa Marajó; Trapiche do Comércio; Trapiche do Grão Pará, de concessão de João Inácio Pereira da Mota, construído em 28 de agosto de 1800; Ponta da Madeira, construída pelo presidente Joaquim Raimundo de Lamare (CRUZ, 1952, p.76-77).

<sup>31</sup> Entre os quais se destacavam Antonio Homem de Loureiro, Martinho Isidoro Pereira Guimarães, Camilo José de Augusto, uma Empresa de Pesca e F. de Sousa & Cia (CRUZ, 1952, p.77).

FOTO 7: O PORTO DE BELÉM E SEUS VAPORES



Uma vista panorâmica do cais do Porto depois de 1909, a presença dos vapores e completo desaparecimento dos pequenos portos, trapiches velas, rabetas e igrarités da “frontaria” da cidade.

Fonte: PARÁ, [1904].

Mas não se tratou apenas da expropriação de portos e trapiches da orla de Belém, mas também da progressiva eliminação de práticas sociais que vinham se consolidando através desses lugares, das quais podemos destacar as seguintes:

a) A produção de uma sub-região a partir, evidentemente, do raio de ação do comércio fluvial interno desenvolvido com as vilas e o interior da província através dos rios Moju, Acará, Guamá, e, principalmente do rio Pará;

b) As redes de relações desenvolvidas através das redes de comercialização e de cooperação existente entre o regatão e os pequenos e grandes comerciantes, os ribeirinhos do interior da província, negros fugidos, quilombolas, soldados desertados, entre outros personagens destas “cenas da vida amazônica”;

c) As práticas de regateio e de abastecimento da cidade realizada nos quintais das casas ribeirinhas, eliminadas através da criação das companhias de comércio e de navegação, as quais atuavam na consolidação de uma regularidade no trabalho e um disciplinamento das regiões interioranas (LOPES, 2002).

Tais práticas tenderam a assumir cada vez mais uma forma residual no contexto urbano da Belém que entrava no século XX, pois no período em questão ocorre o *boom* econômico da região a partir da maior exploração da borracha, entre 1850 e 1920, como aponta CORRÊA (1989), de modo que a região amazônica, por meio da utilização do *látex* daquele produto enquanto matéria-prima na indústria de pneumáticos em expansão, insere-se em uma ampla divisão internacional do trabalho.

Há uma expansão e revigoramento dos centros urbanos da Amazônia, de um lado, e a intensificação de relações entre esses núcleos, de outro. Ocorre, por exemplo, o crescimento de Manaus, que passa a competir com Belém pelo comando regional dos fluxos das atividades vinculadas à borracha (CORRÊA, 1994).

Medidas de renovação urbana à moda européia,<sup>32</sup> dadas pela padronização da porção central da orla foi necessária à construção do porto da cidade. Isto, por sua vez, enfraqueceu o traço ribeirinho de Belém, além de ter influenciado de maneira decisiva no desaparecimento de importantes “docas” – reentrâncias quadrilongas por onde penetravam as águas fluviais durante as cheias da maré, favorecendo ao atracamento das embarcações - e igarapés, e na

---

<sup>32</sup> A Vila Pinheiro (atual distrito de Icoaraci), a despeito de se localizar na direção noroeste da orla, refletiu em suas formas espaciais esta dinâmica, observável na descrição de BARBOSA (2002): dona de um caráter bucólico, local das segundas residências para o retiro de famílias abastadas, constituídas por chalés em *art nouveau* e com banheiros avançados para a baía. Alguns desses chalés ainda podem ser observados hoje no distrito de Icoaraci.

transferência de trapiches de menor porte para áreas distantes do centro, notadamente ao longo do rio Guamá (TRINDADE JR. et, alii., 2000).

A introdução e difusão do motor a vapor marcaram profundamente a vida econômica da Amazônia, pois de 1840 a 1880 o movimento de navegação fluvial do porto de Belém passou de 78 embarcações (11.252 toneladas) para 292, carregando 258.115 toneladas, o que repercutiu decisivamente na modelação dos trapiches de madeira que operavam em Belém e do velho cais da Marinha, e ainda motivou o acréscimo de prédios e de armazéns para depósitos de mercadorias (MARIN, 2002, p. 2). Dessa forma, as margens da cidade de Belém, principalmente em sua parte central, começaram a expressar cada vez mais a modernização dos transportes, cujo símbolo é representado pelo navio a vapor.

Já por esta época a localização representada pela orla despontava como atrativo às indústrias que surgiam e que puderam ocupar o espaço que melhor lhes convinha para a realização de suas atividades, às proximidades da baía do Guajará logicamente.<sup>33</sup>

Algumas ruas se caracterizavam pela presença marcante das indústrias, refletindo, assim, a importância da atividade fabril. A justificativa para a instalação dessas fábricas era a proximidade das vias de circulação, ocorrendo, muitas vezes, a existência de trapiches particulares, que facilitavam a chegada e a saída de produtos, viabilizando o desenvolvimento de certas atividades (TRINDADE JR., 2000, 2002).

O desenvolvimento comercial advindo da economia da borracha criou, dessa forma, atributos diferenciados no espaço intra-urbano belenense. Tal diferencialidade decorreu inclusive do caráter dendrítico da rede urbana regional, estabelecendo padrões de organização interna da cidade, em que o contato com as vias fluviais era o elemento de maior importância na medida em que por ele e através dele se dava a aquisição de rendas e de impostos para a cidade, daí a Área Central de Belém se encontrar voltada para essas vias (TRINDADE JR., 2000, 2002).

Ademais, cabe ressaltar que, embora estivesse se iniciando o final do período áureo da borracha, a importância e o grau de centralidade em relação às outras atividades econômicas e comerciais que o Porto de Belém assume no período em questão, possibilitam falar do processo de centralização e consolidação de sua Área Central na porção central da fluvial de Belém. Assim, a instalação desse Porto, além de concorrer para a viabilização da circulação regional e exterior da produção gomífera, implicou em um processo de

---

<sup>33</sup> Esta atratividade da orla, bem como seu papel no desempenho dessas empresas parece se justificar ainda pelas modificações promovidas no transporte fluvial, a partir da introdução da navegação à vapor na época. Conforme MARIN (2002) o uso do vapor no transporte fluvial reduzia o tempo de viagem: com a vela o trajeto de Belém a Breves era realizado em cinco dias, ao passo que o uso do barco a vapor reduzia esse tempo para 14 horas.



desterritorialização de um considerável número de trapiches na porção central da orla e posterior reterritorialização na porção sul e oeste da orla.

Isto porque, como vimos, a construção do Porto de Belém implicou sobremaneira na substituição dos usos e das práticas que se faziam presentes no local onde este fora instalado, pois, “de início, a companhia encampou trapiches existentes na orla, providenciando sua demolição e preparando o aterro da nova faixa do cais e da futura avenida que Belém ganharia” (TRINDADE, JR. et alii, 2000, p. 17).

A partir de 1920, e, sobretudo, de 1950 em diante, mudanças consideráveis vão se fazer notar na região, em especial na cidade de Belém com a abertura das rodovias enquanto elemento de integração regional. Cabe então verificarmos a possibilidade de um terceiro momento no contexto de produção da cidade a do Porto da Palha.

### 1.1.3 AS APROPRIAÇÕES RECENTES E AS AÇÕES DE RETORNO AO RIO (DE 1920 AOS DIAS DE HOJE)

Para Trindade Jr., Santos, E. e Ravena (2005), o momento histórico marcado pela implantação de políticas de integração da região amazônica ao Centro-Sul aparece como elemento central para entendermos não apenas as mudanças que passam a ocorrer às formas de integração dessa região, como também nos contextos intra-urbanos das cidades aí existentes.

O crescimento de Belém e das demais capitais amazônicas, expressa, por um lado, a criação de novas atividades urbanas pelo Estado e pelas empresas privadas e, por outro, a profunda decadência e transformação das atividades agropecuárias e extrativas, que passam a desencadear correntes migratórias no sentido rural-urbano, definindo formas marcantes de apropriação do espaço da cidade e de constituição de sua paisagem (TRINDADE JR.; SANTOS, E.; RAVENA, 2005, p. 31).

Para a porção da orla em que reside o Porto da Palha, um elemento importante deste contexto foi a construção do sistema de diques, canais e comportas na orla do rio Guamá que deu origem ao “dique da Estrada Nova” e, na época, à própria Estrada Nova, atual Bernardo Sayão.

Assim, as medidas que deram origem a este dique foram realizadas ao longo da década de 40, momento em que ocorre também o esgotamento das terras de cotas altimétricas

mais altas na área conhecida como Primeira Léngua Patrimonial – que constitui hoje a área central do espaço metropolitano belenense. Ao redor desta, enormes terrenos foram doados em favor de instituições públicas, conformando um “cinturão” institucional que se estende do rio Guamá à baía de Guajará e confere ao poder público o uso quase exclusivo de parcelas do solo urbano de Belém, direcionadas para fins militares, administrativos, educacionais, científicos, entre outros, inclusive junto à porção sul da orla fluvial, onde estão presentes a Universidade Federal do Pará (UFPA), a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA) e a Companhia de Saneamento do Pará (COSANPA). Como conseqüência disso, a existência deste “cinturão” e o adensamento da ocupação de terrenos de cotas altimétricas mais altas, implicaram na posterior apropriação dos terrenos de cotas menores pela população de menor poder aquisitivo, fato este expressivo no processo de ocupação das baixadas na porção sul da orla (TRINDADE JR., 1998).

Assim, construído em 1944, o “Dique da Estrada Nova” como ficou conhecido, foi resultado de um acordo entre o governo norte-americano e o Governo Federal, no qual à PMB caberia somente o controle do uso do solo na orla fluvial de Belém (BELÉM, 1991). O objetivo do projeto correspondia à proteção da orla contra inundações e propagação de doenças. Efetivamente, esses projetos entraram em implementação somente a partir de 1942 com a criação do Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), com diretrizes traçadas pelo Departamento Nacional de Obras de Saneamento – DNOS (BELÉM, 1991, p. 385).

Entretanto, embora o Estado tenha ocupado grandes extensões de terras, a área correspondente à extensão total da porção sul da orla fluvial de Belém ainda compreendia um conjunto de terras de cotas altimétricas inferior a 4 metros, e, portanto, sujeitas às inundações. Conformava, como notou Antônio Rocha PENTEADO (1968), um extenso trecho de várzea sem ocupação efetiva.

Neste contexto, a construção do Dique, enquanto obra de infra-estrutura viária, acabou por atuar no sentido de valorizar esta porção da cidade, constituindo-se, dessa maneira, em um importante vetor, tanto para a ocupação desta parte da cidade, quanto para a circulação das grandes industriais que passaram a se instalar por estas margens, evidentemente a partir dos incentivos fiscais que o governo militar havia lhes concedido.

A abertura dessa via de circulação paralela está intimamente ligada ao momento porque passava a região, pois as rodovias formam os novos eixos de circulação/integração; as empresas capitalistas agiam de forma intensiva na exploração dos recursos da região; o Estado, por meio dos incentivos fiscais, começa a aparecer de maneira mais marcante enquanto agente produtor do espaço regional; órgãos de planejamento e de financiamento foram

criados, dentre outras ações. Belém vivia de forma plena os momentos iniciais de sua fase de metropolização, que repercutiram decisivamente no plano de sua organização espacial (TRINDADE JR., 1998). É neste momento que podemos perceber já a presença de inúmeros estabelecimentos industriais na paisagem desta parte da cidade, a exemplo de alguns empreendimentos como Cia. Paraense de Látex, algumas indústrias de beneficiamento de madeira, de óleo de côcos, fábrica de sabão e a grande empresa de tecelagem de juta, a Cia. Amazônia Têxtil de Aniagem (CATA), conforme a descrição feita por PENTEADO (1968).

Deste quadro é possível então construir a feição de um processo perverso para a cidade: o estabelecimento e a intensificação de uma *apropriação privada* da orla fluvial de Belém. Contudo, ainda que herdeiro desse processo, podemos destacar que o momento atual compreende os seguintes elementos:

- a) Uma redução no uso da rede hidrográfica – antes formada por 20 mil quilômetros de leitos navegáveis – para sete mil, em virtude do papel então adquirido das estradas de rodagem associado ao aprofundamento do processo de sedimentação dos rios, à precariedade da frota de navios e a conseqüente redução de passageiros e cargas (MARIN, 2002, p, 11);
- b) Um crescimento da malha urbana de Belém e a dinamização de novos meios de transporte, intra e interurbanos, e a conseqüente descentralização de usos articulada a um processo de mudança, responsáveis por importantes transformações nas formas de ocupação do espaço da orla fluvial (TRINDADE JR. et alli, 2002);
- c) Uma nova dimensão do urbano belenense e a escassez de terrenos na Área Central desta cidade, responsáveis por colocarem o setor industrial dessa área numa situação de perda gradativa de antigas funções, distantes que passam a ficar dos eixos rodoviários interurbanos, ao passo que as empresas madeireiras, em grande parte, passaram a se localizar na orla do rio Guamá no eixo da Avenida Bernardo Sayão, devido à possibilidade de possuírem seus trapiches e portos particulares (RODRIGUES; CARDOSO apud TRINDADE JR. et alii, 2002).
- d) Um considerável crescimento de Belém e das demais capitais amazônicas, expressa, por um lado, na criação de novas atividades urbanas pelo Estado e pelas empresas privadas e, por outro, na profunda decadência e transformação das atividades agropecuárias e extrativistas, que passam a desencadear

correntes migratórias no sentido rural-urbano, definindo formas marcantes de apropriação do espaço da cidade e de constituição de sua paisagem, inclusive na orla, a exemplo de algumas áreas, de caráter “espontâneo”, voltadas para o uso residencial de uma população de baixo poder aquisitivo (TRINDADE JR. et alii, 2002).

Desse modo, a orla passa a apresentar formas de apropriação menos criteriosas, dada à sua importância para as atividades residenciais, de transporte, comerciais e industriais.

Mas, por outro lado, ela passa a ser também objeto de diferentes intervenções por parte do poder público (União, Estado e Município), de modo que este ator passa a (re)pensar as formas de ocupação historicamente produzidas nesta parte da cidade. E, em decorrência disso, “[...] a cidade [e suas margens] denota uma forma moderna, que parece negar ritmos e processos outros que, mesmo próximos, lhes parecem remotos” (TRINDADE JR. 1999, p. 145). Neste contexto,

Obras como “Estação das Docas”, “Feliz Luzitânia” e “Mangal das Garças” representam intervenções pontuais na orla, preocupadas em definir uma nova imagem para a cidade; daí as marcas arrojadas com que essas formas espaciais são pensadas, quando se leva em conta a concepção arquitetônica e urbanística (TRINDADE JR., SANTOS, E.; RAVENA, 2005, p.37).

Por outro lado,

Uma outra forma de intervenção, desta feita colocada pelo poder público municipal, redesenha a orla buscando apelos arquitetônicos e urbanísticos com forte apelo da paisagem e da cultura regional, a exemplo do Complexo do Ver-o-Peso, do Projeto “Ver-o-Rio”, do terminal Fluvial Turístico da Praça Princesa Isabel, do Projeto “Cidade Criança” e da revitalização da orla de Icoaraci. Nessas propostas, menos ousadas do ponto de vista arquitetônico e urbanístico, está colocada a reconstrução da beira-rio como espaço de contemplação, de trabalho, educação e lazer (TRINDADE JR., SANTOS, E.; RAVENA, 2005, p.37).

Não se trata, contudo, de tomarmos partido dessa ou daquela intervenção, mas trata-se de, a partir desses elementos, indicar que os mesmos são responsáveis por construir na atualidade um contexto de produção imagético/identitário da cidade, no qual pouco lugar foi reservado ao Porto da Palha, como se pode depreender do conjunto das intervenções e do formato de seus desenhos urbano (quadro 3). Senão, vejamos:

**QUADRO 3:**  
AS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES DO GOVERNO DO ESTADO E MUNICÍPIO NA ORLA FLUVIAL DE BELÉM  
(PA)

	<p style="text-align: center;"><b>Complexo Turístico “Estação das Docas”</b> GOVERNO DO ESTADO</p> <p>Projeto de revitalização da área portuária de Belém, em que foram reestruturados três grandes galpões do antigo Porto de Belém. Baseado no modelo <i>waterfront</i>, abrange uma área de 32 mil m<sup>2</sup> e possui serviços de bar-café, restaurantes, lojas, agências de turismo, caixas eletrônicas, um auditório e dois memoriais: o do Porto e o da fortaleza de São Pedro Nolasco.</p>
	<p style="text-align: center;"><b>Complexo Feliz Luzitânia</b> GOVERNO DO ESTADO</p> <p>Inclui outros projetos como: revitalização do Forte do Castelo (Museu do Encontro, áreas de lazer, lojas de artesanato, lanchonete), revitalização do antigo arcebispado e da Igreja de Santo Alexandre (Museu de Arte Sacra), revitalização dos prédios do entorno e revitalização da Casa das Onze Janelas, transformada em espaço cultural com salas de exposição, bar e museu.</p>
	<p style="text-align: center;"><b>Projeto Ver-o-Rio</b> PMB</p> <p>Objetivou-se reestruturar e requalificar a orla, tendo em vista a valorização do aspecto fisionômico da cidade, valorizando: lazer contemplativo, usos para fins de turismo cultural, geração de trabalho e renda, desobstrução de ruas. Há praça, quiosques, playground infantil, trapiche lateral e, agora, o memorial dos povos indígenas.</p>
	<p style="text-align: center;"><b>Revitalização do Complexo Ver-o-Peso</b> PMB</p> <p>Um complexo constituído por mercados, feiras, espaços culturais, praças, localizado à beira da baía de Guajará. Revitalizado do ponto de vista arquitetônico, paisagístico e funcional.</p>

Foto: TRINDADE JR., S. C. C., julho de 2002.

Fonte: [www.governopa.gov](http://www.governopa.gov), julho de 2002.

Foto: TRINDADE JR., S. C. C., julho de 2002.

Foto: AMARAL, M. D. B., junho de 2005.

Organização: SILVA, M. A. P., 2006, a partir de Trindade Jr.; Santos, E.; e Ravena (2005).

