

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

PORTOS E TRAPICHES COMO IMAGEM DE BELÉM: SOCIABILIDADES E IDENTIDADES
URBANAS À MARGEM DA METRÓPOLE

Marcos Alexandre Pimentel da Silva (UFPA)

Rovaine Ribeiro (UFPA)

Portos e Trapiches como Imagens de Belém:

Sociabilidades e Identidades Urbanas às Margens da MetrÓpole

O presente artigo discute a possibilidade de se pensar na produção de uma imagem outra de cidade no atual contexto urbano de Belém (PA), tendo em vista as formas de sociabilidades e a construção de múltiplas identidades urbanas através do Porto da Palha, localizado na porção sul da orla fluvial dessa cidade. Consideram-se as formas de sociabilidades enquanto práticas sócio-espaciais relativas ao lúdico e a fruição, portanto, fundados no valor de uso do espaço. Por outro lado, a identidade urbana é tomada como um processo contínuo em que são construídas múltiplas experiências de pertencimento à *urbe*. Ambos acabam concorrendo para a marcação de uma diferença material e simbólica na produção de uma imagem específica de cidade. O Porto da Palha se torna um *locus* privilegiado para a emergência de diferentes formas de sociabilidades residuais e de múltiplas construções identitárias. São enfatizados os aspectos sócio-espaciais deste processo, pois o mesmo é sustentado por uma espacialidade distinta, relativa a uma temporalidade ribeirinha, subalternizada no contexto da imagem da cidade.

No campo das atuais políticas urbanas definidas pelo Estado para a organização do espaço intra-urbano de Belém, é possível observar a emergência de um paradoxo quanto à produção sócio-espacial de sua orla e de sua imagem urbana, pois, os projetos de intervenção urbanística definidos para esta parte da cidade, ao buscarem resgatar um traço histórico-cultural importante da região, responsável por grafar singularmente tanto a história de Belém quanto a fisionomia de sua orla, acabam por negar a incorporação de espaços que ainda mantêm elementos da cultura ribeirinha amazônica, embora tal manutenção ainda se dê de forma um tanto precária.

Por isto mesmo, torna-se pertinente ponderar que neste aspecto a cidade vive um contexto imagético de produção de sua identidade/imagem urbana, pois nos projetos de intervenção urbanísticos propostos para sua faixa de orla, busca-se construir uma imagem da cidade, traduzida de formas diversas nas sínteses “cidade das águas” e “cidade ribeirinha”,¹ ambas forjadas no sentido de resgatar as relações da cidade com as águas.