Neste contexto, “há uma volta ao rio, mesmo que este muitas vezes seja visto como moldura de uma paisagem, ou, ainda, que sejam priorizadas as atividades de entretenimento e lazer em detrimento de outras atividades com forte enraizamento regional” (TRINDADE JR., SANTOS, E.; RAVENA, 2005).<sup>34</sup>

Desse modo, seja na paisagem, seja no corpo documental dessas ações, o Porto da Palha, assim como outros espaços da orla próximos à sua condição, não parece figurar enquanto imagem e enquanto pedaço da cidade capaz de traduzir uma verdade do urbano na Amazônia.

Observamos assim que o contexto da produção imagético/identitária da cidade, apesar de fazer um apelo à identidade ribeirinha, paradoxalmente, portos e trapiches de Belém não são considerados como espaços capazes de traduzir uma imagem dessa cidade. E a julgar pelos elementos constituintes da atualidade de Belém, a expropriação se coloca no horizonte possível desses lugares. Há como que um contexto de produção imagético/identitária da cidade que ao invés de resgatar a identidade ribeirinha como postula, acaba por (dis)simulando esta parte do urbano belenense tão importante para vivermos outros tempos.

Todavia, se este é o contexto no qual podemos situar a produção/construção/marcação das múltiplas identidades urbanas no Porto, bem como da imagem de cidade que por ele atravessa, cabe discutir as situações específicas em que são acionadas as identidades urbanas deste local.

---

<sup>34</sup> Este processo parece ser reforçado em outros instrumentos de intervenção urbana como o Plano de Reestruturação da Orla de Belém – PRÓ-BELÉM, pois a partir dele podemos entender que “resgatar” a identidade ribeirinha por meio de projetos de intervenção urbana têm sido cada vez mais recorrente no jargão tecnocrático do planejamento urbano municipal, de modo que é possível observar no conteúdo do PRO-BELÉM da PMB que para as principais ações propostas são considerados somente 9 (nove) “conjuntos urbanos e arquitetônicos significativos” (BELÉM, 2000). Embora neste plano de intervenção não sejam excluídos os espaços de feiras, portos e trapiches constituintes da identidade ribeirinha desta parte da cidade, para eles são pensadas somente ações de reorganização funcional e de normatização jurídica, como se elas fossem somente desorganizadas e compostas unicamente de atividades informais.

## 2. O CONTEXTO MARGINAL DA PRODUÇÃO IDENTITÁRIO/IMAGÉTICO DA CIDADE NO PORTO DA PALHA

Ao lado do contexto do retorno ao rio de que falam Trindade Jr., Santos, E. e Ravena (2005) discutido anteriormente, o qual é responsável por acionar a construção/marcação de identidades na medida em que coloca como horizonte possível a expropriação da orla enquanto artilheiro da desterritorialização da cidade é possível situar o contexto da margem para o caso do Porto da Palha. Neste último, é possível visualizar as condições em que ocorrem as experiências de inserção precária no contexto intra-urbano de Belém. Aqui, a afirmação de Martins de que

[...] o “excluído” é, na melhor das hipóteses, a vivência pessoal de um momento transitório, fugaz ou demorado, de exclusão-integração, de “sair” e “reentrar” no processo de reprodução social. E sair de um jeito e reentrar de outro, pois a sociedade contemporânea é uma sociedade que pede contínua ressocialização de seus membros, contínua reelaboração de identidades (MARTINS, 2003b, p.46).

Parece ganhar relevo, e indica já o mecanismo central do contexto de marginalização em que ocorrem a construção/marcação de múltiplas identidades urbanas e a projeção da imagem de cidade através do Porto, pois é a partir do contexto da produção identitário/imagética da cidade – que coloca a possibilidade da expropriação para os que estão estabelecidos na orla – ao lado do contexto imperativo de marginalização – responsável por direcionar as ações de grupos sociais à lógica da sobrevivência – que podemos entender o processo em questão.

Para isso, privilegiaremos os dados obtidos durante a pesquisa de campo, referentes às condições sócio-econômicas dos grupos presentes no Porto da Palha, representativos do grau de dependência dos mesmos para com este local e que, por isso, são capazes de ilustrar a condição precária em que são realizadas as inserções na cidade através do Porto.

## 2.1 A INSERÇÃO/TERRITORIALIZAÇÃO PRECÁRIA

Para começarmos a destacar os principais elementos constituintes e a caracterizar o contexto das inserções/territorializações precárias no Porto da Palha, cabe mostrar inicialmente o local de onde vêm os sujeitos que realizam estas formas de inserção na cidade, pois a localidade de moradia e/ou de origem a aparece também como um elemento capaz de mostrar de início aspectos da precariedade com que é realizado o “ir e vir” desses sujeitos.<sup>35</sup>

### 2.1.1 DE ONDE VÊM OS QUE DA CIDADE E DO PORTO DEPENDEM?

Dessa forma, no que diz respeito aos feirantes, comerciantes e demais prestadores de serviços que possuem estabelecimento fixo neste local, foi possível observar uma primeira distinção a partir da seguinte distribuição, relativa às suas origens (tabela 1).

**TABELA 1: LOCAL DE ORIGEM DOS FEIRANTES, VENDEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇOS DO PORTO DA PALHA (POR ESTADOS DA FEDERAÇÃO)**

<i>Local de Origem</i>	<b>N.º Abs.</b>	<b>(%)</b>
Maranhão	2	4,65
Pará	41	95,35
<b><i>Total</i></b>	<b>43</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa de campo, julho, 2006.

Do total relativo ao Pará (95,35%), os feirantes, comerciantes ou prestadores de serviços residentes em Belém aparecem como a maior parcela (29,27%), seguidos pelos que moram no Acará (19,51%), conforme observamos na tabela 2.

<sup>35</sup> Lembremos que os dados referentes às tabelas da pesquisa de campo foram produzidos mediante a aplicação de 43 questionários junto as feirantes que possuem estabelecimentos no Porto da Palha e/ou fixem aí suas residências. Este total corresponde aos que responderam aos questionários e não expressa a totalidade dos estabelecimentos. Como foi possível observar, esses estabelecimentos compreendem um total de 70 barracas distribuídas entre comercialização de estivas, de refeições, de carvão, de farinha, de bebidas, de cigarros, de roupas, entre outras. As residências, neste caso, não foram computadas, sendo apenas indicada por faixas.



**TABELA 2: LOCAL DE ORIGEM DOS FEIRANTES, VENDEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇOS DO PORTO DA PALHA (POR MUNICÍPIOS DO PARÁ)**

<i>Local de Origem</i>	<b>N.º Abs.</b>	<b>(%)</b>
Abaetetuba	3	7,32
Acará	8	19,51
Belém	12	29,27
Benevides	1	2,44
Bragança	1	2,44
Bujaru	1	2,44
Chaves	1	2,44
Igarapé-Miri	5	12,20
Ilha do Combú	1	2,44
Ilha do Murucutú	1	2,44
Mojú	1	2,44
Ponta de Pedras	1	2,44
Santa Isabel	2	4,88
São Domingos do Capim	1	2,44
Tucuruí	1	2,44
Viseu	1	2,44
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa de campo, julho, 2006.

São homens e mulheres que vivem na cidade de Belém, vindos de outras cidades ou mesmo de diferentes localidades. Aí se incluem desde aqueles que cedo se levantam e de longe se dirigem para comercializar no Porto, ainda cedo, mas já na labuta, até mesmo os que residem em bairros mais distantes no contexto urbano de Belém e de sua região metropolitana. Como se pode confirmar com o auxílio da tabela 3, os principais bairros em que feirantes, comerciantes e/ou prestadores de serviços fixados no Porto mantêm residência são o Guamá (48,84%) e a Condor (16,28), na cidade de Belém. Na região das ilhas, destaca-se a ilha do Combú (6,98%). Estes são elementos empíricos constituintes de fortes evidências capazes de nos ajudarem a compreender que grande parcela dos sujeitos envolvidos no mecanismo de inserção precária na cidade é composta de homens e mulheres ligados a uma rede de abastecimento que tem em Belém seu principal centro e no Porto o seu principal ponto de realização.

**TABELA 3: LOCAL DE MORADIA DOS FEIRANTES, VENDEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇOS DO PORTO DA PALHA (BELÉM E OUTROS MUNICÍPIOS)**

<i>Local de Moradia</i>	<b>N.º Abs.</b>	<b>(%)</b>
Boa Vista (Acará)	1	2,33
Condor	7	16,28
Cremação	1	2,33
Guamá	21	48,84
Ilha do Combú	3	6,98
Jurunas	2	4,65
Marambaia	2	4,65
Porto da Palha	3	6,98
Sacramenta	1	2,33
Tapanã	1	2,33
Terra Firme	1	2,33
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa de campo, julho, 2006.

Os mesmos moram em bairros da cidade reconhecidamente estigmatizados e carentes em termos de infra-estrutura e de equipamentos urbanos, a exemplo do Guamá.

Todavia, esta rede de abastecimento envolve ainda aqueles e aquelas que acessam este local frequentemente. Foi possível, a partir da consulta ao cadastro realizado pelo Centro Comunitário do Porto da Palha, observar a seguinte distribuição contida na tabela 4: Sítios e localidades no Acará (23,61%), Itancoã (20,83%), Boa Vista (16,67%) e Jacarequara (11,11%), demonstrando uma grande importância dos ribeirinhos da região das ilhas, dos grupos quilombolas de Itancoã e de outros sítiantes residentes em localidades pertencentes ao Município de Acará, que no passado compunha o interior da província.

Este fluxo, além de ter na feira do Porto da Palha um primeiro destino, sobretudo para a comercialização e o encontro de conhecidos, é para aí direcionado por conta da realização nas dependências do Centro Comunitário de atendimento médico (clínico geral e pediatria), odontológico (extração dentária, serviços de limpeza e restauração), laboratorial, oftalmológico, exames de raios-X em clínica conveniada e funeral completo. Na época em que coletamos estas informações para o acesso a estes serviços era cobrada uma taxa de R\$ 17,00 (ver anexo d).

**TABELA 4: DISTRIBUIÇÃO DO NÚMERO DOS ASSOCIADOS NO CENTRO COMUNITÁRIO DO PORTO DA PALHA POR LOCAL DE ORIGEM NO PERÍODO DE 2000-2005**

<i>Municípios</i>	<b>Localidades de origem</b>	<b>N.º Abs.</b>	<b>(%)</b>
Acará	Boa Vista	12	16,67
	Guajará Miri	3	4,17
	Itancoã	15	20,83
	Jacarequara	8	11,11
	Sítios	17	23,61
Belém	Ilha das Onças	2	2,78
	Ilha do Combu	5	6,94
	Ilha Grande	3	4,17
Bujaru	Sítios	3	4,17
Marajó	São Sebastião da Boa Vista	2	2,78
São João de Pirabas	-	2	2,78
<b>Total</b>	-	72	100,00

Fonte: Centro Comunitário do Porto da Palha.  
Organização: SILVA, M. A. P., outubro de 2005.

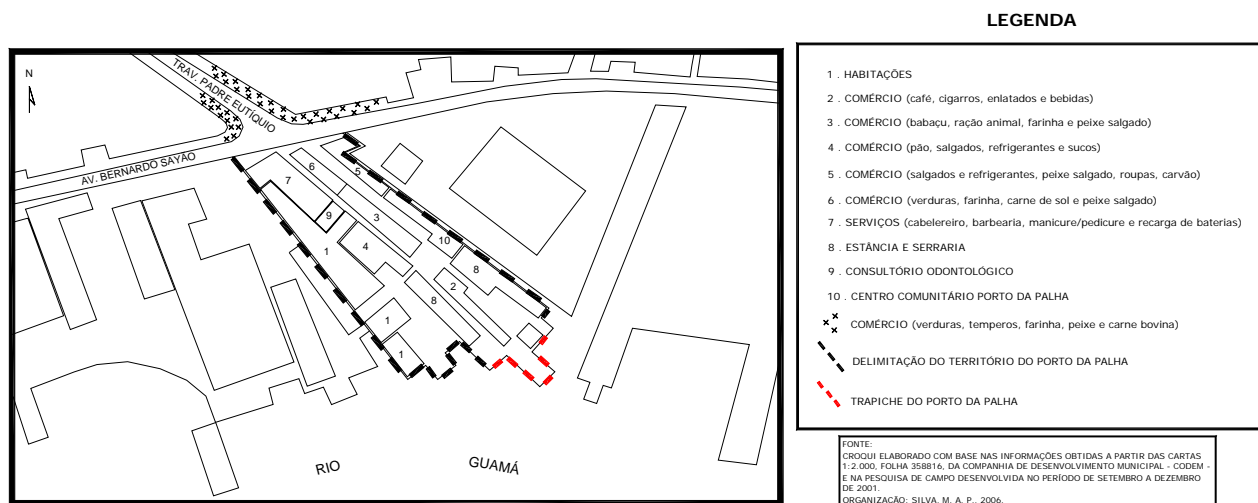
#### 2.1.2 A INSERÇÃO/TERRITORIALIZAÇÃO PRECÁRIA NO PORTO

Para a discussão e caracterização dos elementos formadores das inserções precárias realizadas através do Porto não podemos considerar que as mesmas possam ser retratadas apenas por trajetos direcionados a esta cidade realizados através de meios precários, como se esta condição pudesse ser resumida às condições materiais dos transportes através dos quais ela é realizada. Não. Temos de entender que, conquanto estas inserções ocorram no contexto de uma produção identitário/imagético que cada vez mais aponta para a expropriação de seus sujeitos, as inserções são precárias em função da falta de recursos para neste contexto se manter e, por isto mesmo, assumem um forte conteúdo territorial, de modo a podermos falar em inserções/territorializações precárias. Para nos aproximarmos de seus elementos constituintes selecionamos cinco situações comuns aos sujeitos presentes no Porto da Palha: a forma de aquisição do imóvel, as principais atividades desenvolvidas, as atividades complementares, as profissões/ocupações exercidas e a distribuição da renda familiar. Desse modo, começemos por mostrar de forma geral as atividades econômicas existentes no contexto do Porto da Palha, para em seguida apontarmos qual foi a principal forma de aquisição de seus imóveis.

No universo de 43 estabelecimentos consultados de um total de 70, diversas foram as denominações dadas às atividades voltadas para o abastecimento da cidade. Comercialização

de estivas; “secos e molhados”; comercialização de farinha; comércio em geral; comercialização de refeições, de cigarros e de bebidas; venda de carvão; venda de açaí; foram algumas das atividades mais presentes no Porto da Palha, como se pode notar na distribuição espacial das atividades comerciais e de serviços existentes no Porto da Palha, conforme a figura 3.

**FIGURA 3**  
**DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS ATIVIDADES**  
**COMERCIAIS E DE SERVIÇOS EXISTENTES NO PORTO DA PALHA**



Para a aquisição destes estabelecimentos, a compra (65,12%) foi o mecanismo predominante de acesso a um lugar no Porto para sobreviver. Em seguida as práticas de aluguel correspondem às cifras mais consideráveis (13,95%) desta questão (ver tabela 5).

Este parece ser um primeiro elemento a reforçar o grau de dependência para com este local, indicado pela relação de posse para com o local e de forte vinculação a este lugar, pois, como foi possível escutar em campo, a maioria dos “proprietários” não possui outro estabelecimento, de modo que a garantia da reprodução social de feirantes, comerciantes e prestadores de serviços no Porto da Palha depende da permanência neste local. Neste caso, permanecer acaba por se constituir em uma resistência e em condição para a formulação de estratégias de sobrevivência realizadas através das atividades praticadas no Porto.

**TABELA 5: FORMAS DE AQUISIÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS NO PORTO DA PALHA**

<i>Forma de aquisição do estabelecimento</i>	<b>N.º Abs.</b>	<b>(%)</b>
Aforamento	-	-
Aluguel	6	13,95
Cessão (Centro Comunitário Porto da Palha)	2	4,65
Cessão (terceiros)	4	9,30
Compra	28	65,12
Ocupação (posse)	3	6,98
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa de campo, julho, 2006.

As atividades que compõem a esfera de comercialização adquirem uma rica diversidade decorrente das diferentes estratégias de sobrevivência, não sendo, por isso, estranho observar estabelecimentos voltados para serviços como cabeleireira e barbeiro, até mesmo concertos de telefones celulares.

Contudo, quando comparada a essa diversidade, as ocupações dos chefes dos estabelecimentos acabam por se restringirem as de vendedor/comerciante (60,47%) e as de feirante (32,56%) de acordo com a tabela 6.

**TABELA 6: DISTRIBUIÇÃO DAS OCUPAÇÕES ENCONTRADAS NO PORTO DA PALHA**

<i>Ocupação</i>	<b>N.º Abs.</b>	<b>(%)</b>
Bicheiro	1	2,33
Feirante	14	32,56
Técnico em eletro-eletrônicos	2	4,65
Vendedor/comerciante	26	60,47
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa de campo, julho, 2006.

A predominância dessas ocupações encontra explicação no próprio contexto em que estes sujeitos estão inseridos: o contexto da margem, pois, como nela um dos elementos é a privação de recursos, esta é também produzida pela ausência de uma profissão (79,07%) que garanta aos feirantes e prestadores de serviços do Porto uma outra inserção no mercado local de trabalho (tabela 7).

**TABELA 7: DISTRIBUIÇÃO DAS PROFISSÕES ENCONTRADAS NO PORTO DA PALHA**

<i>Profissão</i>	<b>N.º Abs.</b>	<b>(%)</b>
Engenheiro Eletricista	2	4,65
Estudante de nível médio	4	9,30
Estudante de nível superior (Educação Física)	1	2,33
Marítimo	1	2,33
Mestre de obras	1	2,33
Não possui profissão	34	79,07
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>100,00</b>

Fonte: pesquisa de campo, julho, 2006.

Além disso, a dependência em relação ao Porto da Palha para os homens e mulheres que nele vivem e que através dele sobrevivem encontra apoio em um outro elemento importante para a caracterização das condições de realização das inserções/territorializações precárias através deste local, qual seja, a não existência de atividades complementares.

Assim, de acordo com a tabela 8, é possível identificar que a dependência de feirantes e vendedores/comerciantes em relação ao Porto se acentua, pois, de forma quase absoluta, a maioria dos entrevistados não possui quaisquer outras atividades que pudessem ser classificadas como atividade complementar (88,37%).