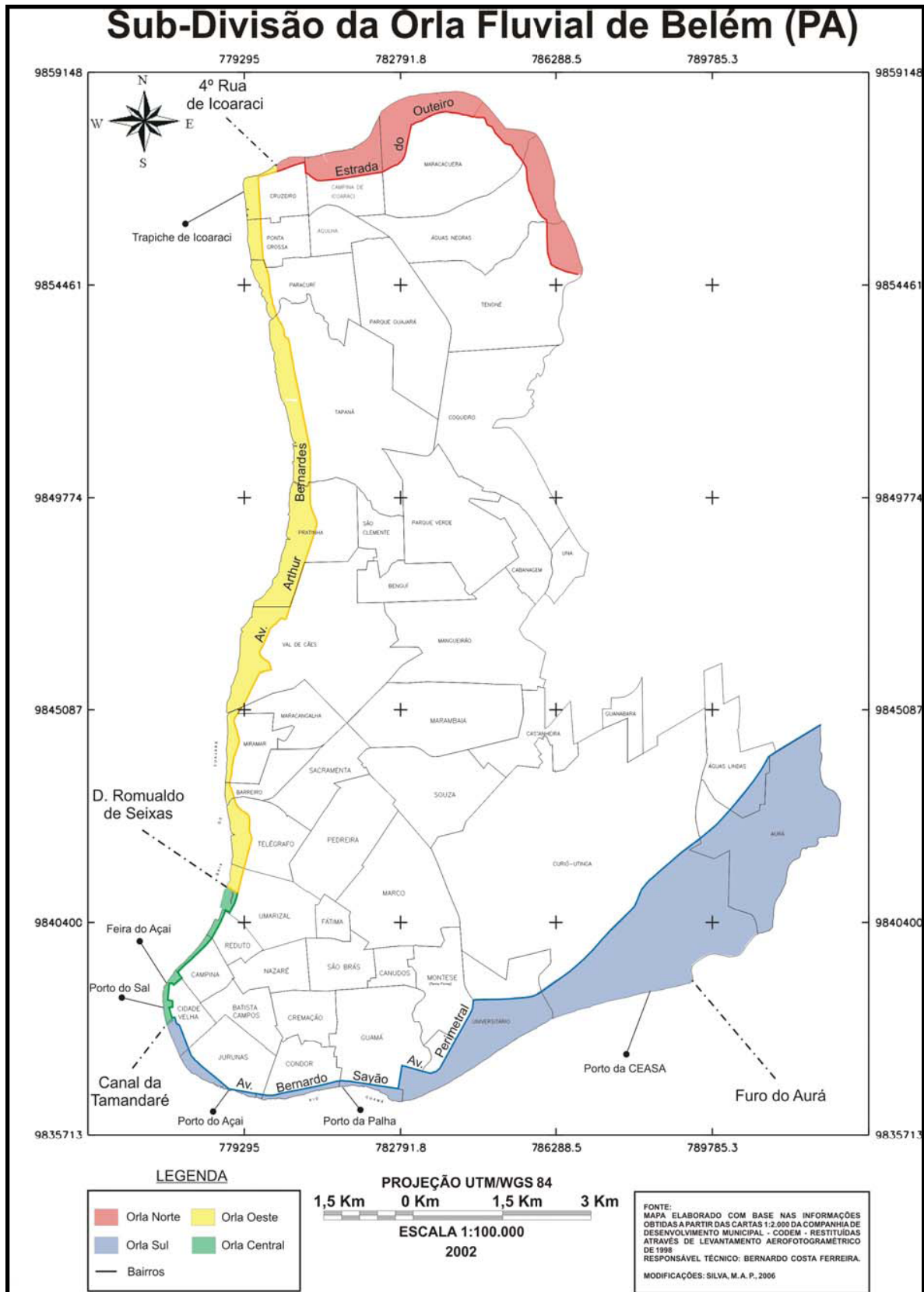
Desse modo, assim como em outros lugares, produzir uma imagem “nova” da cidade parece ter ser tornado também um dos aspectos centrais para compreender não apenas a concepção e as diferenças das atuais políticas urbanas definidas para Belém (AMARAL, 2005), com também as próprias especificidades da produção do espaço dessa cidade.

Entretanto, é possível identificar no contexto intra-urbano de Belém outras imagens da cidade e o rio? Que elementos as definem? Qual a sua importância no atual contexto dessa cidade?

Nossa premissa é a de que, se nos atermos apenas à escala do planejamento e da gestão urbanos da esfera governamental visualizaremos apenas as imagens da cidade à beira do rio, para a qual este último elemento se coloca exclusivamente enquanto moldura (TRINDADE JR., 2003). Para nós, todavia, o olhar deve ser lançado de uma outra perspectiva, pois a escala de análise é a do cotidiano das inter-relações sociais entre a cidade e o rio, o que nos conduz à investigação dos lugares que ainda resguardam elementos sócio-culturais e espaciais da cidade ribeirinha. Nestes termos, a hipótese com a qual trabalharemos se refere à possibilidade de identificar nas formas de sociabilidades e nas identidades urbanas forjadas em portos e trapiches da orla de Belém uma outra imagem de cidade, de caráter mais “espontâneo”, por assim dizer. Para isso, tomamos como referência empírica para a análise o Porto da Palha, localizado na porção mais ao sul da cidade de Belém, ao final (ou início?) da tv. Padre Eutíquio, na faixa de orla que é margeada pelas águas do Rio Guamá e delimitada internamente pela Avenida Bernardo Sayão (Mapa 1).

O artigo, por sua vez, foi estruturado em três partes. Na primeira, procedemos à revisão e discussão dos principais conceitos necessários à operacionalização da análise, notadamente os conceitos de sociabilidade e de identidade urbana, matizados por um elemento importante como a noção de margem. Na segunda, dirigimo-nos à caracterização do contexto marginal em que são tecidas as formas de sociabilidades e a construção das identidades urbanas, apontando os principais elementos da inserção precária de seus grupos sociais na cidade de Belém. Na terceira, a partir da discussão e organização dos elementos empíricos, fornecemos os principais elementos que nos ajudam a pensar a produção de um outra imagem urbana da de Belém a partir das sociabilidades e identidades construídas através do Porto de modo a considerarmos que portos e trapiches de Belém encerram lugares em que se processam relações residuais de um certo urbano na Amazônia.

MAPA 1:



Sociabilidades e Identidades Urbanas às Margens da Cidade

Com advertimos anteriormente, um primeiro elemento a ser destacado na discussão dos conceitos por nós utilizados diz respeito à noção de margem, pois, quando nos referimos a ela e a destacamos como referência para o entendimento dos conceitos de sociabilidade e de identidade urbana aqui tratados, queremos com isso enfatizar não apenas o fato absoluto de que são construções sociais que ocorrem na faixa de orla da cidade, portanto à margem da cidade; mas também traduzir a questão de as sociabilidades e as identidades urbanas se constituírem concretamente por práticas sócio-espaciais marginalizadas no conjunto das ações responsáveis por definir a organização do intra-urbano belenense.

A idéia de margem aqui utilizada decorreu da discussão do tempo da fronteira (MARTINS, 1997) e corresponde a uma especificação de sua dinâmica para o caso da orla fluvial de Belém, uma vez que os processos de inclusão precária, motor dos conflitos definidos na fronteira, permanecem em lugares marginalizados como os que expressam empiricamente a margem, embora não cheguem a definir situações de confronto e sacrifício como os que são relatos por Martins (1997). Dessa forma, podemos organizar seus elementos de acordo com o Quadro 1:

Quadro 1:
Elementos Diferenciadores da Fronteira e da Margem

Fronteira	Margem
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.
Ritmo das mudanças aceleradas.	Permanência de relações, tempo lento.
Alteridade e sociabilidades forjadas pelo conflito: Nós contra Eles.	Alteridade e sociabilidades construídas pela sobrevivência: Nós e Eles
Dimensão sócio-espacial das relações: territórios de conflito, dominação, metáfora da estrada.	Dimensão sócio-espacial das relações: territórios de sobrevivência, apropriação, metáfora do rio.

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.

A partir desse quadro, podemos dizer que tanto as diferentes formas de sociabilidades quanto as identidades urbanas possuem como elemento comum e definidor a dinâmica de (sobre)vivência, isto é, a lógica de sobreviver em um contexto sócio-espacial em que são aprofundados os mecanismos de *inclusão precária*, *instável*, *marginal* de diferentes grupos sociais (MARTINS, 2003a). Deste ângulo, o conflito se apresenta como *um* possível e o confronto que leva à degradação do Humano, uma entre as múltiplas possibilidades

produzidas em uma situação de degradação e de pobreza extrema, podendo mesmo se pensar em formas outras de cooperação. Se isso é verdade, o que estamos considerando então como sociabilidade e identidade urbana?

No conjunto das práticas sócio-espaciais (HARVEY, 2004),² e como já observara uma longa tradição sócio-antropológica, a sociabilidade diz respeito ao lúdico, às práticas desenvolvidas no campo da fruição do espaço, da festa. Na cidade, corresponde a usos constituídos muito mais por uma lógica do valor de uso, como assinala Lefebvre (2001) quanto à idéia de obra, pois,

[...] 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).