**TABELA 8: DISTRIBUIÇÃO DAS ATIVIDADES COMPLEMENTARES DOS FEIRANTES, VENDEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇO NO PORTO DA PALHA**

<i>Atividade complementar</i>	<b>N.º Abs.</b>	<b>(%)</b>
Artesanato	1	2,33
Carpinteiro	1	2,33
Corte e costura	1	2,33
Extração de açaí	1	2,33
Vigilância noturna	1	2,33
Não possui atividade complementar	38	88,37
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Pesquisa de campo, julho, 2006.

Como consequência disso, a renda mensal que predomina e da qual dependem aqueles que sobrevivem deste local, de forma geral, refere-se a um *quantun* entorno de 1 a 2

salários mínimos (51,16%) e uma pequena margem destinada a uma faixa de 3 a 4 salários mínimos (13,95%), como podemos observar na tabela 9.

**TABELA 9: DISTRIBUIÇÃO DA RENDA FAMILIAR MENSAL NO PORTO DA PALHA**

<i>Renda familiar mensal (salário mínimo)</i>	<b>N.º Abs.</b>	<b>(%)</b>
-1	1	2,33
1 a 2	22	51,16
3 a 4	6	13,95
5 a 6	1	2,33
7 a 8	-	-
9 a 10	-	-
10	1	2,33
Não informaram	12	27,91
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>100,00</b>

Fonte: pesquisa de campo, julho, 2006.

Nas situações de adversidade, de privação e de precarização da vida como a que pode ser expressa pelos dados acima fornecidos, as inserções/territorializações precárias aparecem como resultado da situação de margem e de marginalização a que foi historicamente relegado este pedaço da cidade. Mais ainda, em conjunto tais dados reforçam o significado deste local enquanto única alternativa para a sobrevivência de diferentes pessoas que por aí transitam. Para eles, o Porto se apresenta enquanto recurso de sobrevivência, enquanto espaço (meio) de sobrevivência, dado as condições em que são realizados os trajetos indicados no primeiro capítulo deste trabalho.

Mas, o que se pode dizer das vivências construídas através do Porto, como as que nos foram indicadas nos mesmos trajetos relatados no início deste trabalho? Como elas interpretam as práticas de sobrevivência acima caracterizadas? Como a partir daí são trabalhados seus referenciais identitários e a imagem da cidade?

Passemos então à discussão das principais representações discursivas construídas nas identidades e na imagem da cidade que foram acionadas em momentos específicos.

## 2.2 AS REFERÊNCIAS IDENTITÁRIAS E A IMAGEM DA CIDADE NO PORTO DA PALHA

Vimos até aqui que o contexto de produção identitário/imagético da cidade coloca a expropriação da cidade como a possibilidade mais perversa para os grupos que vivem e que acessam ao Porto da Palha. Vimos também que para eles este local se apresenta como único recurso para manter suas sobrevivências, de modo que, por conta disso, sobrevivem precariamente na margem da cidade, num contexto de inserção/territorialização precária.

As identidades, as múltiplas identidades urbanas surgem aqui como respostas esses dois contextos de adversidade e a imagem de cidade como expressão dessas respostas. Neste processo, elas, as identidades e a imagem da cidade, são acionadas em situações específicas, em que as inter-relações desenvolvidas entre os diferentes grupos sociais do Porto “trabalham” constantemente, alterando ou mesmo modificando os referentes de pertencimento originais (de etnia, de religiosidade, de lugares etc.). É como expressou Argier (2001), “[...] essas transformações atingem os códigos de conduta, as regras da vida social, os valores morais, até mesmo as línguas, a educação e outras formas culturais que orientam a existência de cada um no mundo” (ARGIER, 2001, p.09-10).

Assim, para a exposição e discussão das múltiplas identidades urbanas e da imagem de cidade que surgem através do Porto da Palha selecionamos a situação referente à participação dos feirantes nos fóruns de participação popular, a exemplo do OP e do Congresso da Cidade, na época ainda em funcionamento na cidade de Belém, e o momento por nós destinado à realização de um GF no Centro Comunitário do Porto da Palha, pois nessas duas situações foi possível captar como foram trabalhados os referentes dos atores e/ou dos grupos sociais deste local e analisar as identidades urbanas por eles produzidas quando estas eram então ativadas.

### 2.2.1 AS VOZES DO PORTO NO OP E NO CONGRESSO DA CIDADE

Embora não tenhamos acompanhado efetivamente todos os momentos destinados pela administração petista aquando da realização dos fóruns de participação popular, a exemplo do OP e do Congresso da Cidade, é possível observar a forma como foram acionadas as múltiplas identidades a partir de alguns depoimentos dos que lá estiveram presentes.



Em uma primeira fala, já é possível observar os elementos que compõem no modelo nativo a idéia de morador do Porto:

[...] os moradores mesmo daqui são poucos, é eu, minha família e a família do seu Sarmento. Tem outras famílias, mas não é dentro da feira mesmo, é mais lá pra frente um pouco. Aí eles não se interessam muito, não dependem diretamente da feira, aí eles não se interessam muito, mais mesmo é minha família e a família do seu Sarmento. Moramos dentro mesmo da feira, né? **Moramos dentro da feira e necessitamos da feira pra sobreviver também, é nosso meio de vida** (Vagner, morador do Porto da Palha, agosto de 2005).

Parece que o morar na feira é indicativo de uma das maiores dependências para com este local. Desse ângulo, evidentemente, qualquer intervenção neste local deveria levar em consideração as expectativas dessas pessoas, sobretudo por apresentarem uma profunda dependência em relação do Porto da Palha. Todavia, em uma outra fala, o que podemos perceber é que isto sequer foi levado em consideração no momento em que surgiu uma oportunidade para os feirantes de participarem na condução da cidade. Senão, vejamos:

[...] o problema foi o seguinte, eu não fui delegado no Orçamento Participativo. Nós fomos daqui como delegado, aí fomos para ser empossados lá no Rancho, aí vieram aqui, fizeram reuniões aqui, fizeram votação, veio a Dona Eneida, que é de um partido aqui, nesse tempo ela era presidente aqui do DAGUA. Ela e outras pessoas fizeram aqui votação e tal, elegeram, o delegado daqui da feira, pra conversar sobre isso, né? Fomos daqui, no meio da semana, lá para o Rancho, chegou lá empossaram outro pessoal que não são feirantes, um ali é microempresário, nunca teve nas nossas reuniões, eu não sei o que foi que aconteceu, deve ter sido alguma coisa de partido, eu não sei. Botaram um rapaz que mora ali na vila, também não tem nada a ver com a gente aqui (Douglas, feirante do Porto da Palha, agosto de 2005).

Existe aí uma especificidade sendo reclamada e que não fora, na verdade, incluída enquanto demanda da cidade. Existe uma especificidade ligada à prática de morar e de comercializar no Porto da Palha, ambas representativas de uma profunda dependência deste espaço, de modo que apenas alguém que estiver envolvido nela tem condições de dizer quais são suas necessidades. Manter a vida e sobreviver tornou-se um elemento recorrente nas vozes do Porto, pois

[Para] todo mundo só interessa isso, né? Nossos companheiros aqui, nossos feirantes, interessa é isso: **é melhorar o porto, melhorar o porto pra nós termos mais movimento, mais renda** (Seu “Chico”, rei da farinha, feirante do Porto da Palha, agosto de 2005).

Com efeito, percebemos aqui que nessa primeira situação específica, a partir das duas falas, duas identidades foram acionadas: a de morador do Porto e a de feirante. Neste

sentido, embora não tenhamos de fato entrevistado outros grupos e sujeitos que desta ocasião tenham participado, podemos afirmar que para os ribeirinhos, assim como para os grupos quilombolas, a dependência para com o Porto parece ser um traço distintivo por eles também compartilhados, como se pode depreender do seguinte depoimento:

[...] **noventa por cento da freguesia daqui do Porto é dos ribeirinhos**, né? Quer dizer, o rio e a ponte têm que estar sempre em bom estado senão o pessoal não encosta aí, né? (Douglas, feirante do Porto da Palha, agosto de 2005).

Mas o que se busca com a afirmação dessas identidades? Qual o efeito esperado? Como na situação específica que estamos privilegiando ainda não há a possibilidade da perda em relação ao urbano e de expropriação com relação à cidade, é possível perceber que o efeito esperado recai sobre a reestruturação do Porto.

[A necessidade] é reestruturar o Porto da Palha, né? De modo que não tire ninguém do seu trabalho, né? Não prejudique ninguém. Reestruturar, mas que todo mundo fique no seu devido lugar e com o seu devido espaço, né? Sem prejudicar ninguém. Não adianta melhorar o ambiente e prejudicar as pessoas que trabalham aqui (Vagner, morador do Porto da Palha, agosto de 2005).

Dessa forma, a partir dessas vozes foi possível destacar as seguintes questões:

- a) A necessidade de incorporação na produção da cidade das especificidades de quem mora e acessa ao Porto regularmente;
- b) A busca de melhorias infra-estruturais e funcionais no Porto a partir da afirmação das identidades e não necessariamente a manutenção da permanência no Porto;
- c) O Porto da Palha como recurso, como único local de sobrevivência, de vida e de trabalho para moradores do Porto, feirantes e ribeirinhos.

Mas o que dizer dessas impressões quando elas são confrontadas? Como estes elementos são trabalhados coletivamente? Foi o que basicamente buscamos saber durante a realização do GF junto aos que moram e que acessam ao Porto da Palha.

### 2.2.2 O GF DO MÊS DE MAIO DE 2005

Diferentemente da situação anterior, aqui privilegiamos as fala e depoimentos acionadas durante a realização de um GF no mês de maio de 2005. Nos dias que antecederam a realização desta intervenção, havíamos feito uma ampla divulgação ao longo da semana. De barraca em barraca fomos reforçando o convite à participação desta ocasião.

Para eles, como ficamos sabendo posteriormente, tratava-se de “uma conversa com o pessoal da Universidade”.

Chegamos, eu e a equipe, pouco mais de 3 h da tarde no dia 21 de maio de 2005, num sábado, para quando havíamos planejado a realização da intervenção.

Quando cheguei, ainda com bastante receio, conclui que naquele dia poucas pessoas iriam definitivamente participar, se ao menos alguma participasse. As barracas estavam todas fechadas àquela hora. Apenas duas estavam ainda abertas. Em ambas uma roda de homens e de mulheres se formava à frente e envolta de uma mesinha de ferro, bebendo e jogando baralho, ouvindo um jogo de futebol, do time do Payssandú contra um outro que eu esquecera de registrar e que agora me foge às lembranças. Estavam ali há bastante tempo. Naquele momento, o mar de empolgação que existia em mim, rapidamente secava.

Fora o fato de que a nossa chegada passou a chamar bastante a atenção das poucas pessoas que ali estavam, sobretudo pelas roupas que trajávamos, a atmosfera sossegada portadora de um ar de abandono pouco havia se alterado. Como deveríamos ter considerado ninguém vai à feira no sábado à tarde. Não por motivos religiosos, quando este é o caso, mas porque, como um bêbado me dissera: “no sábado agente trabalha pra si diverti”. Não era à toa então – ou melhor, acho que estavam à toa mesmo – que estavam “tomando umas”, como se costuma dizer para quando vão beber, jogando cartas, ouvindo o jogo de futebol através das ondas de rádio e aventurando sexo barato que ali começava a se fazer presente.

Por ignorância, e para o nosso azar, havíamos marcado a realização do GF para aquele dia, infeliz para mim nas primeiras horas. Neste momento, fui tomado por uma sensação um pouco paradoxal: estar ali vendo as sociabilidades e o vivido assumindo corporeidade nos atos daqueles que ali estavam à toa no sábado produzia em mim uma recepção confusa: era e não era bom ao mesmo tempo. Na verdade, fiquei um pouco chateado com aquilo, como se aquelas pessoas de repente houvessem desvirtuado o que havíamos programado. Mas ao mesmo tempo, era o momento que eu perseguia desde o início do “campo”, um momento em que o fruir no Porto se realizasse, como atestavam aquelas

relações mais orgânicas materializadas nas cartas de baralho, na embriagues da cerveja, no flerte às prostitutas, na reunião para ver ao jogo de futebol. Procurei abandonar esse dilema, pois ficava muito imóvel diante dele.

Passamos a convidar quem por ali se fizesse presente. Foi quando pude conversar com uma senhora que estava esperando seu irmão. Ela morava, e mora ainda, na Ilha do Combú. Estava esperando seu irmão para juntos atravessarem para a ilha. Depois de pensar rapidamente, como se estivesse calculando se daria tempo de ir ver ao menos do que se tratava e não perder o barco de retorno, ela decidira participar, pelo que eu já vibrara com isso, mas ainda continuava preocupado, pois não tinha muita gente. Os outros componentes da equipe conseguiram reunir os moradores do Porto, segundo grupo que se diferencia neste local e que pudemos identificar ao longo desta atividade.

Passamos então a redefinir o GF. Iniciaríamos com as fotografias. Desse modo, prosseguimos da seguinte maneira:

1. Em uma mesa foram misturadas várias fotografias, de diversos lugares da cidade de Belém e de lugares específicos de sua orla. Eram fotografias diversas, recortadas sobre um chão de giz de experiências múltiplas que no Porto se cruzam constantemente, encontram-se aí. Buscamos nos ater às reações dos participantes ao observarem também que em meio àquelas fotografias havia aquelas que retratavam o cotidiano do Porto da Palha e, desse ângulo, talvez mais do que descrever, a experiência de estar ao lado de um reencontro consigo mesmo possibilitado através de um lugar registrado por um olhar de fora fosse, na verdade, o mais interessante.

**FOTO 8: A DISTRIBUIÇÃO DAS FOTOGRAFIAS DE VIVÊNCIA E DE NÃO-VIVÊNCIA**



A distribuição das fotos sobre a mesa, o início da identificação da realidade vivida e não-vivida pelos participantes do GF e o primeiro contato com as representações do Porto.

Foto: TRINDADE JR, S. C. C., maio, 2005.

2. Em seguida, cada participante deveria ir à mesa e escolher as fotografias que retratassem a realidade por eles vivida e as fotografias que retratassem as realidades não vividas. Este momento correspondeu, por assim dizer, à montagem: eram mãos, experiências que ali puderam formar suas imagens, numa reunião frenética dos fragmentos de suas vidas e na projeção de suas cidades possíveis, cidades que ainda estavam aos pedaços, jogados sobre a mesa. Nesta situação, verdades foram produzidas por eles e no aprendizado fornecido por esta busca imagens foram projetadas sobre nossas experiências e daí começamos a definitivamente pensar na possibilidade de uma imagem alternativa de cidade.

**FOTO 09: A ESCOLHA DAS IMAGENS VIVIDAS E NÃO-VIVIDAS**

O momento do GF destinado à escolha das fotografias representativas das realidades vividas e não vividas por quem mora, trabalha e/ou viaja pelo Porto da Palha.

Foto: TRINDADE JR, S. C. C., maio, 2005.

3. Após isso, cada um deveria se dirigir rumo aos dois painéis pendurados na parede do Centro Comunitário e explicar por que as imagens contidas nas fotografias por eles escolhidas representavam suas realidades vividas e não vividas. Aqui, as palavras pouco ajudam a descrever o sentido deste procedimento, e talvez nunca consigamos alcançar isso. Basta dizer que na defesa de suas imagens, no momento em que buscavam justificar suas escolhas, somavam-se olhares, hesitações, dúvidas de quem pode não estar sabendo o que faz naquele momento. “Como?”, eu me perguntava. Eram imagens negadas, obscurecidas por anos de sujeição, de estigmatização de uma cidade que as olhavam sem as enxergar.

**FOTO 10: A DISCUSSÃO DAS IMAGENS VIVIDAS E  
NÃO-VIVIDAS**



Os sujeitos/grupos/participantes se dirigem ao trabalho de suas principais representações do Porto e de seus mais importantes referentes, como o de pertencimento a este local.

Foto: TRINDADE JR, S. C. C., maio, 2005.

4. Finalmente, o coordenador deveria colocar para o debate as imagens mais presentes nas escolhas e as explicações dadas para elas. Nas falas, nas argumentações já era possível ver certa segurança e confiança no que faziam. A partir daquele momento começaram então a partilhar não só suas impressões, mas suas angústias, suas preocupações de ver que moravam e/ou acessavam um local pouco “olhado” pela cidade. Era uma busca no sentido de manter o tempo do rio.

Em seguida, identificamos e organizamos as seguintes interações com o Porto da Palha e outros espaços da cidade de Belém (quadro 4).

**QUADRO 4:**  
IMPRESSÕES E REPRESENTAÇÕES SOBRE OS ESPAÇOS URBANOS NA ORLA FLUVIAL DE BELÉM

<b>REALIDADE VIVIDA</b> <i>espaços de encontro/identificação</i>	<b>Práticas/relações mantidas</b>	<b>REALIDADE NÃO-VIVIDA</b> <i>espaços de passagem/distanciamento</i>	<b>Práticas/relações mantidas</b>
<b>PORTO DA PALHA</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Trabalho (ganhar sustento);</li> <li>2. Morar/trabalhar (residência);</li> <li>3. Lembranças, reminiscências (quando possuiu uma casa na Feira);</li> <li>4. Consumo (fazer compras na Feira, pescar);</li> <li>5. Passagem (acesso freqüente);</li> </ol>	<b>COMPLEXO TURÍSTICO “ESTAÇÃO DAS DOCAS”</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Passagem (acesso furtivo);</li> <li>2. Afastamento/privação simbólica (não sentir bem);</li> <li>3. Desejo/impotência (querer acessar e não poder entrar);</li> <li>4. Ausência de relação (nunca ter ido);</li> </ol>
<b>INTERIOR (ILHAS, LOCALIDADES E SÍTIOS ALÉM GUAMÁ)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diversão (festas de aparelhagens, de santo, de parentes);</li> <li>2. Encontro com amigos e fregueses (jogo de futebol, churrasco no final de semana, festas de aparelhagens);</li> </ol>	<b>COMPLEXO “FELIZ LUZITÂNIA”</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Passagem (acesso furtivo);</li> <li>2. Afastamento/privação simbólica (não sentir bem);</li> <li>3. Desejo/impotência (querer acessar e não poder entrar);</li> </ol>
<b>PRAÇA PRINCESA ISABEL</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Passear (família, mulher/marido, amigos);</li> </ol>	<b>PROJETO “VER-O-RIO”</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Passagem (acesso furtivo);</li> </ol>
<b>COMPLEXO “VER-O-PESO”</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consumo (compras de peixe);</li> <li>2. Encontro (rever conhecidos).</li> </ol>	<b>TRAPICHE/RIO</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Contemplação (não usa, apenas observa);</li> </ol>

Fonte: Elaborado por ocasião da realização do GF em maio de 2005 (Pesquisa de campo, 2004/2005).