De forma ampla, este uso de que trata Lefebvre (2001) se refere a um uso do espaço. Com efeito, para Santos (2002), o espaço, neste caso o urbano, é também um conjunto de formas imbuídas de conteúdos que lhe são inerentes, um conjunto de sistemas de objetos (formas) e de sistemas de ações (conteúdos), ambos não podendo ser pensados separadamente. O autor observa, ainda, que atualmente tais objetos e ações são cada vez mais artificiais, tal artificialidade torna-os estranhos aos lugares em que se encontram, promovendo um distanciamento entre a vivência cotidiana do lugar e as novas características a ele atribuídas.

Contudo, o espaço, enquanto espaço vivido, enquanto lugar³ passa a ser importante para a análise do urbano, visto que a abordagem apenas das formas espaciais, tão evidenciadas no discurso da gestão e do planejamento como símbolos do urbano, acaba por deixar de lado o conteúdo dessas formas, as relações de vivência cotidiana que dão sentido a elas, as ações que dão sentido aos objetos. As formas são, pelo contrário, símbolos e representações de relações sociais, ou seja, são produtos de vivências.

Desse modo, ainda que no contexto das grandes cidades, a exemplo das metrópoles contemporâneas, seja possível afirmar a presença de um processo em que são estimuladas cada vez mais relações de distanciamento e de impessoalidade a ponto de se falar em não-lugares (CARLOS, 1994) e, por isto mesmo, em sociabilidades efêmeras, mais fluídas no dizer de Bauman (2001); a sociabilidade não se encerra nesta tipificação. Do ponto de vista lefebvriano, ela se compõe de práticas irredutíveis ao valor de troca.

Por isto mesmo, se não podemos falar em uma única forma de sociabilidade para os grandes espaços metropolitanos, tão pouco podemos afirmar a construção de uma identidade única pra eles. Daí insistirmos em identidades urbanas como modalidades de identidade social em que são (re)construídas múltiplas experiências de pertencimento à *urbe* (PORTAL, 1993), das quais se pode vislumbrar diferentes imagens da cidade.

Assim, enquanto uma modalidade de construção social, a identidade urbana corresponde a uma contínua diferenciação, em que é possível distinguir alguns momentos, como: a) a construção sócio-cultural; b) a imposição de referenciais, normas, e de outros elementos identificadores através das relações de poder; c) a nomeação da identidade através dos atos de fala; e d) as suas representação em situações específicas (SILVA, T., 2000).

Nestes termos, a identidade é processo, processo este que sempre carrega consigo o *Outro*, pois é sempre em relação ao *Outro* (espaço) que a diferenciação marca a diferença das identidades. E quando falamos em identidades urbanas, significa dizer que essas construções possuem a cidade, simbólica e materialmente, como fonte de construção, como um espaço privilegiado para a manutenção de suas fronteiras (BARTH, 1998) ou mesmo para a marcação de suas diferenças (SILVA, T., 2000, WOODWARD, 2000). Dela retiram seus traços e nela os deixam marcados. São, dessa maneira, construções sociais constituídas por experiências que envolvem a *urbe* (não em sua totalidade material evidentemente, mas alguns de seus fragmentos). E por isto, por se envolverem com ela, inscrevem-se nela.

A identidade urbana, portanto, é construída em uma forte inter-relação com a cidade, de modo que é no entrar e sair dos espaços urbanos que podemos observar mais de perto a emergência desta dinâmica, embora não possamos afirmar ser todo movimento de acesso à cidade um construtor de identidades *urbanas*. Por isto mesmo consideramos o contexto da margem para o caso em questão, por sua força em estimular trajetos urbanos, sociabilidades e construções sociais de cunho identitário.