Organização: SILVA, M. A. P., 2006.



Este quadro reforça ainda mais os aspectos anteriormente destacados nos depoimentos de moradores e de feirantes do Porto. Dele é possível depreender as imagens de local de trabalho e de consumo, de moradia, de lugar de vivências e de trocas de experiências, de modo que a partir disso, a partir da reunião entre a profunda dependência dos grupos que por aí vivem e desenvolvem seus trajetos e o sentido de morada, de lugar de vivências e de experiências é que aqui retomamos e reafirmamos uma idéia fundamental para entender o acionamento dessas múltiplas identidades no e através do Porto da Palha, isto é, a dinâmica da (sobre)vivência (SILVA, MALHEIRO, 2005), pois na margem estes sujeitos são submetidos à condições precárias de inserção na cidade e neste quadro, sejam as interações, sejam mesmo as identidades, elas são (re)trabalhadas, assumem a condição de recurso a ser mobilizado para a manutenção da *sobrevivência*. Contudo, isso não anula a construção de laços de solidariedade e de cooperação. Não. Aí, na verdade, esses laços acabam sendo funcionais à sobrevivência, mas não se reduzem à ela. Na verdade, acabam por transcendê-las numa dinâmica própria de *trocac de experiências*.

Esta dinâmica se traduz em palavras, em depoimentos de outros tempos e dos que foram proferidos ao longo do GF.

Esse pessoal que mora aqui nas ilhas, a maioria deles, todos dependem aqui do Porto. Depende aqui do Porto também... não é só agente (Vagner, morador do Porto da Palha, 21 de maio de 2005).

Dá pra chamar atenção do Porto, dos feirantes, né? Porque eles tão trabalhando, mas se agente chamar a atenção eles param. Se for pra chamar: tal hora, tal dia, eles não vem. Mas se for nomeio deles, na hora do movimento, eles param e olham. Tem que chamar atenção (Vagner, morador do Porto da Palha, 21 de maio de 2005).

Conheço todos os carregadores... conheço quem é “bandido”, e conheço quem não é “bandido”, todos os carregadores. Conheço também os barqueiros. Olha, ainda agora tu não viste uma “brancona” que veio até aqui ainda agorinha? Ela é a “compradeira”. Justamente é a dona de uma dessas sacas que ta aí. Depois ela entrega não mão do carregador. Aí, ele tem que levar lá na feira: se ela tem banca na feira, ele vai levar na banca dela. Olha, aquele senhor correndo ali, de camisa listradinha, é comprador também. Ele é comprador, tem banca na feira, tem no mercado... Eu trabalho a vinte e poucos anos aqui nesse porto, conheço quem compra que paga e quem compra que num paga (Seu Raimundo, feirante, 12 de junho de 2005).

É o tempo do rio trazido pela canoa, pelo barco. E como no movimento de uma marola fulminante em direção à cidade, somos jogados para as beiras das vozes da (sobre)vivências, somos levados pelo primeiro depoimento que marca a dinâmica da dependência e da sobrevivência e o aponta para os mais diferentes sujeitos e grupos sociais que fazem parte do Porto. Mostra em seguida como as atenções e olhares estão concentrados

na prática do trabalho no Porto, de modo que só algo que destoe profundamente de suas simetrias e regularidades é que pode tirar-lhes a atenção. E, por fim, surpreende-nos descortinando as vivências e as trocas de experiências, que em sua longa história permite aos que por aí trajetam conhecer e reconhecer os outros aí também presentes, num movimento de conhecimento e reconhecimento do qual depende a existência da cooperação.

Todavia, que imagem é essa que agora rebenta por traz dessas experiências? Por esses trajetos tão distintos e que compõem uma imagem de cidade que agora uma memória involuntária nos faz lembrar?

### 3. UMA IMAGEM RETORCIDA DE UMA CIDADE À MARGEM: A CIDADE RIBEIRINHA

Para falar da imagem, tínhamos utilizado inicialmente o termo “montagem”, o que talvez tenha fornecido ao leitor uma conotação até certo ponto negativa, no sentido de que o sujeito dessa montagem, monta algo já dado, monta um conjunto em que as peças já estão dadas. E isto é verdade para o caso em questão... mas é até certo ponto, pois as peças desta imagem, de fato, já estão aí. Todavia, é uma imagem que não se repete à cada composição.

Definitivamente, trata-se disso: de uma composição, que não descarta uma montagem precedente.

A orientação desse procedimento já fora dada ao longo de todo o movimento deste trabalho, sobretudo quanto à discussão mais detida da temática. Neste sentido, são os trajetos que cumprem a dinâmica da (sobre)vivência no Porto os que nos forneceram o tom da reunião de seus pedaços. Para isso, como havíamos dito na introdução, tomamos como referência o *design* urbano desse local, traduzido nos objetos que o compõem, em sua localização, no traçado urbanístico e em suas práticas sociais.

### 3.1 UM *DETOUR* AO TRAPICHE, AOS BARCOS E AO RIO

Em trabalho anterior (SILVA, MALHEIRO, 2005), já havíamos destacados o trapiche, os barcos e o rio como elementos da composição de diferentes faces ribeirinhas da cidade de Belém. Naquele momento, observávamos a partir das diferentes práticas de acessar diferentes portos e trapiches componentes da paisagem da orla fluvial de Belém que:

- a) O trapiche, do lado daqui da cidade, prestava-se a um movimento de saída e de chegada, de dispersão e de reunião, ao encontro.

O trapiche aparece como a síntese de uma cadeia de relações que envolvem mundos diversos, pois nele se processa com maior intensidade o contato entre esses mundos, amontoam-se objetos espaciais materializados por esta relação e, sobretudo, nele o encontro se liga ao evento, ao espontâneo, ao vivido (SILVA, MALHEIRO, 2005, p.160).

- b) O rio, do lado de lá, como espelho do movimento, reflete os mundos que aportam no trapiche, reflete os tempos diversos ainda escondidos na floresta ou em outras cidades.

Contudo, o movimento de que estamos falando compreende não só a troca de mercadorias, mas também de práticas sociais. Nos momentos de intervalo entre os períodos de venda, a dinâmica dessa distribuição inclui trocas de narrativas, informações, vivências (SILVA, MALHEIRO, 2005, p.157).

- c) Os barcos, entre um e outro, como elos entre a cidade e os mundos do rio, trazem o tempo do rio, os tempos dos rios.

Além de objetos responsáveis pela moldura da paisagem da identidade ribeirinha, de atuarem na identificação não só de seu dono como em sua própria personificação, é importante retomar os barcos, as velas e canoas como elos entre as temporalidades presentes nas feiras, portos e trapiches (SILVA, MALHEIRO, 2005, p.159).

Estes parecem compor o primeiro conjunto da imagem de cidade projetada através do Porto da Palha, como podemos observar na foto 12.

**FOTO 11: VISTA PARCIAL DO TRAPICHE DO PORTO DA PALHA**



Do telhado dos barcos motorizados trazidos pelo rio, vemos o trapiche do Porto da Palha, por onde transitam simples mercadorias e gente simples, numa troca constante de experiências, através do trapiche, dos barcos e dos rios.

Foto: SILVA, M. A. P., novembro, 2005.

Contudo, não basta (re)afirmar apenas o trapiche, os barcos e o rio caso queiramos compor a imagem de cidade que por aí emerge, que daí se desprende. Tais elementos se articulam a outros.

### 3.2 NO FINAL DA RUA E À BEIRA DO RIO

Indicar o conjunto formado pela localização (a beira do rio) e o traçado urbanístico do Porto (trapiche construído ao final de uma rua) como formadores do segundo elemento componente do *design* urbanístico deste Porto não constitui novidade. Ademais, reafirmar isso como elemento caracterizador da imagem de cidade por aí projetada pode soar algo demasiadamente óbvio, como um clichê evidente e até certo ponto saudosista.

**QUADRO 5:**  
PORTOS, TRAPICHES E FEIRAS NA ORLA FLUVIAL DE BELÉM

<i>Nome</i>	<i>Localização na orla</i>	<i>Dinâmica predominante de uso</i>	<i>Principais localidades de fornecimento de mercadorias</i>	<i>Ruas e travessas de acesso</i>	<i>Corpo hídrico adjacente</i>
<b>Trapiche de Icoaraci</b>	Orla Oeste	Fluxo de passageiros regular; Abastecimento (açai, abacaxi, farinha).	Belém (Ilhas, Cotijuba), Cachoeira do Arari, Ponta de Pedras.	Tv. São Cristóvão/Rua Siqueira Mendes.	Baía de Guajará.
<b>Feira do Açai</b>	Orla Central	Abastecimento (açai, abacaxi, coco verde, farinha, macaxeira).	Abaetetuba, Acará, Anajas, Barcarena, Bujaru, Breves, Cachoeiro do Arari, Cachoeira do Piriá, Capitão Poço, Cametá, Chaves, Igarapé Miri, Mojú, Muaná, Oeiras do Pará, Ponta de Pedras, São Domingos do Capim, São Miguel do Guamá, São Sebastião da Boa Vista, Santa Luzia.	Doca do Ver-o-Pêso.	Baía de Guajará.
<b>Porto do Sal</b>	Orla Central	Uso habitacional (precarizado).	-	Tv. Alenquer/Rua São Boaventura.	Rio Guamá.
<b>Porto do Açai (Conceição)</b>	Orla Sul	Abastecimento (açai, farinha).	Acará, Anajas, Barcarena, Bujaru, Breves, Cametá, Chaves, Mojú, Muaná, Oeiras do Pará, Ponta de Pedras, São Domingos do Capim, São Sebastião da Boa Vista.	Av. Bernardo Sayão/Rua Eng. Fernando Guilhom.	Rio Guamá.
<b>Porto da Palha</b>	Orla Sul	Fluxo de passageiros irregular; Abastecimento (açai, carvão, farinha).	Acará, Belém (Ilhas: Combú, Ilha Grande, Ilha das Onças), Abaetetuba, Bujaru, São Domingos do Capim.	Av. Bernardo Sayão/Tv. Padre Eutíquio.	Rio Guamá.
<b>Ponto Certo</b>	Orla Sul	Fluxo de passageiros irregular; Abastecimento (carvão, banana, farinha).	Acará (Boa Vista), Belém (Ilhas: Combú, Ilha Grande, Ilha das Onças, Ilha do Maracujá), Bujaru, São Domingos do Capim.	Av. Bernardo Sayão/Av. José Bonifácio.	Rio Guamá.
<b>Porto da CEASA</b>	Orla Sul	Abastecimento (hotgranjeiros).	-	Estrada da CEASA	Rio Guamá.

Fonte: Elaborado a partir dos dados de Belém (2005) e de pesquisa de campo realizada no período de 2004/2005.

Organização: SILVA, M. A. P., 2006

Contudo, mesmo correndo o risco de parecer clichê, não podemos deixar de lado este aspecto da discussão da imagem de cidade ribeirinha, sobretudo porque o mesmo ainda se faz presente e assume uma importância considerável no conjunto das práticas que por aí são realizadas (ver quadro 5 da página anterior).

Desse modo, caso privilegiemos a dinâmica de (sobre)vivência, a beira do rio assume a condição de metáfora trágica da vida dos que precisam sobreviver nas adversidades da cidade de Belém e que, por isso, deslocam-se em direção ao Porto da Palha. Mas do que isso, essa (sobre)vivência se realiza na margem, de forma precária e sob diversas privações. É, portanto, a partir disso que a localização e o traçado urbanístico assumem uma importância fundamental, pois através destes dois elementos há a manutenção de um padrão de assentamento, de práticas de comercialização e de abastecimento historicamente estabelecidas entre parcelas da cidade de Belém e outras cidades e localidades de seu entorno, como podemos afirmar com base no referido quadro 5.

Na verdade, o padrão de assentamento formado pela localização e pelo traçado urbanístico remonta o período em que a comercialização da cidade de Belém com as localidades do interior era uma prática predominante.

Todavia, não podemos postular uma permanência desse padrão nas entranhas da cidade, sob pena de irresponsabilidade para com a análise, sem o relacionarmos às práticas que lhe fornecem o sopro de vida. Não podemos pensar que se trata de uma permanência que não atravessou momentos de dor e se apresenta na atualidade de forma ileso da história. Devemos, portanto, dirigir-nos para as práticas sociais realizadas através dos elementos anteriormente listados.

### 3.3 AS PRÁTICAS DE COMERCIALIZAÇÃO E AS TROCAS DE EXPERIÊNCIAS

As formas espaciais sem as práticas não são nada. Isso também não é novidade nas Ciências Sociais, mas nos serve por ora para formular a seguinte questão: que práticas ainda sustentam elementos tão retrógrados da história dessa cidade?

A primeira, como já fora dito alhures, refere-se à comercialização e o conseqüente abastecimento de parcelas da população da cidade de Belém, e envolve a comercialização desenvolvida no trapiche do Porto propriamente dito e àquela que se faz mediante a presença do atravessador ou “marreteiro”, como se costuma dizer por estas bandas.

**TABELA 10: VOLUME DOS PRODUTOS COMERCIALIZADOS NO PORTO DA PALHA (2005) – POR MUNICÍPIO**

MUNICÍPIO	FRUTAS																
	ABACAXI	AÇAÍ	BACABA	BACURI	BANANA	BIRIBÁ	CACAU	CAJU	CANA DE AÇUCAR	CASTANHA DO PARÁ	COCO VERDE	COCO SECO	CUPUAÇU	FARINHA	INGÁ	GOIABA	JAMBO
ABAETETUBA	-	10.475	-	-	18.500	-	-	-	-	-	-	-	60	1.140	-	-	-
ACARÁ	-	1.277.825	9.020	-	118.500	231	232	119	-	-	1.968	-	12.060	72.060	-	-	6.363
BARCARENA	13.284	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60	-	-	-	-
BELEM (ILHAS)	-	545.875	6.560	-	80.690	-	400	53	-	-	3.972	213	7.995	29.910	-	-	2.730
BUJARU	-	6.750	-	-	105.500	-	-	-	-	-	-	-	90	144.900	-	-	420
CACHOEIRA DO OARARI	-	132.250	-	-	340	-	-	-	-	-	-	-	-	1.950	-	-	-
CAPITÃO POÇO	-	15.375	-	-	6.000	-	-	-	-	-	-	-	-	12.840	-	-	-
CHAVES	-	-	-	-	11.880	-	-	-	-	-	-	-	-	13.170	-	-	-
MOJÚ	-	1.050	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.740	-	-	-
PONTA DE PEDRAS	-	41.625	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SÃO DOMINGOS DO CAPIM	-	11.600	-	-	30.200	-	-	-	-	-	-	-	-	111.420	-	-	-
SÃO MIGUEL DO GUAMÁ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.890	-	-	-
WISEU	-	-	-	-	43.890	-	-	-	-	-	-	-	-	12.000	-	-	-
<b>TOTAL</b>	13.284	2.042.825	15.580	-	379.110	231	632	172	-	-	5.940	213	20.265	454.020	-	-	9.513

**TABELA 10: VOLUME DOS PRODUTOS COMERCIALIZADOS NO PORTO DA PALHA (2005) – CONTINUAÇÃO**

MUNICÍPIO	FRUTAS															TOTAL GERAL	(%)
	JACA	LIMÃO GALEGO	LIMÃOZINHO	MACAXEIRA	MANGA	MILHO VERDE	MIRITI	PIQUIÁ	PUPUNHA	TAPEREBA	TUCUMÃ	UXI	UMARI	MURUCI	MELANCIA		
ABAETETUBA	450	-	-	-	5.000	-	-	-	72	-	-	-	-	-	-	35.697	
ACARÁ	3.303	-	-	-	1.509	150	30	340	25.972	-	180	858	6	-	-	1.530.725	
BARCARENA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	-	13.374	
BELÉM (ILHAS)	2.835	255	90	39.000	1.316	-	-	-	18.904	412	150	318	-	-	-	741.678	
BUJARU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	257.660	
CACHOEIRA DO ARARI	-	-	-	-	-	-	-	-	120	-	-	-	-	-	-	134.660	
CAPITÃO POÇO	-	-	-	-	-	-	-	-	360	-	-	-	-	-	-	34.575	
CHAVES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25.050	
MOJÚ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.790	
PONTA DE PEDRAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41.625	
SÃO DOMINGOS DO CAPÍM	135	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153.355	
SÃO MIGUEL DO GUAMÁ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.890	
WISEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19.500	
<b>TOTAL</b>	6.723	255	90	39.000	7.825	150	30	340	45.428	412	330	1.176	6	30	-	3.043.579	

FONTE: BELÉM, 2005.



Por meio daquelas duas formas de realização das práticas de comercialização, um considerável fluxo de produtos e de mercadorias entre a cidade de Belém e outros municípios, cidades e localidades de seu entorno são sustentadas. Podemos citar as mais freqüentes a região das ilhas de Belém; o Acará, com destaque para a comunidade de Itancoã; Bujaru e São Domingos do Capim (tabela 10).

Assim, com base na tabela 10, anteriormente destacada, é possível então destacar que este fluxo envolve produtos como o Açaí, a Farinha e o Carvão de forma predominante (BELÉM, 2002, 2003, 2004, 2005). Serão agora os ecos do comércio clandestino da Belém oitocentista sussurrando os ouvidos de nossa reflexão?

Caso se compare estes elementos com a dinâmica do comércio fluvial desenvolvido no contexto de Belém pelos idos de 1800, como vimos anteriormente, é possível fazer uma relação com o comércio fluvial clandestino responsável por abastecer a cidade e que se desenvolvia a partir das casas ribeirinhas e das ações do regatão (LOPES, 2002).

Todavia, trata-se apenas de troca comercial, de abastecimento de produtos e de mercadorias para Belém e/ou para localidades distantes? Pensamos que não, pois a vida no Porto não é animada apenas por este aspecto. Do que se trata então?

A segunda prática, correspondente às trocas de experiências são trocas que envolvem mundos. Mas que mundos são esses? Quais as experiências que dele chegam à cidade?

Para entendermos e nos aproximarmos desses mundos, cabe considerar de início a existência de uma multiplicidade de relações responsáveis por garantirem a existência das trocas de experiências e de vivências. Como foi possível notar no primeiro capítulo, são homens e mulheres que ao Porto chegam para trabalhar, para fazer a feira, para rever os amigos e, constantemente, viajar. Numa regularidade avassaladora, este constitui um movimento presente neste local e parte da dinâmica do Porto. Entretanto, além destas é possível notar outras destacadas no trabalho de Marin, Pinto e Monteiro (2005), distribuídas de acordo com o quadro 6. Senão, vejamos.

**QUADRO 6:**  
INTERAÇÃO POVOADO – CIDADE E CIDADE – COMUNIDADES NEGRAS

<b>Comunidades negras rurais - Cidade</b>	<b>Cidade – comunidade</b>
Compras na feira, supermercado, lojas nas imediações do Porto da Palha (regulares), compras no comércio do centro da cidade, trabalho temporário.	Doação ou venda para familiares de roupas, sapatos objetos de uso doméstico. Lazer, recreação e esporte. Menos freqüente o trabalho.
Conserto de televisores, bicicletas (regulares) no Porto da Palha	Comemorações e festejos religiosos.
Saúde (atendimento em postos de saúde e pronto socorro) Recepção, ajuda e cuidados com os doentes na cidade	Atendimento pelos pajés.
Educação (prosseguimento de estudos em escolas de segundo grau) Acolhida em casa de parentes para seguir estudos	Período de férias escolares e feriados em casa de parentes da comunidade.
Emprego (procura de emprego na cidade; o mais freqüente para as mulheres, empregadas domésticas e para os homens, braçal)	Emprego (trabalho de pedreiro, ajudante de obras).
Solicitações orientadas para órgãos públicos (terra, bolsa escola, crédito, cursos), Iterpa, Programa Raízes, Sectam, Poemar, Fetagri, Fundação Curro Velho.	Relações intermediadas por associações, agentes.
Familiares (visita aos familiares que vivem na cidade). As férias	Visita dos amigos e familiares que estão no povoado. As férias e as festas.
Noticias do povoado para o morador do povoado que está na cidade	Noticias da cidade para os povoados.
Trocas com parentes da cidade (costume de oferecer frutas, aves, ovos).	Trocas com parentes do povoado (envio de pequenas mercadorias da cidade).
Mundo das festas do bairro	Festas, procissões e dias especiais (finados) no povoado.
Visão estética do rio – a contemplação e o vagar	Visão estética e sentimental do rio: A prática <i>de ficar a toa</i> .

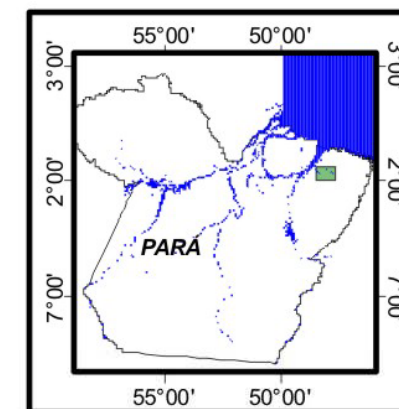
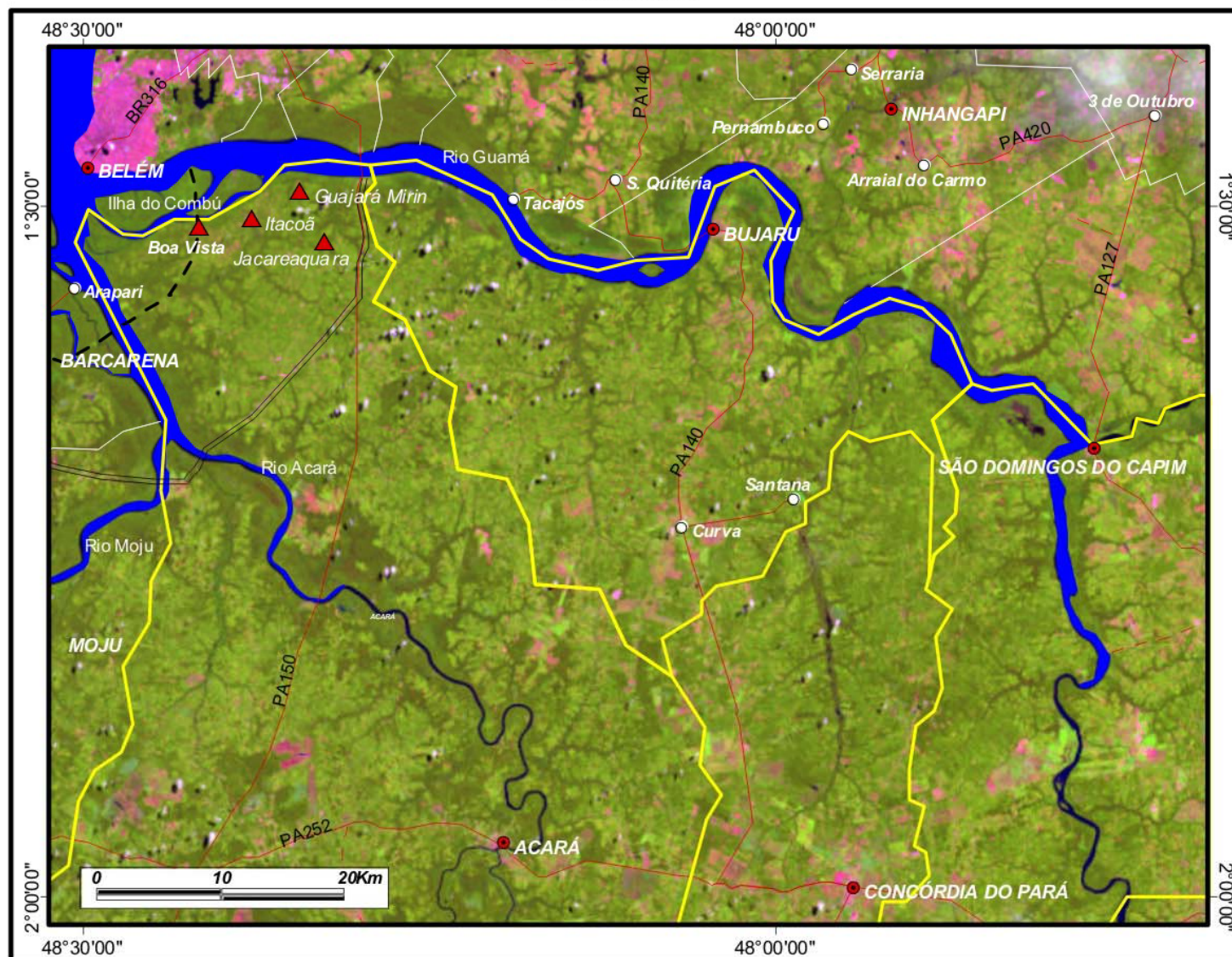
Fonte: MARIN, PINTO, MONTEIRO (2005).

Com efeito, estas práticas de acessar a cidade na qual se inserem uma multiplicidade de relações acabam por redesenhar a permanência de um recorte espacial característico que fora no passado expressão das práticas de desenvolvidas no contexto do comércio fluvial oitocentista, como podemos depreender do mapa 2.











MAPA2:

## CARTA-IMAGEM DA DISTRIBUIÇÃO DAS LOCALIDADES E MUNICÍPIOS LIGADOS AO PORTO DA PALHA

Escala 1:500.000



### Legenda

-  Comunidades à beira do rio
-  Municípios ligados ao Porto da Palha
-  Alça viária
-  Conveções
-  Sede municipal
-  Localidades à beira da estrada
-  Rodovia pavimentada
-  Estrada pavimentada
-  Outras estradas
-  Corpos d'água

Execução gráfica: Andréa Coelho

FONTE: Imagem Landsat TM, composição colorida R5G4B3, ano de 2004; Base cartográfica digital do IBGE.

Contudo, ainda que os elementos destacados por Marin, Roseane e Monteiro (2005) sejam importantes para percebermos a manutenção de temporalidades marcantes na história da cidade, é possível destacar as seguintes considerações:

- d) Certamente não se trata apenas de um conjunto de práticas restritas apenas às comunidades quilombolas, mas se acaso levarmos em consideração suas características, é possível afirmar que as constantes trocas em que as mesmas estão envolvidas façam parte da dinâmica própria do Porto da Palha e se estendam a todos que partilham da experiência de depender deste local para suas sobrevivências;
- e) São práticas que se dão por meio do Porto e, por isso, o tem como um instrumento. Neste sentido, esta perspectiva não mostra as práticas sociais que são realizadas *no* Porto da Palha, mas apenas aquelas que ocorrem da comunidade em direção à cidade, ou desta rumo às comunidades, tornando este local apenas um local de passagem.
- f) Como consequência disso, elas aparecem como formas típico-ideais de um par dicotômico em que, por exemplo, a visão estética do rio está apenas no movimento das comunidades em direção à cidade e a visão mais estético-sentimental emerge quando saímos da cidade em direção às comunidades, num bucolismo parnasiano desta última.

De fato, não discordamos de todo quanto ao conteúdo do quadro 2, apenas destacamos algumas observações que, do ponto de vista de nosso trabalho, parecem ser importantes, pois a partir delas é possível afirmar que:

Existe uma diversidade de grupos sociais em que os quilombolas passam a ser mais um elemento constituinte do Porto. Não podemos, por isso, vincular tais experiências apenas a esses últimos, sob pena de não observar que parte dessas práticas e de seus traços intensivos envolve uma interação muito forte entre feirantes, moradores do porto, ribeirinhos e, evidentemente, os próprios quilombolas de Itancoã. Há entre eles o desenvolvimento de um sistema de cooperação a partir da escassez e de suas inserções precarizadas na cidade de Belém.

Por isso, não podemos considerar as diferenças, inclusive culturais entre os grupos sociais presentes no Porto em um quadro dicotômico. Não podemos pensar apenas em termos de uma predominância de práticas que se dicotomizam. Por exemplo, não podemos sustentar que o movimento da comunidade para cidade possa ser diferenciado do movimento da cidade em direção às comunidades pelo simples fato de que a atração exercida pela cidade se dá pelas festas de bairros, a exemplo das festas de aparelhagens, uma vez que há um fluxo intenso de divulgação e de organização de viagens para essas comunidades de pessoas que buscam freqüentar o mesmo tipo de festas. Assim como os festejos religiosos da cidade e de seus bairros também definem fluxos de pessoas consideráveis, caso tomemos como exemplo o círio de Nazaré, os festejos da Semana Santa e da Paixão de Cristo no bairro Condor, entre outras.

Essa interação, por sua vez, também está presente no Porto da Palha e se traduz, sobretudo, na dinâmica das trocas, de comercialização e de experiências e vivências. Quanto à primeira, pensamos ter fornecido inúmeros elementos para isso, corresponde à dinâmica das trocas comerciais que são realizadas no Porto, as quais em muito lembram o comércio tradicional de que fala Pierre Verger (2002, p.166) em que “a produção não é comprada no local de produção e sim trazida ao mercado”, embora com o diferencial de que os ganhos não são utilizados para comprar no Porto da Palha outros produtos para serem vendidos em outros lugares. Já a segunda tem sua expressão maior nas diferentes situações que envolvem a construção de sociabilidades nos momentos de “folga” do trabalho, naqueles momentos em que se vai a este local não para transitar, mas para ficar, para saber da vida dos que lhe são próximo, através das conversas que por aí circulam.

E por fim, não podemos esquecer que se trata de um tempo perdido do rio, um tempo que se perde, pois no conjunto formado por esta imagem de cidade à margem, marginalizada e, portanto marginal; reside uma temporalidade, um ritmo datado, relativo ao contexto do comércio fluvial clandestino na Belém oitocentista. Mas não somente isso, pois se de um lado as práticas que ainda persistem no Porto da Palha são a corporificação de um tempo perdido, na imagem de cidade por ela projetada, justamente nessa projeção está um tempo redescoberto, um tempo que se redescobre a partir do aprendizado com a história do Porto, como muitos ao longo da pesquisa não se cansaram de nos mostrar. Assim, trapiche, rio, barcos, localização, traçado urbanístico, práticas sociais construídas no Porto quando situadas no contexto da produção identitário/imagético da cidade redescobrem o tempo do rio, reverberam mil rios...

## CONCLUSÃO

(...)  
*Oh, pedaço de mim*  
*Oh, metade amputada de mim*  
*Leva o que há de ti*  
*Que a saudade dói latejada*  
*É assim como uma fisgada*  
*No membro que já perdi*

*Oh, pedaço de mim*  
*Oh, metade adorada de mim*  
*Lava os olhos meus*  
*Que a saudade é o pior castigo*  
*E eu não quero levar comigo*  
*A mortalha do amor*  
*Adeus.*

CHICO BUARQUE – PEDAÇO DE MIM

*O homem está na cidade*  
*Como uma outra coisa está em outra,*  
*E a cidade está no homem*  
*Que está em outra cidade.*

FERREIRA GULAR – POEMA SUJO

Duas questões nos perseguiram ao longo desta jornada, por vezes dirigindo este olhar de fora, por vezes desviando-o. A primeira: quais são as outras identidades urbanas presentes no Porto da Palha?

No tempo destinado à pesquisa e à elaboração desta dissertação procuramos demonstrar que as outras identidades urbanas produzidas/construídas/marcadas através do Porto da Palha se inserem em um contexto de produção identitário/imagético da cidade, marcado pela construção de imagens positivas da *urbe*. Aí, justamente aí, quando diversos esforços se mobilizam para mudar a paisagem da orla fluvial, projeta-se a expropriação dos grupos sociais historicamente estabelecidos nesta parte da cidade.

Embora ainda no campo das virtualidades, sua funcionalidade vem de se colocar como instrumento capaz de garantir a emergência de uma outra estética urbana e se constituir na razão do acionamento de diferentes construções identitárias na orla.

Aliado a isso, coloca-se o contexto da margem, traduzido nas condições precárias de inserção no espaço urbano de Belém, as quais, por sua vez, traduzem-se nas adversidades de situações de dependência extrema da cidade e do Porto, como a reprodução das atividades econômicas “incertas” ao lado da inexistência de outras atividades complementares e da

presença de uma renda familiar precária, obtida através do trabalho neste local e na morada aí construída. Mas estar na margem é também se deslocar por ela, como os diferentes trajetos realizados através do Porto nos mostraram. Mas se trata de um deslocamento marginalizado, no sentido que aqui atribuímos à margem. Estes movimentos/deslocamentos/trajetos eram, foram e continuam sendo um traço intensivo das experiências dos que por este poro buscam (sobre)viver na cidade, apesar da cidade.

Deste ângulo, e admitindo a existência dessa forte dependência da vida de homens e mulheres que compõem o contexto marginal do Porto, devemos levar em consideração a construção de uma forte territorialização, a qual se refere às e é composta por diferentes estratégias de sobrevivências, pela inserção precária que se territorializa no Porto e através dele. Pelo que denominamos de inserção/territorialização precária, pois “a exclusão social que lança de forma crescente milhões de pessoas na miséria faz com que eles re-valorizem seus vínculos básicos com o ‘território’, mesmo no seu sentido mais elementar – como ‘terra’, ‘terreno’, base primeira da reprodução social como fonte de recursos” (HAESBAERT, 2002, p. 3).

De outro, paralelo às *networks* construídas por conta dessas estratégias, foi possível observar também o desenvolvimento de uma forma distinta de organização social comunitária que ganha plena expressão, ao se voltar também para a manutenção da (sobre)vivência. Esta forma de integração é tecida pela necessidade de sobreviver na e com a cidade, de vencer as diversas privações existentes nas situações de escassez da vida levada no Porto. Neste sentido, diferentes práticas sociais, sejam as de comercialização, sejam as de trocas de experiências, dão origem a regimes de trocas distintos que nos fazem pensar em comunidades de sobrevivência, pois “qualquer tipo de comunidade é mais do que um conjunto de costumes, de comportamentos ou de atitudes a respeito de outras pessoas. Uma comunidade é também uma identidade coletiva. É uma maneira de dizer [marcar?] quem ‘nós’ somos” (SENNETT, 1998, p.275).

Foi desse modo que **território** e **comunidade** se apresentaram como construções funcionais à necessidade de interpretar os mecanismos da inserção precária dos grupos do Porto na cidade de Belém. Em conexão, esses conceitos nos permitiram uma aproximação das irregularidades dos contornos das construções identitárias urbanas ou, dito de outra maneira, em conjunto, tais conceitos foram responsáveis por revelar a combinação específica que as múltiplas identidades urbanas assumem no caso do porto da Palha e que dele fornecem uma outra imagem de cidade.

Mas, quais são então as identidades marcadas através do Porto? São as marcas traçadas por atribuições como a de feirantes que deste Porto dependem e nele se reconhecem enquanto tais, sobretudo por transcorrerem aí suas vidas e trabalho. Como muitos me disseram, “é uma vida incerta”. Mas são também os moradores que aí residem, cuja dependência para com o Porto atinge a morada, condição esta da qual retiram suas marcas identitárias; os quilombolas que por aí acessam Belém, principalmente para reproduzir suas bases econômicas e acessarem a cidade por outras finalidades; são, enfim, os ribeirinhos da região das ilhas, estas figuras míticas e mitificadas como signo da cidade ribeirinha, que, em conjunto com os demais grupos sociais por nós destacados, forma o campo das múltiplas identidades urbanas que vazam e se deixam extravasar através do Porto.

Mas existe ainda uma segunda questão: qual a imagem de cidade por ele projetada?

Poderíamos começar a responder esta questão formulando uma outra: por que falar em *uma* imagem de cidade ao invés de *múltiplas*?

Insistir nesta última questão seria reforçar por meio de uma negação subjacente uma interpretação mecanicista da relação entre identidade urbana e imagem da cidade, como se a cada identidade construída fosse marcada uma imagem de cidade. Onde iríamos parar?