O Porto da Palha como Contexto Urbano de Territorialização Precária na Orla Fluvial de Belém

O atual Porto da Palha, antigo “Porto São Mateus” (nome atribuído por se localizar ao final da tv. São Mateus, como se costumava chamar a atual tv. Padre Eutíquio) remonta ao período oitocentista, momento em que Belém vivia o Pós-Cabanagem (1835) e sua faixa de orla despontava enquanto um espaço privilegiado para o desenvolvimento de práticas comerciais consideradas “clandestinas” pela então Província do Grão-Pará (LOPES, 2002). Dessas práticas, o comércio fluvial desenvolvido nos quintais das habitações presentes na orla e o que era realizado por intermédio do “regatão” constituíam as principais modalidades combatidas e monitoradas pela Província, embora fossem responsáveis por atender a uma demanda significativa da população e articular a cidade de Belém a outros núcleos urbanos localizados em cursos fluviais de difícil acesso aos vapores da época.

Hoje, quando procuramos apontar os elementos constituintes do contexto de marginalização – traduzida espacialmente por formas de ocupações insalubres e de baixo padrão construtivo, destinadas à população de baixo poder aquisitivo –, não apenas a história se torna um elemento importante, mas a paisagem desponta como um ponto de partida fundamental. A partir dela, a imagem inicial que temos deste lugar se assemelha mais a de um espaço feirante (Foto 1).

Foto 1: Entrada do 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” – utilizada para fazer um prato típico, a maniçoba –, indiciam paralelamente o período de realização do Círio de Nazaré e seus efeitos no Porto.

Foto: RIBEIRO, R., 2005.

Assim, uma característica importante a ser destacada diz respeito ao caráter material das territorializações precárias (HAESBAERT, 1997, 2002, 2004), o qual decorre, em grande medida, da condição sócio-econômica dos grupos que definem esse tipo de territorialização.

No caso do Porto da Palha, é possível destacar grupos sociais compostos de feirantes, comerciantes, moradores do porto, ribeirinhos e quilombolas, os quais vêm dos mais diferentes lugares da cidade de Belém e de seu entorno. Na cidade, seus locais de origem correspondem à bairros que na história de Belém foram produzidos a partir de processos de segregação imposta (Tabela 1), ao passo que no entorno, ainda que as características referentes à pobreza permaneçam, existe um forte conteúdo rural nos lugares que o compõe (Tabela 2).

Tabela 1: Local de moradia de feirantes e comerciantes do Porto da Palha (Belém e outros municípios)

<i>Local de Moradia</i>	N.º Abs.	(%)
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
Total	43	100,00

Fonte: Pesquisa de campo, julho, 2006.

Tabela 2: Local de moradia da população do entorno, conforme o registro do Centro Comunitário do Porto da Palha (2000-2005)

<i>Municípios</i>	Localidades de origem	N.º Abs.	(%)
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
Total	-	72	100,00

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

Além dos locais de moradia, podemos destacar a forte dependência da vida e do trabalho desses grupos em relação ao Porto como uma outra característica a reforçar a construção de territorializações precárias. O grau dessa dependência pode ser indicado a partir de dados referentes às atividades complementares desenvolvidas ao lado da renda familiar mensal dos donos de estabelecimentos existentes no Porto da Palha (Tabela 3).

Tabela 3: Distribuição das Atividades Complementares dos Feirantes e Comerciantes do Porto da Palha

<i>Atividade complementar</i>	N.º Abs.	(%)
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
Total	43	100,00

Fonte: Pesquisa de campo, julho, 2006.

A não existência de outras atividades complementares acaba por submeter a reprodução social dos grupos anteriormente destacados a uma forte dependência de uma renda familiar precária, como se pode observar para o conjunto do Porto (Tabela 4).

Tabela 4: Distribuição da Renda Familiar Mensal no Porto da Palha

<i>Renda familiar mensal (salário mínimo)</i>	N.º Abs.	(%)
-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
Total	43	100,00

Fonte: pesquisa de campo, julho, 2006.

Assim, estes parecem ser os elementos principais para pensarmos a dimensão material das condições precárias com que se desenvolvem a apropriação e conseqüente territorialização dos grupos que transitam pelo Porto da Palha.