Não... a imagem que através do Porto emerge também vaza de outros tempos. Ela é uma construção, um possível para a qual nossas mãos e palavras foram o instrumento. Tive, por isso, de buscar sua composição em um tempo do rio que se perdia. E neste trajeto via cada vez mais que não se tratava da equação 1 identidade urbana = 1 imagem de cidade, pois no tempo perdido do rio, a cidade ribeirinha fora em sua infância formada por sujeitos e/ou grupos sociais em que se encontravam o ribeirinho mestiço, o negro aquilombado, o regatão perseguido, entre outros, para os quais as margens da cidade eram o rebento de suas fugas e investidas. Nestas ações, acabaram por desenvolver múltiplas práticas ligadas ao rio, a exemplo da comercialização no quintal das casas ribeirinhas e das modalidades praticadas junto à presença do regatão. Quando redescobrimos o tempo do rio num pedaço de Belém como o Porto da Palha, um tempo marcado em sua feição, em seus objetos espaciais, no seu padrão de assentamento e em suas práticas comerciais, percebemos que era a redescoberta daquele tempo perdido do rio, era o tempo do rio redescoberto e que por aí era emitido... em imagens. Não podíamos assim sustentar uma afirmação do tipo identidade ribeirinha = cidade ribeirinha, identidade quilombola = cidade quilombola, identidade feirante = cidade feirante. Não estes esquemas, embora inspiradores, não possuíam força para traduzir o que nossas retinas vislumbravam.



Essa era uma imagem marginal de cidade, uma cidade marginalizada, um possível no horizonte de Belém, qual seja, a cidade ribeirinha à margem. É ela a imagem de cidade vista através do Porto. É a composição do tempo do rio que se perde, aquele transcorrido no tempo, e, ao mesmo tempo, o tempo redescoberto, tão bem traduzido em depoimentos como o que se segue, embora não tenha registrado os demais, eles igualmente me conduziram a esta imagem.

**Marcos:** E o senhor, gosta mesmo de viajar mais de barco ou de carro?

**Seu Raimundo:** Há, eu tenho assim uma impressão que eu gosto de viajar mais de barco, não sei, não [...] porque eu não sou acostumado muito a viajar de carro. Pra mim é de barco. Tem um barquinho aí que ele viaja daqui meio-dia, uma hora. Agente vai vendo tudo essa paisagem e vai, vai escurecer lá no porto da cidade. Agente chega lá cinco horas da tarde, aí eu almoço aqui e vô janta lá. Mas eu sou acostumado andar nesse barco, acostumado porque eu já trabalhei muito em embarcação, aí eu passei mais a andar de barco. Tem muita gente aí que diz que tem carro, tem barco, mas o costume é que faz agente ser atraído, tem gente que gosta de viajar de carro, tem gente que gosta de andar de barco. Pra mim assim, uma viagem mais é, mais...sufoco assim, corre mais risco parece, num é uma viagem mais liberta como seja a de barco. De barco você saboreia os bagulhos que você traz, entrega aí, eles anotam o nome e depois ta tudo agasalhado, aí as coisas vão bem agasalhadas. De ônibus eu não tenho esse costume não. De barco não: quando você salta no Porto, se você quiser um refrigerante, você vai lá toma um refrigerante, você compra uma comida, pode até leva na viagem e almoça. De ônibus não, você só pega uma garrafinha d'água. Em Castanhal por exemplo, Santa Isabel, o pessoal do ônibus saí, o turista vai lancha. Mas se você saí eles ainda lhe deixam. Você fica lá. E no barco não, no barco pode saí, pode almoçar até numas cidadeszinha dessa aí. O dono do barco ta sabendo que você tá lá, você já é conhecido, ele ta sabendo. Então fulano ainda não embarcô. Só saí quando embarcá. E ônibus não, cobrador num ta nem ligando, nem o motorista pra quem ta lanchando, nada. Ele lanchando, ele vem de lá e o ônibus já vai sair e aí eu desacostumo por isso. São os motivos que eu não acostumo. Você saí prá lancha numa cidade de interior e você tem que tá de olho no motorista. Na hora que ele parti pro ônibus, você já tem que ter comido e “vamo pra lá que já ta saindo” [...]. No barco não.

Observar, durante o transcurso de nossa conversa o rosto já marcado deste senhor que atende pelo apelido de “Seu Raimundo”, emitindo traços intensivos de uma alegria incontida e ao mesmo tempo revoltada, fulminando-lhe a alma e lhe denunciando nos olhos umedecidos uma memória involuntária justamente quando proferia esta pergunta, era definitivamente revelador e, evidentemente, não podia ser alcançada pelo leitor através da

mera transcrição de seu depoimento. Penso até que não se possa encontrar tradução em nossa língua e, por isso, talvez esta imagem devesse ser escrita em outra. Foram, na verdade, intensidades de um tempo redescoberto como este que me levaram a pensar na formulação de uma composição em potência, de uma escrita possível... em imagens, de modo que agora é também a hora de conectá-las, de as revelarmos na busca dirigida a ela. É chegada a hora da composição final. Que fazer? Voltar às partes, aos fragmentos. Mais uma volta então.

Lembre-se leitor que iniciamos nosso trajeto a partir de uma metade. Retorne, por exemplo, à primeira delas, inscrita na epígrafe dessa dissertação. É uma metade que se completa apenas no final deste trabalho, em sua conclusão, onde está a sua contra-face. E eis que em sua mensagem jaz o sentido da perda, a perda de um pedaço de mim, que se traduz de formas diversas, exposta por metáforas também diversas para que tenhamos idéia do alcance da dor provocada por esta ausência, que também é provocada. Insuportável... talvez este seja mesmo uma forma de tradução do derradeiro colocado para aqueles que vivem lá, sobretudo quando a expropriação parece ser o fantasma que ronda o destino daquelas margens. Um pedaço da cidade em vias de ser amputado, em vias de se tornar vítima de sua própria cidade, tornada agora seu algoz.

Surge então uma outra parte: o homem, e a mulher, é parte da cidade, e a cidade está em seus corpos, como os versos de Gullar nos conduzem a imaginar. Disso, e diante do poema de Chico, teríamos de concluir que não se trataria apenas da perda de parte da cidade, mas de uma parte de mim (de nós) na perda de um pedaço da cidade.

Mas, a experiência no Porto parece ter-me ensinado que se trata de uma amputação velada, disfarçada. Disfarçada sob o discurso do “resgate”. Perante a ele, é produzido um paradoxo: é possível sentir saudades de alguém que ainda não se foi, ou dito de outra maneira, é possível pretender resgatar uma imagem da cidade que não fora perdida? O que dizer da cidade ribeirinha nesse contexto? Neste caso, não se estará procedendo a uma amputação de um pedaço da cidade?

Mas, para termos respostas, falta ainda uma última metade, aquela que completa o círculo dessa composição. Ela é dada pela metáfora do espelho, que aqui condenamos, pois, se de fato, para redescobrir o tempo perdido do rio devemos focar o olhar através das margens, como insistentemente estamos afirmando, não podemos fazer isso diante de um espelho, mas, como Proust já observara “Mesmo aqueles que foram favoráveis à minha percepção das verdades... felicitaram-me por tê-las descoberto ao ‘microscópio’, quando, ao contrário, eu me servira de um telescópio para perceber coisas, de fato muito pequenas, mas

porque eram, cada uma, um mundo. Ali onde eu buscava as grandes leis, chamavam-me de escavador de detalhes” (PROUST apud BRASSAÏ, 2005, p.127-128).

Não podemos proceder a esta busca diante do espelho, como as ações do poder público e de movimentos sociais emergentes vêm procedendo. Devemos polir o espelho para enxergar o outro que através dele mora. Penetrar espaços, como o Porto da Palha, para neles redescobrir o tempo do rio. Experimentar, por fim, a margem deste pedaço de mim e da cidade, esta forma protuberante, cujas vozes agora ouço sussurrar ao pé de meu ouvido, tentando me dizer o porquê de aquelas pessoa insistirem em ali ficar. Como a calma de uma maré, ela me responde: “porque estamos sempre voltando para casa”.

## REFERÊNCIAS

AMARAL, M. D. B.. **Waterfront como imagem do urbano:** concepções e práticas de gestão na orla fluvial de Belém – o caso do Complexo Estação das Docas. Belém: UFPA/NAEA, 2003. Originalmente apresentado como monografia de especialização, Curso Internacional de Formação de Especialistas em Áreas Amazônicas, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2003.

\_\_\_\_\_. **A guerra das águas:** concepções e práticas de planejamento e gestão na orla fluvial de Belém (PA). Belém:UFPA/NAEA, 2005. Originalmente apresentado como dissertação de mestrado, Curso Internacional de Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2005.

ARGIER, M.. Distúrbios identitários em tempos de globalização. In: **Mana** – Estudos de antropologia social. Outubro/2001. Volume 7. N.8, p. 7-33.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO (PARÁ). **Ofícios da secretaria d’Estado dos Negócios Ultramarinos.** Belém: 1797.

BARBOSA, Estêvão J. S.. **O humano e o natural no estuário guajarino:** realidades sócio-ambientais e formas de intervenção espacial na zona oeste da orla de Belém. Belém, 2002 (relatório de pesquisa).

BAUMAN, Z.. **O mal-estar da pós-modernidade.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1998.

\_\_\_\_\_. **Globalização:** as conseqüências humanas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999.

\_\_\_\_\_. **Modernidade líquida.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

\_\_\_\_\_. **Comunidade:** a busca por segurança no mundo moderno. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.

\_\_\_\_\_. **Identidade.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

BARTH, F.. Grupos étnicos e suas fronteiras. In: POUTIGNAT, P.; STREIFF-FENART, J.. **Teorias da etnicidade.** São Paulo: UNESP, 1998, p.185-228.

BATES, H. W.. **Um naturalista no rio Amazonas.** São Paulo: EDUSP, 1979. (Coleção Reconquista do Brasil).

BRASSAÏ. **Proust e a fotografia.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

BELÉM. Coordenadoria Geral e de Planejamento – COGEP. **Plano diretor de Belém – 1991: diagnóstico.** Belém, 1991. (Versão preliminar).

\_\_\_\_\_. **Pró-Belém:** plano de reestruturação da orla de Belém. Belém: PMB, 2000.

\_\_\_\_\_. Secretária Municipal de Economia. **Quadro de volume dos produtos hotifrutigranjeiros ofertados a nível de comercialização nos portos municipais - Ano/2002.** Belém, 2002.

\_\_\_\_\_. Secretária Municipal de Economia. **Quadro de volume dos produtos hotifrutigranjeiros ofertados a nível de comercialização nos portos municipais - Ano/2003.** Belém, 2003.

\_\_\_\_\_. Secretária Municipal de Economia. **Quadro de volume dos produtos hotifrutigranjeiros ofertados a nível de comercialização nos portos municipais - Ano/2004.** Belém, 2004.

\_\_\_\_\_. Secretária Municipal de Economia. **Quadro de volume dos produtos hotifrutigranjeiros ofertados a nível de comercialização nos portos municipais - Ano/2005.** Belém, 2005.

BOLLE, W.. **Fisiognomia da metrópole moderna:** representação da história em Walter Benjamin. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2000.

BOURDIEU, P.. **Razões práticas:** sobre a teoria da ação. 5ª ed. Campina/SP: Papirus, 1996.

BHABHA, H.. **O local da cultura.** Belo Horizonte: UFMG/Humanitas, 2003.

BUBER, M..**Sobre comunidade.** São Paulo: Perspectiva, 1987.

CALVINO, I.. **As cidades invisíveis.** São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

CASTELLS, M.. **O poder da identidade.** 2ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000. (A era da informação: economia, sociedade e cultura; v.2).

CORREIA, R. L.. A organização urbana. In: **Geografia do Brasil.** Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), diretoria de geociências. Rio de Janeiro: IBGE, 1989.

\_\_\_\_\_. **A rede urbana.** 2ª ed. São Paulo: Ática, 1994. (Série Princípios.).

\_\_\_\_\_. Territorialidade da corporação: um exemplo. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A.; SILVEIRA, M. L. (orgs.) **Território: globalização e fragmentação**. 2ª ed. São Paulo: Hucitec/AMPUR, 1996, p.151-260.

CLIFFORD, J.. **A experiência etnográfica: antropologia e literatura no século XX**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.

CRUZ, E.. **Procissão dos séculos**. Belém: EDUFPA, 1952.

\_\_\_\_\_. **História de Belém**. Belém: EDUFPA, 1973. (Coleção Amazônia).

\_\_\_\_\_. **História da Associação Comercial do Pará**. 2ª ed. Belém: EDUFPA, 1996.

DELEUZE, G.. **Conversações**. Rio de Janeiro: Editora 34, 2006a.

\_\_\_\_\_. **Proust e os signos**. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2006b.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F.. **O que é a filosofia?** Rio de Janeiro: Editora 34, 1992.

DI PAOLO, P.. **Cabanagem: a revolução popular na Amazônia**. Belém: Cejup, 1990.

FERNANDES, F.. **Comunidade e sociedade: leituras sobre problemas conceituais, metodológicos e de aplicação**. São Paulo: Editora Nacional/EDUSP, 1973.

GATTI, B. A.. **Grupo focal na pesquisa em ciências sociais e humanas**. Brasília/DF: Líber Livro, 2005. (Série Pesquisa em Educação)

GEERTZ, C.. Uma descrição densa: por uma teoria interpretativa da cultura. In: \_\_\_\_\_. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 1989, p.13-41.

GIDDENS, A.. **Dualidade da estrutura: agência e estrutura**. Oeiras/Portugal: Celta Editora, 2000.

\_\_\_\_\_. **A constituição da sociedade**. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

HAESBAERT, R.. **Des-territorialização e identidade: a rede “gaúcha” no nordeste**. Niterói-RJ: EDUFF, 1997.

\_\_\_\_\_. Identidades territoriais. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L.. **Manifestações da cultura no espaço**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1999, p.169-190 (Série Geografia Cultural).

\_\_\_\_\_. Concepções de território para entender a desterritorialização. In: SANTOS, Milton. et. alli. **Território, territórios**. Niterói: Programa de Pós-graduação em Geografia, 2002a, p. 17-38.

\_\_\_\_\_. **Territórios alternativos**. Niterói: EDUFF/São Paulo: Contexto, 2002b.

\_\_\_\_\_. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

\_\_\_\_\_. **Da desterritorialização à multiterritorialidade**. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, X, 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: USP, 2005, p.6774-6792. 1 CD-ROM.

HAGUETT, T. M. F.. **Metodologias qualitativas na sociologia**. 9ª ed. Petrópolis/RJ: Editora Vozes, 2003.

HALL, S.. **Identidades culturais na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 1997.

\_\_\_\_\_. **Da diáspora: identidades e mediações culturais**. Belo Horizonte: UFMG/Humanitas, 2003.

IANNI, O.. **A sociedade global**. 9ª ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2001.

LEFEBVRE, H.. **Le manifeste différentialiste**. Paris: Gallimard, 1970.

\_\_\_\_\_. **Espacio y política: el derecho a la ciudad, II**. Barcelona: Ediciones península, 1976.

\_\_\_\_\_. **A revolução urbana**. São Paulo: UFMG/Humanitas, 1999.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Centaurus, 2000.

LAMARTINE, A.. **Tricentenário da Fundação de Belém**. [São Paulo]: Livraria Bitencourt, [2002].

LOPES, S. de N.. **O comércio interno na sociedade paraense oitocentista**. Belém: UFPA/NAEA, 2002. Originalmente apresentado como dissertação de mestrado, Curso Internacional de Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2002.

MAGNANI, J. G. C.. Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole. In: MAGNANI, J. G. C.; TORRES, L. L.. **Na metrópole: textos de antropologia urbana**. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2000, p. 12-53.

MARIN, R. A.. Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. In: SIMPÓSIO DE TRANSPORTES DA AMAZÔNIA, 2002, Belém. **Anais...** Belém: UFPA, 2002, n/p.

\_\_\_\_\_. Portos e trapiches de Belém. In: SIMPÓSIO AMAZÔNIA, CIDADES E GEOPOLÍTICA DAS ÁGUAS, 2003, Belém. **Anais...** Belém: NAEA/ UFPA, 2003, p. 78-79.

MARIN, R. E. A.; PINTO, M. R.; MONTEIRO, É.. Portos e trapiches como espelhos das comunidades negras rurais. In: TRINDADE JR., S. C. C.; SILVA, M. A. P.. **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: CFCH/EDUFPA, 2005, p.130-144.

MARTINS, J. S.. As temporalidades da história na dialética de Henri Lefebvre. In: MARTINS, José de S. (org.) **Henri Lefebvre e o retorna da dialética**. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 13-24.

\_\_\_\_\_. **Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

\_\_\_\_\_. **Exclusão social e nova desigualdade**. 2ª ed. São Paulo: Paulus, 2003a.

\_\_\_\_\_. **A sociedade vista do abismo: novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais**. 2ª ed. Petrópolis/RJ: Vozes, 2003b.

MARX, K.. **O capital: o processo de produção do capital**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1975. v. I, livro primeiro.

MEIRA FILHO, A.. **Contribuição à história de Belém**. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1974. (v. II).

\_\_\_\_\_. **A evolução histórica de Belém do Grão-Pará: fundação e história**. Belém: Imprensa Oficial do Estado, 1976. (v. I).

MOREIRA, E.. Belém e sua expressão geográfica. In: **Pará: obras reunidas de Eidorfe Moreira**. Belém: Cejup, 1989, V.I.

OLIVEIRA, J. A. As pequenas cidades da Amazônia: espaços perdidos e reencontrados. In: DAMIANI, A. L.; CARLOS, A. F. A.; SEABRA, O. C. L. **O espaço no fim do século: a nova raridade**. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2001. (Geusp: novas abordagens), p.199-213.

OLIVEIRA, R. C.. **O trabalho do antropólogo**. 2ª ed. Brasília: Paralelo 15, São Paulo: UNESP, 2000.

PAIVA, R.. **O espírito comum: comunidade, mídia e globalismo**. 2ª ed. Rio de Janeiro: MAUAD, 2003.



PARÁ. **Álbum do Pará**. Belém, [1904].

PEIXOTO, N. B.. **Paisagens Urbanas**. 3ª ed. São Paulo: SENAC, 2004.

PENTEADO, A. R.. **Belém**: estudo de geografia urbana. Belém: UFPA, 1968, V.I. (Coleção Amazônia).

PORTAL, M. A.. La cuestión de la identidad urbana: una reflexión teórica. In: **BOLETIN DE ANTROPOLOGIA AMERICANA**. N° 27. Julio, 1993, p.56-73.

POUTIGNAT, P.; STREIFF-FENART, J.. **Teorias da etnicidade**. Seguindo de Grupos Étnicos e suas fronteiras de Fredrik Barth. São Paulo: UNESP, 1998.

PROENÇA, A. C. E se a cidade das mangueiras ganhasse uma nova cara? **Diário do Pará**. Belém, 8 jan. 2005. Top, p.04,05,09.

RAYOL, D. A.. **Motins Políticos**: ou a história dos principais acontecimentos políticos do Pará desde o ano de 1821 até 1835. Belém: EDUFPA, 1970.

SALLES, V.. **O negro no Pará sob o regime da escravidão**. Belém/Brasília: Ministério da cultura/SECULT/Fundação Cultural “Tancredo Neves”, 1988.

SANTOS, M.. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1991.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

\_\_\_\_\_. O dinheiro e o território. In: SANTOS, Milton. et. alli. **Território, territórios**. Niterói: Programa de Pós-graduação em Geografia-PPGEO-UFF/AGB, 2002, p.9-16.

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2ª ed. São Paulo, 2004.

SENNETT, R.. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. 5ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, M. A. P.; MALHEIRO, B. C. P.. A face ribeirinha da orla fluvial de Belém: espaços de (sobre)vivência na diferença. In: TRINDADE JR., S. C. C.; SILVA, M. A. P.. **Belém**: a cidade e o rio na Amazônia. Belém:EDUFPA/CFCH, 2005, P.145-169.

SILVA, T. T. da.. A produção social da identidade e da diferença. In: SILVA, T. T. da (org.). **Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais**. 3ª ed. Petrópolis/RJ: Vozes, 2000, p. 73-102.

SILVA, W. G.. **O antropólogo e sua magia: trabalho de campo e texto etnográfico nas pesquisas antropológicas sobre religiões afro-brasileiras**. São Paulo: EDUSP, 2006.

TRINDADE JR., S. C. C.. **A cidade dispersa: os novos espaços de assentamento em Belém e a reestruturação metropolitana**. São Paulo: USP, 1998. Originalmente apresentado como Tese de Doutorado à Faculdade de Filosofias, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

\_\_\_\_\_. Belém: forma metropolitana e cotidianidade na Amazônia brasileira. In: **Humanitas**, Belém: UFPA/CFCH, v. 15, n. 2, jul./dez., 1999, p.143-158.

\_\_\_\_\_. **Apropriação do espaço e controle do uso do solo**. UFPA: Belém, 2000 (Projeto de Pesquisa).

\_\_\_\_\_. Imagens e representações da cidade ribeirinha na Amazônia: uma leitura a partir de suas orlas fluviais. In **Humanitas**. Belém: UFPA/CFCH, v. 18, n. 2, jan./dez., 2003, p.135-148.

TRINDADE JR., S. C. C. et alii. **Considerações sobre a produção do espaço na orla fluvial de Belém**. Belém: UFPA, 2000 (mimeo).

\_\_\_\_\_. De “cidade ribeirinha” à “cidade das águas”: apropriação espacial e gestão do uso do solo na orla de Belém. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 13, 2002, João Pessoa. **Anais...** João Pessoa: UFPB, 2002, n/p. 1 CD-ROM.

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

TRINDADE JR, S. C. C.; SILVA, M. A. P.. **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA/CFCH, 2005.

VERGER, P.. **Verger-Bastide: dimensões de uma amizade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

WALACE, A. R.. **Viagens pelos rios Amazonas e negro**. São Paulo: EDUSP, 1979. (Coleção Reconquista do Brasil).

WEBER, M.. Comunidade e sociedade como estruturas de socialização. In: FERNANDES, F.. **Comunidade e sociedade**: leituras sobre problemas conceituais, metodológicos e de aplicação. São Paulo: Editora Nacional/EDUSP, 1973, p.140-148.

WEINSTEIN, B.. **A borracha na Amazônia**: expansão e decadência (1850-1920). São Paulo: Hucitec, 1993 (Estudos Históricos, 20).

WOODWARD, K.. Identidade e diferença: uma introdução teórico conceitual. In: SILVA, Tomaz Tadeu da (org.). **Identidade e diferença**: a perspectiva dos estudos culturais. 3ª ed. Petrópolis/RJ: Vozes, 2000, p.7-72.

XIMENES, T. (ORG.). **Embarcações, homens e rios na Amazônia**. Belém: UFPA, 1996.

**ANEXO A – QUESTIONÁRIO APLICADO JUNTO AOS FEIRANTES DO PORTO  
DA PALHA**

**A CIDADE VISTA ATRAVÉS DO PORTO:**  
*múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA)*

QUESTIONÁRIO A SER APLICADO JUNTO AOS FEIRANTES DO PORTO DA  
PALHA.

**1. Dados gerais do feirante:**

- a) Nome: \_\_\_\_\_.
- b) Naturalidade: \_\_\_\_\_.
- c) Local de moradia: \_\_\_\_\_.
- d) Profissão: \_\_\_\_\_.
- e) Ocupação: \_\_\_\_\_.

**2. Dados gerais de identificação do imóvel/estabelecimento:**

- a) Qual a atividade desenvolvida em seu estabelecimento?  
\_\_\_\_\_.
- b) Você desenvolve outra atividade além desta? Qual? Onde?  
\_\_\_\_\_.
- c) Há quanto tempo você desenvolve esta atividade no Porto da Palha?  
\_\_\_\_\_.
- d) De onde vem os produtos que você comercializa (se for o caso)?  
\_\_\_\_\_.
- e) De onde vem seus principais compradores?  
\_\_\_\_\_.
- f) Como você adquiriu este estabelecimento?  
\_\_\_\_\_.
- g) Qual o seu rendimento mensal?  
\_\_\_\_\_.

**3. Dados gerais acerca da importância da Feira e do Porto da Palha para a atividade desenvolvida:**

a) Existe alguma relação entre sua atividade e o porto/trapiche? Qual?

---

b) Existe alguma relação de sua atividade com as demais existentes na feira? Qual?

---

c) E com as pessoas que chegam e saem de barco através do porto/trapiche?

---

d) Qual a importância do Porto da Palha para seu trabalho e para sua vida?

---

e) Você tem conhecimento do projeto da PMB chamado “Portal da Amazônia”?

---

f) Como você teve conhecimento deste projeto (caso a resposta da questão d seja afirmativa)?

---

g) Quais as conseqüências possíveis para sua atividade?

---

h) O que os feirantes e os demais trabalhadores do Porto da Palha vêm fazendo com relação ao projeto “Portal da Amazônia”?

---

**ANEXO B – ROTEIRO DE ENTREVISTAS REALIZADAS COM OS FEIRANTES E  
TRABALHADORES DO PORTO DA PALHA**

**A CIDADE VISTA ATRAVÉS DO PORTO:**  
*múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA)*

ROTEIRO DE ENTREVISTAS A SER APLICADO JUNTO AOS FEIRANTES DO  
TRAPICHE DO PORTO DA PALHA

**1. Informações gerais:**

- a) Qual o seu nome?
- b) De onde você é?
- c) Há quanto tempo você trabalha no porto/feira?
- d) Qual a importância do porto para você?

**2. O uso do rio, da orla e do porto para as atividades:**

- a) Quais são as principais atividades desenvolvidas no Porto/feira?
- b) Quais os principais produtos desembarcados?
- c) De onde vêm os produtos desembarcados/vendidos na feira/porto?

**3. Demandas e formas de organização no porto/feira:**

- a) Quais as necessidades existentes no porto/feira?
- b) Existiu algum tipo de participação dos trabalhadores e/ou moradores do porto/feira no Congresso da Cidade e/ou no Orçamento Participativo, durante a administração petista em Belém?
- c) Existe alguma organização ou associação no Porto/feira?



**A CIDADE VISTA ATRAVÉS DO PORTO:**  
*múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA)*

ROTEIRO DE ENTREVISTAS A SER APLICADO JUNTO AOS FEIRANTES DO  
TRAPICHE DO PORTO DA PALHA.

1. Qual o seu nome?
2. Qual a sua naturalidade?
3. Onde você mora?
4. Qual a sua ocupação?
5. Há quanto tempo você trabalha no Porto?
6. O que você comercializa?
7. Com quem você comercializa?
8. De onde vem seus principais compradores?
9. Quantas vezes você vem à cidade de Belém?
10. Quais são os seus principais motivos para vir à cidade?
11. Você utiliza outro transporte para fazer esse trajeto? (Se a resposta for sim, perguntar qual. Caso seja não, indagar por quê)
12. Qual a importância que o Porto da Palha tem para seu trabalho e sua vida?
13. Você tem conhecimento do projeto da PMB chamado “Portal da Amazônia”?
14. Como você obteve conhecimento deste projeto (perguntar caso a resposta da questão 13 seja afirmativa)?
15. Quais as possíveis consequências para sua atividade?
16. O que os feirantes e as demais pessoas que trabalham e moram no Porto da Palha vêm fazendo com relação ao projeto “Portal da Amazônia”?

**A CIDADE VISTA ATRAVÉS DO PORTO:**  
*múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA)*

ROTEIRO DE ENTREVISTAS A SER APLICADO JUNTO AOS BARQUEIROS DO  
TRAPICHE DO PORTO DA PALHA.

1. Qual o seu nome?
2. Qual a sua naturalidade?
3. Onde você mora?
4. Qual a sua ocupação?
5. Há quanto tempo você trabalha como barqueiro?
6. Quantos barcos você tem?
7. O que você transporta?
8. De onde vem (observar se passageiros e/ou cargas)?
9. Quantas vezes na semana?
10. Que outro motivo leva você a vir à Belém?
11. Você utiliza outro porto além do Porto da Palha?
12. Qual a importância que o Porto da Palha tem para o seu trabalho e para sua vida?
13. Você tem conhecimento do projeto da PMB “Portal da Amazônia”?
14. Como você obteve conhecimento desse projeto (perguntar caso a resposta da questão 13 seja afirmativa)?
15. Quais as possíveis consequências para sua atividade?
16. O que os barqueiros, os feirantes e os moradores do porto vêm fazendo com relação a este projeto?

**A CIDADE VISTA ATRAVÉS DO PORTO:**  
*múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA)*

**ROTEIRO DE ENTREVISTAS A SER APLICADO JUNTO ÀS PESSOAS QUE VIAJAM  
ATRAVÉS DO TRAPICHE DO PORTO DA PALHA.**

- a) Qual o seu nome?
- b) Qual a sua ocupação?
- c) Qual a sua naturalidade?
- d) Onde você mora?
- e) Para onde você está indo?
- f) Você viaja para outros lugares além desse? Qual?
- g) Há quanto tempo você utiliza o Porto da Palha para realizar seus trajetos?
- h) Você utiliza outro tipo de transporte para realizar seus trajetos? Quais?
- i) Quais os motivos que levam você a utilizar o Porto da Palha?
- j) Para onde você viaja frequentemente? Por quê?(caso o viajante seja da cidade e esteja se dirigindo a outro local)
- k) Quais os motivos que levam você a vir à Belém? (caso o viajante seja de outra cidade e esteja chegando à Belém)
- l) Que lugares você costuma acessar na cidade quando vem à Belém? Por quê?
- m) Qual a importância que o Porto da Palha assume para a realização de seus trajetos?
- n) Você tem conhecimento do projeto da PMB “Portal da Amazônia”?
- o) Como você obteve conhecimento desse projeto (perguntar caso a resposta da questão 13 seja afirmativa)?
- p) Quais as possíveis consequências para suas viagens?
- q) O que os barqueiros, os feirantes, os moradores e os viajantes do porto vêm fazendo com relação a este projeto?

**ANEXO C – ROTEIRO DE ATIVIDADES DO GRUPO FOCAL REALIZADO NO  
CENTRO COMUNITÁRIO DO PORTO DA PALHA**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ**  
PRÓ-REITORIA DE EXTENSÃO

**PROJETO: “ESPAÇO E CIDADANIA NA ORLA FLUVIAL DE BELÉM:  
PRATICANDO A GEOGRAFIA EM AMBIENTES NÃO-ESCOLARES”.**

**PRÁTICAS PEDAGÓGICAS PARA AMBIENTES NÃO  
ESCOLARES**

GRUPO DE PESQUISA:

**Coordenador:** Prof. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr;

**Pesquisadores:** Márcio Douglas Brito Amaral e Marcos Alexandre Pimentel da Silva;

**Bolsistas:** Bruno Cezar Pereira Malheiro, Beatriz de Sousa Vilar, Rovaine Ribeiro e Tiago Veloso Dos Santos.

**I – OBJETIVOS:**

Aprofundar o conhecimento dos espaços de múltiplas identidades urbanas, em específico o “Porto da Palha”, a partir de uma aproximação com os agentes produtores desses espaços e de suas vivências cotidianas.

**II – OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Estabelecer diálogo com os agentes produtores do espaço do “Porto da Palha” a partir da exibição de vídeos;
- Reconhecer as representações, as demandas cotidianas e o sentido de pertencimento desses agentes ao espaço do Porto;
- Refletir sobre o papel da Universidade Federal do Pará (UFPA) na discussão dos principais problemas enfrentados no cotidiano dos grupos sociais do “Porto da Palha”.

**III – CONTEÚDO DAS DISCUSSÕES:**

O diálogo será estabelecido através de exposição de vídeos sobre a realidade do espaço de vivências dessas pessoas, no caso da orla fluvial de Belém, mais especificamente o “Porto da Palha”. O conteúdo da discussão irá abarcar a realidade de trabalho e vivência na orla, as representações dos sujeitos, além de uma reflexão sobre o papel da Universidade.

#### **IV – SÍNTESE ESQUEMÁTICA DA DISCUSSÃO**

5.1 – Apresentação da atividade com destaque aos seus objetivos;

5.2 – Visão panorâmica sobre Belém e sua Orla;

5.2 – Reflexão acerca das Intervenções do Poder Público na orla fluvial.

#### **IV – METODOLOGIA/CRONOLOGIA DE TRABALHO:**

- Motivação inicial:

Nesse primeiro momento o mediador da atividade deve esclarecer os objetivos da atividade, bem como apresentar, em linhas gerais o projeto de pesquisa (o tempo estimado para realizar essa breve introdução é de 5 minutos). O recurso utilizado nesse primeiro momento para envolver os sujeitos com a discussão que se deseja desenvolver e, assim, motivá-los a participarem das dinâmicas programadas, é a exibição de um vídeo sobre a temática abordada (o vídeo tem 30 minutos de duração).

- Discussão sobre o vídeo/Construção do Painel de fotografias (a identificação) (30 minutos)

Este será o momento de maior interação entre o grupo de pesquisa e os agentes produtores dos espaços analisados. Nessa etapa da atividade realizar-se-á a construção de um painel de fotografias terá como dinâmica a construção de um painel de fotografias. A construção desse painel dar-se-á da seguinte maneira:

1. Primeiro serão distribuídas, para todos os sujeitos participantes, as fotos que registram diversas paisagens da orla fluvial de Belém, das quais algumas o vídeo já deverá ter mostrado;
2. Após essa distribuição, o mediador irá pedir que cada sujeito escolha duas fotos: a que ele mais se identificou e a que ele menos se identificou;
3. Em um terceiro momento o mediador deve pedir para que cada sujeito, um por um, cole no cartaz (que possuirá duas colunas, uma para as fotos que os sujeitos se identificaram e outra para as fotos que eles não se identificaram) as fotos escolhidas e diga o porquê da escolha. As perguntas básicas são: Por que você se identificou com essa fotografia? Por que você não se identificou com essa fotografia?

- Discussão sobre o vídeo/ construindo cartões-postais:

Nesse momento será construído outro painel, mas agora formado por cartões-postais da orla fluvial de Belém. A construção desse painel dar-se-á da seguinte maneira:

1. Primeiramente serão distribuídos os cartões-postais para todos os sujeitos;

2. Em um segundo momento será montada uma situação imaginária: o mediador irá pedir para que todos se imaginem turistas que vem a Belém e, nessa condição, digam qual ponto turístico, representado nos cartões-postais, que eles escolheriam para visitar preferencialmente;
  3. O mediador, em um terceiro momento da dinâmica, deve pedir para que cada um dos sujeitos cole o cartão-postal escolhido no segundo cartaz: Por que você escolheu esse cartão-postal?
  4. Caso nenhum sujeito tenha contestado a ausência do “Porto da Palha” nos cartões-postais, o mediador deve provocar a todos com as seguintes questões: Qual o motivo da ausência do “Porto da Palha” nesses cartões-postais? Por que esse espaço não está em nenhum cartão postal se nele está viva e exposta a cultura amazônica? Por que as intervenções urbanísticas do poder público privilegiam e selecionam determinados espaços e não outros, a exemplo do Porto da Palha?
- Para cumprir com o último objetivo estabelecido por esse plano, o mediador, ao final da construção do segundo painel, promoverá uma reflexão a respeito de como a Universidade pode refletir sobre os problemas no Porto. Essa discussão será construída com a retomada a partir de alguns pontos do vídeo. As perguntas preferenciais: o vídeo refletiu realmente a realidade do dia-a-dia do Porto? Quais as principais dificuldades enfrentadas? Como podemos ajudar? Esse momento já serve de avaliação da atividade e pode ser uma ponta para a sugestão de futuras atividades.
  - A partir da utilização da técnica do grupo focal, durante o desenvolvimento da atividade de extensão, dois alunos do grupo de pesquisa estarão silenciosamente anotando; dois estarão gravando as discussões com pequenos gravadores (caso não se consiga alguém para registrar a atividade através de filmagem); um deverá estar tirando fotos; além do mediador que será quem conduzirá a discussão pela estrutura montada nesse plano pedagógico;

#### V – MATERIAIS/RECURSOS A SEREM UTILIZADOS:

<b>Material (descrição)</b>	<b>Valor Unitário (R\$)</b>	<b>Valor Total (R\$)</b>
Papel Madeira	R\$ 0,40	R\$ 2,00
Fita Durex	R\$ 0,50	R\$ 0,50

**ANEXO D – FICHA DE INSCRIÇÃO DOS MEMBROS DO CENTRO  
COMUNITÁRIO**





## ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE DO CENTRO COMUNITARIO DO PORTO DA PALHA

Inscrição Municipal: 096391-5 CNPJ: 14067995/0001-12  
 Tv. Padre Eutiquio n° 4189, bairro do Condor, cep:66065058  
 Fundado em 01/05/1983

### Ficha de Inscrição

Nome \_\_\_\_\_ Idade \_\_\_\_\_ Data de nasc. \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Endereço \_\_\_\_\_ Bairro \_\_\_\_\_

Perímetro \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_

Identidade \_\_\_\_\_ CPF \_\_\_\_\_ Estado Civil \_\_\_\_\_

Título de Eleitor N° \_\_\_\_\_ Zona \_\_\_\_\_ Seção \_\_\_\_\_

#### Dependentes:

1. \_\_\_\_\_ Idade \_\_\_\_\_ Data/Nasc. \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_ Idade \_\_\_\_\_ Data/Nasc. \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_ Idade \_\_\_\_\_ Data/Nasc. \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

4. \_\_\_\_\_ Idade \_\_\_\_\_ Data/Nasc. \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

5. \_\_\_\_\_ Idade \_\_\_\_\_ Data/Nasc. \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

6. \_\_\_\_\_ Idade \_\_\_\_\_ Data/Nasc. \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

7. \_\_\_\_\_ Idade \_\_\_\_\_ Data/Nasc. \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

8. \_\_\_\_\_ Idade \_\_\_\_\_ Data/Nasc. \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Corretor \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
 Assinatura do Associado

Belém, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_



ASSOCIAÇÃO BENEFICENTE DO CENTRO COMUNITARIO DO PORTO DA PALHA

Inscrição Municipal: 096391-5 CNPJ: 14067995/0001-12

Tv. Padre Eutiquio n° 4189 bairro do Condor, cep: 66065058

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS, DEVERES E OBRIGAÇÕES DA ASSOCIAÇÃO, DO ASSOCIADO E SEUS DEPENDENTES.