De um outro ângulo, entretanto, podemos dizer que, se por um lado há uma forte precarização das territorializações existentes neste lugar, constituídas pelas condições adversas com que as mesmas se reproduzem, por outro, existem elementos colocados no plano mais simbólico, traduzidos pela construção de fortes sociabilidades e de múltiplas identidades urbanas associadas à dinâmica do rio que mostram a importância deste lugar. Senão, vejamos.

Sociabilidades e Identidades Urbanas Vistas Através das Margens da Cidade

As sociabilidades nas práticas de acessar a cidade e o rio

Como dissemos, o Porto constitui mais um dos fragmentos da orla⁴ destinados ao uso da população de baixo poder aquisitivo. Possui características singulares, visto que nele estão presentes relações de uso e troca atribuídos cotidianamente através das vivências, de objetos e de ações que reforçam o caráter ribeirinho deste pedaço da metrópole, pois são realizados numa constante relação com o rio (Ver Foto 2).

Foto 2: As práticas de acessar a cidade, o Porto e o rio



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., 2005.

Com efeito, neste lugar, as formas de sociabilidades parecem se confundir com as relações de troca, pois ocorrem em meio a elas. O rio traz os barcos, com produtos de toda ordem para o comércio local, vindos de diferentes cidades e localidades das regiões das ilhas. Além dos produtos, chegam também ribeirinhos, outros feirantes e vendedores. Há também a revenda no próprio Porto ou em outros pontos da cidade, mantida por feirantes que aí residem. São nestes momentos e em seus intervalos que podemos identificar a emergência de diferentes formas de sociabilidades, expressas através da “conversa”, da negociação e até mesmo da “pechincha”, revelando um primeiro aspecto da sociabilidade que ali é desenvolvida.

Foto 3: Feira do Porto da Palha



No movimento da feira há comercialização de diversos produtos, da farinha e do carvão. Encontra-se de tudo um pouco.

Fonte: RIBEIRO, R., 2005.

A imagem contida na Foto 3 permite desvelar a riqueza desse lugar. Na feira que se forma no interior do Porto estão os carrinhos de mão que fazem o movimento das mercadorias entre o Porto, a feira e a cidade; as pessoas que por ali circulam, num constante ir e vir entre a cidade e o além-rio; as barracas de longa data dos feirantes estabelecidas no interior deste lugar; o centro comunitário, mostrando uma das formas de organização do Porto; e, ao fundo podemos ver alguns prédios, demonstrando duas cidades, que se imbricam e se completam a partir de suas particularidades.

Mas, o que pode diferenciar essas relações de proximidade e de vivência cotidianas que são realizadas neste lugar das que se desenvolvem em outros espaços de Belém? Parece-nos que nesta questão, coloca-se um elemento fundamental, responsável por estimular as mais diversas sociabilidades e vivências de identidade amazônica, um elemento de mediação nas relações de troca e de uso que definem certa dinâmica ribeirinha no Porto: o trapiche, capaz de unir em um pequeno espaço relações de tão grande relevância.

Por outro lado, mesmo em uma metrópole do porte de Belém, é possível ainda observar fretas em suas margens, por onde se torna possível observar até mesmo imagens oníricas de um lúdico amazônico tão pouco presente em grandes centros metropolitanos como este.

São formas de sociabilidades mediadas pelo rio que, apesar de sua tão grande importância para o conteúdo urbano da cidade quando se tem em vista as múltiplas dimensões da vida urbana (LEFEBVRE, 2001),⁵ têm ficado à margem das políticas públicas de intervenção urbana, e desprovido do reconhecimento de seu potencial organizativo e participativo junto à gestão municipal (RIBEIRO, 2006).