## • DOS SERVIÇOS, DEVERES E OBRIGAÇÕES DA ASSOCIAÇÃO.

A Associação Beneficente do Centro Comunitário do Porto da Palha, oferecerá para seus Associados e dependentes, nos dias de \*segunda à sexta-feira atendimento medico (clinico geral e pediatria), odontológico (extração dentaria, descontos em serviços de limpeza e restauração), laboratorial (ver lista de exames), oftalmológico (oculista conveniado), exames de raios-X com a clinica conveniada (ver lista de exames) e \*funeral completo.

\*Os serviços de atendimento do setor de saúde, estarão disponíveis apenas nos dias de segunda à sexta-feira pela parte da manhã. Serviços internos como pagamentos e informações, funcionaram de segunda a sábado sendo que de segunda à sexta-feira pelo horário comercial e no sábado até às 11h e 30m.

\*O serviço póstumo estará disponível 24h por dia sendo que no ato da inscrição do Associado, ficará valendo uma carência de 04 meses para a utilização a partir da data de assinatura do contrato. No atendimento Fúnebre são oferecidos os serviços de remoção, carro fúnebre, uma (1) urna mortuária simples com visor, um ônibus e apetrechos funerários.

A Associação disponibilizará um \*cobrador que ficará responsável pela arrecadação da mensalidade, sendo que o Associado deverá marcar uma data para que o mesmo possa efetuar o pagamento.

\*O cobrador, ao chegar na residência do Associado, se identificará com o crachá contendo o seu nome, numero do RG e identificação da Associação.

A Associação disponibilizará 8 vagas para dependentes, sendo que o Associado só poderá inscrever os seus dependentes, se os mesmos possuírem vínculos de parentesco.

A Associação dará ao Associado e a cada um de seus dependentes, uma carteirinha contendo a foto, nome, data de nascimento e identificação de dependente ou titular.

Se caso o Associado atrasar a mensalidade os serviços oferecidos serão suspensos onde a Associação dará 02 meses para que o mesmo possa resolver a sua situação de inadimplência e se ao termino do prazo nada tenha sido resolvido a sua ficha de inscrição será automaticamente cancelada sem que a Associação sofra qualquer espécie de ação judicial, pagamento de multa ou indenização e se caso o Associado queira reativar sua inscrição, o mesmo terá que pagar uma taxa de R\$ 20,00 mais a mensalidade do mês corrente e esperar uma carência de 05 meses para poder obter os serviços funerários sendo que os demais serviços já estarão a sua disposição.

A Associação tem o dever de sempre oferecer os seus serviços com total qualidade e eficiência para o seu Associado e de sempre mantê-lo informado sobre qualquer mudança ocorrida no atendimento através de reunião ou carta informativa.

• **DOS DEVERES E OBRIGAÇÕES DO ASSOCIADO E SEUS DEPENDENTES**

É dever do Associado pagar a mensalidade na data estipulada pelo mesmo.

É dever do Associado e seus dependentes apresentarem sua carteirinha e o talão do último mês pago devidamente em dia, no ato da solicitação de atendimento.

É dever do Associado informar a Associação no caso de mudança de endereço.

O Associado e seus dependentes nunca poderão repassar sua carteirinha a terceiros, sob pena de ter a sua ficha de inscrição cancelada.

No caso de atraso no pagamento, o Associado deverá entrar em contato com a Direção da Associação.

Não é permitida troca de dependentes em nenhuma circunstância.

Só terá direito ao benefício concedidos pela Associação aos dependentes que estiverem devidamente escritos na ficha de inscrição.

• **QUANTO AO CANCELAMENTO DO CONTRATO**

A Associação só poderá rescindir o contrato com o Associado se caso o mesmo não mantiver suas obrigações e deveres, sendo que no ato do cancelamento fica estipulado por este contrato que a *Associação Beneficente do Centro Comunitário do Porto da Palha*, não sofrerá qualquer espécie de ação judicial, pagamento de multa ou indenização por parte do Associado e de seus dependentes.

O Associado que quiser obter o cancelamento de seu contrato seja por qualquer motivo, poderá obtê-lo, sem que o mesmo pague multa ou indenização para a Associação.

O valor da Associação poderá sofrer alteração anualmente, conforme tomada de aumento de materiais, subsídios e remunerações , ou/e de acordo com a política governamental vigente.

**ASSINATURA DO CONTRATO:**

---

Assinatura do Titular (Associado)

---

Assinatura do Corretor

**VALOR DO CONTRATO: \*R\$1 7,00**

\*O valor pago, refere-se a primeira mensalidade onde o Associado e seus dependentes já poderão usufruir dos benefícios oferecidos pela Associação, menos o serviço póstumo, onde o mesmo requer uma carência (ver nos serviços, deveres e obrigações da Associação).

Belém, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

**ANEXO E – MANIFESTO DO MOVIMENTO ORLA LIVRE**

## MOVIMENTO ORLA LIVRE



*O acesso à orla da cidade é um direito de todos*

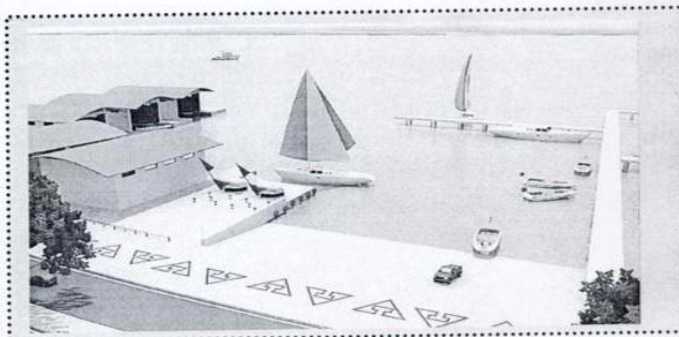
**B**uscamos alternativas para liberar a orla da cidade de Belém que hoje encontra-se quase totalmente bloqueada.

Os que vivem na cidade das mangueiras até esqueceram de que aqui ao lado corre o rio Guamá e a baía do Guajará. Não lembram de nossas origens de cidade ribeirinha, de passear na orla ou simplesmente passar o dia contemplando a enchente ou a vazante da maré.

Os benefícios de uma orla livre são inúmeros :

- Desenvolvimento do turismo, com o apoio ao turismo de eventos, dada a construção do centro de convenções em Belém;
- Criação de novos negócios ligados a orla, como cafés, pubs, restaurantes e espaços culturais;
- Aumento da qualidade de vida, com a prática de esportes ou simplesmente contemplação;
- Incremento da indústria e esportes náuticos com a construção de marinas públicas, rampas de acesso às bordas d'água, o que indiretamente gera novos empregos;

Somos um movimento social onde todos que fazem parte são voluntários, pessoas físicas e jurídicas. Desvinculados de qualquer partido político ou representantes eleitos. O carinho por Belém é que nos une.



**[www.orlalivre.com.br](http://www.orlalivre.com.br)**

**Sonhe este sonho. Espalhe esta idéia.**

Participe: [oralivre@yahoo.com.br](mailto:oralivre@yahoo.com.br)

**ANEXO F – IMAGENS DA CIDADE DAS VELAS**

## A ORLA FLUVIAL DE BELÉM



Fonte: <http://ww.orlalive.com.br>, 2006.

## VELAS EM ACRÍLICO



Fonte: <http://www.orlalive.com.br>, 2006.

## A CIDADE E A CONTEMPLAÇÃO DO RIO



Fonte: <http://www.orlalive.com.br>, 2006.

## A CIDADE DAS VELAS (MARINA PÚBLICA)



Fonte: <http://www.orlalive.com.br>, 2006



**ANEXO G – OUTRAS IMAGENS DA CIDADE RIBEIRINHA À MARGEM**

## O PORTO DO AÇAÍ (PORTO DA CONCEIÇÃO)



Foto: MALHEIRO, B. C. P., março, 2006.



Foto: MALHEIRO, B. C. P., março, 2006.

## O PORTO DA PALHA



Foto: SILVA, M. A. P., novembro, 2005.



Foto: SILVA, M. A. P., junho, 2005.

## O PORTO DA PALHA



Foto: SILVA, M. A. P., junho, 2005.



Foto: SILVA, M. A. P., junho, 2005.

**ANEXO H – VOLUME DOS PRODUTOS COMERCIALIZADOS NO PORTO DA  
PALHA**

**VOLUME DOS PRODUTOS COMERCIALIZADOS NO PORTO DA PALHA (2002) – POR MUNICÍPIO**

MUNICÍPIO	FRUTAS													
	ABIL	AÇAI	BACABA	BACURI	BANANA	BIRIBÁ	CACAU	CAJU	CANA DE AÇUCAR	CASTANHA DO PARÁ	COCO VERDE	CUPUAÇU	FARINHA	INGÁ
ACARÁ	21.976	892.600	1.970	634	91.900	2.664	1.608	36	310	-	-	10.648	-	36
ANANINDEUA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BELÉM (ILHAS)	9.592	495.125	320		13.700	280	-	-	-	-	-	6.020	-	240
BUJARU	-	-	120	312	8.000	64	-	-	-	250	2.016	470	36.810	-
IGARAPÉ - MIRIM	-	9.200	-	-	-	-	-	-	180	-	-	250	-	-
MUANÁ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S. SEB. DA B. VISTA	-	84.500	550		7.000	272	-	-	-	1.110	-	1.070	40.580	-
S. MIGUEL DO GUAMÁ	-	13.775	-	-	-	-	-	-	-	-	-	120	-	-
SANTA ISABEL	-	-	170	-	-	148	192	-	-	-	-	-	-	-
SANTA MARIA DO PARÁ	-	75	-	-	-	188	-	-	-	300	-	12	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>31.568</b>	<b>1.536.972</b>	<b>3.130</b>	<b>946</b>	<b>120.600</b>	<b>3.616</b>	<b>1.800</b>	<b>36</b>	<b>490</b>	<b>1.660</b>	<b>2.016</b>	<b>18.590</b>	<b>77.390</b>	<b>276</b>

FONTE: BELÉM, 2002.

**VOLUME DOS PRODUTOS COMERCIALIZADOS NO PORTO DA PALHA (2002) – POR MUNICÍPIO (continuação)**

MUNICÍPIO	FRUTAS											TOTAL GERAL	(%)
	JACA	LIMÃO GALEGO	MACAXEIRA	MANGA	MARACUJÁ	PIQUIÁ	PUPUNHA	TAPEREBA	TUCUMÃ	UMARI	UXI		
ACARÁ	495	90	-	1.492	634	225	47.060	720	2	720	779	1.076.683	
ANANINDEUA	-	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	
BELÉM (ILHAS)	-	-	-	430		125	595	390	3	300	284	527.544	
BUJARU	-	-	80		312	248	500		4		100	91.052	
IGARAPÉ – MIRIM	-	-	-	653	-	-	-	-	-	-	-	10.283	
MUANÁ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	84.500	
S. SEB. DA B. VISTA	-	-	-	380	-	283	375	285	6	18	88	65.841	
S. MIGUEL DO GUAMÁ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	120	
SANTA ISABEL	450	-	-	-	-	-	210	120	-	-	-	1.365	
SANTA MARIA DO PARÁ	-	-	-	-	-	-	210	-	-	180	15	1.036	
<b>TOTAL</b>	945	240	80	2.955	946	881	48.950	1.515	15	1.218	1.266	1.858.574	

FONTE: BELÉM, 2002.

**VOLUME DOS PRODUTOS COMERCIALIZADOS NO PORTO DA PALHA (2003) – POR MUNICÍPIO**

<i>MUNICÍPIO</i>	FRUTAS												
	AÇAÍ	BACABA	BACURI	BANANA	BIRIBÁ	CACAU	CAJU	CANA DE AÇUCAR	CASTANHA DO PARÁ	COCO VERDE	CUPUAÇU	FARINHA	INGÁ
<b>ABAETETUBA</b>	7.325	380	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>ACARÁ</b>	527.075	12.010	715	129.150	1.652	40	36	-	-	2.400	9.940	5.880	-
<b>BELÉM (ÍLHAS)</b>	364.025	20.460	-	21.000	264	-	-	-	-	-	4.710	1.620	144
<b>BUJARU</b>	13.050	-	-	43.500	480	-	-	-	1.150	1.440	-	26.700	-
<b>MUANÁ</b>	8.200	-	-	-	-	-	-	180	-	-	250	-	-
<b>SÃO DOMINGOS DO CAPIM</b>	17.275	-	-	-	-	-	-	-	-	3.600	200	11.400	-
<b>TOTAL</b>	936.950	32.850	715	193.650	2.396	40	36	1.150	-	7.440	14.850	45.600	144

FORNE: BELÉM, 2003.



**VOLUME DOS PRODUTOS COMERCIALIZADOS NO PORTO DA PALHA (2003) – POR MUNICÍPIO (continuação)**

<i>MUNICÍPIO</i>	FRUTAS											<b>TOTAL GERAL</b>	( <b>%</b> )
	JACA	LIMÃO GALEGO	MACAXEIRA	MANGA	MILHO VERDE	MIRITI	PIQUIÁ	PUPUNHA	TAPEREBA	TUCUMÃ	UXI		
<b>ABAETETUBA</b>	-	-	-	2.148	-	-	38	-	2.129	-	-	9.891	
<b>ACARÁ</b>	-	240	2.000	1.985	-	-	-	40.140	200	240	4.075	740.784	
<b>BELÉM (ÍLHAS)</b>	-	-	-	3.760	120	189	75	6.480	120	-	2.150	427.327	
<b>BUJARU</b>	-	-	-	-	-	-	-	1.200	-	-	-	88.765	
<b>MUANÁ</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.200	
<b>SÃO DOMINGOS DO CAPIM</b>	135	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32.640	
<b>TOTAL</b>	135	240	2.000	7.893	120	381	120	381	2.449	113	47.820	1.307.607	

FONTE: BELÉM, 2003.

**VOLUME DOS PRODUTOS COMERCIALIZADOS NO PORTO DA PALHA (2004) – POR MUNICÍPIO**

<i>MUNICÍPIO</i>	<b>FRUTAS</b>															
	AÇAÍ	BACABA	BACURI	BANANA	BIRIBÁ	CACAU	CAJU	CANA DE AÇUCAR	CASTANHA DO PARÁ	COCO VERDE	COCO SECO	CUPUAÇU	FARINHA	INGÁ	GOIABA	JAMBO
<b>ACARÁ</b>	641.050	4.040	624	94.550	1.806	152	-	-	1.740	2.880	570	29.837	72.660	184	30	3.080
<b>BELEM (ILHAS)</b>	459.400	1.960	31	41.880	-	-	-	-	1.070	696	-	2.190	247.350	-	-	560
<b>BUJARU</b>	14.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78.180	-	-	-
<b>CACHOEIRA DO ARARI</b>	70.825	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.450	-	-	-
<b>CAPITÃO POÇO</b>	19.825	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.810	-	-	-
<b>MUANÁ</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.170	-	-	-
<b>SÃO DOMINGOS DO CAPIM</b>	11.025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	104.430	-	-	-
<b>SÃO MIGUEL DO GUAMÁ</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.170	-	-	-
<b>TOTAL</b>	1.516.425	6.000	655	136.430	1.806	152	-	-	2.810	3.576	570	32.027	539.220	184	30	3.640

FONTE: BELÉM, 2004.

**VOLUME DOS PRODUTOS COMERCIALIZADOS NO PORTO DA PALHA (2004) – POR MUNICÍPIO (continuação)**

<i>MUNICÍPIO</i>	FRUTAS														<b>TOTAL GERAL</b>	<b>(%)</b>
	JACA	LIMÃO GALEGO	MACAXEIRA	MANGA	MILHO VERDE	MIRITI	PIQUIÁ	PUPUNHA	TAPEREBEBA	TUCUMÃ	UXI	UMARI	MURUCI	MELANCIA		
<b>ACARÁ</b>	1.152	270	69.600	3.276	300	299	895	63.220	3.450	573	2.191	653	10	25	1.299.315	
<b>BELEM (ILHAS)</b>	-	-	-	44	120	-	-	2.920	-	-	50	-	-	-	58.271	
<b>BUJARU</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92.480	
<b>CACHOEIRA DO ARARI</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80.275	
<b>CAPITÃO POÇO</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38.635	
<b>MUANÁ</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.170	
<b>SÃO DOMINGOS DO CAPÍM</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	115.455	
<b>SÃO MIGUEL DO GUAMÁ</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.170	
<b>TOTAL</b>	1.152	270	69.600	3.320	420	299	895	66.140	3.450	573	2.241	653	10	225	2.392.772	

FONTE: BELÉM, 2004.

# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)