As múltiplas identidades urbanas nos trajetos entre a cidade e o rio

Por outro lado, quando falamos em múltiplas identidades urbanas construídas através do Porto da Palha, estamos nos referindo às diferentes experiências de pertencimento à *urbe*, construídas com a cidade em suas dimensões sócio-espaciais (relações sociais e formas espaciais). Por isto mesmo, destacamos inicialmente a paisagem deste lugar, pois a mesma participa dos esquemas de construções identitárias. Como exemplo disso, Marcos A. Silva e Bruno C. Malheiro (2005) advertem para o fato de que o trapiche, os barcos e o rio compõem uma unidade sócio-espacial que atua como condição para o desenvolvimento de formas singulares de apropriação da cidade e do rio, pois se constituem como meio para a realização de diferentes trajetos e para o encontro entre mundos diversos que entram e saem da metrópole.

Mas as identidades urbanas não são apenas imagens concretas, estáticas, com feições de uma natureza morta. Elas são movimentos, trajetos. São destinos que aportam no Porto e que dele dependem e nesta dependência se reconhecem e se diferenciam, como se pode ouvir na tradução de passagens como esta:

[...] 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).

A dependência deste lugar, traduzida neste depoimento pela palavra *necessitar* no plural é significativamente plástica, pois nos leva a conjecturar que necessitar com os outros (“necessitamos”) significa necessitar com o *Outro*, diferente por natureza, mas que a mim se encontra relacionado porque comigo dividi o lugar de moradia. Desse modo, o morar e o necessitar, indissociáveis, assumem a forma de vida e de trabalho respectivamente, indissociáveis conforme o modelo nativo encontrado no Porto.

E são justamente esses dois aspectos, o da vida e o do trabalho, que são utilizados como referências na construção de outras identidades, como a de feirante por exemplo. Vejamos esta outra passagem, relativa ao contexto da participação popular no período em que vigorou a gestão petista em Belém (de 1997 a 2000 e 2001 a 2004):

[...] 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)

Morar (viver) e necessitar (trabalhar), depender enfim, constituem-se nos dois momentos que marcam a dinâmica da (sobre)vivência no Porto da Palha, de modo que, no que diz respeito às sociabilidades e às identidades urbanas, a (sobre)vivência acaba por se tornar o mecanismo que define e reúne diferentes experiências que por este lugar transitam como experiências de pertencimento à cidade de Belém, pois, não podemos esquecer, um porto é também um lugar de conexão e, por isto, ele é condição de conexão à cidade, mais especificamente, à cidade de Belém. Desse modo, para Moradores do Porto, para feirantes, entre outros, o Porto da Palha é fonte para a conexão com a *urbe* e, neste processo, para a marcação de suas identidades.

Com efeito, estes são os elementos necessários para entender as formas de sociabilidades e as construções identitárias urbanas forjadas através do Porto. Mas, e a imagem de cidade que por aí é emitida? Que outra imagem de cidade é projetada por meio do Porto da Palha?

Não poderemos entender, sequer vislumbrar a imagem de cidade emitida através do Porto – sempre um fragmento do urbano – se não considerarmos a dinâmica de (sobre)vivência e as práticas sócio-espaciais que a compõe, a exemplo das práticas de comercialização e das trocas de experiências, responsáveis por produzir/modelar o espaço/paisagem do Porto da Palha.

Isto porque, é justamente a partir do reconhecimento das temporalidades dessas práticas que seremos capazes de entender que a paisagem deste Porto e sua fisionomia são relativas a um tempo, e que é este tempo o responsável por demarcar a forma de sua paisagem. É então neste aspecto, precisamente nele que reside o fragmento de uma outra imagem de cidade, pois as práticas de comercialização, bem como as trocas de experiências que compõe as sociabilidades e as identidades urbanas construídas neste lugar são históricas, capazes de nos conduzir aos mais recônditos lugares da memória involuntária de uma época em que, na cidade, o cotidiano de sua faixa de orla era preenchido por práticas de comercialização com o interior da província e por um considerável fluxo de passageiros dela com a região.

Certamente, nos dias de hoje, não podemos dizer que neste lugar apenas os trajetos restritos às comunidades quilombolas do Baixo Acará possuem assento (MARIN, PINTO, MONTEIRO; 2005). Nem tampouco podemos vinculá-lo unicamente aos grupos ribeirinhos da Ilha do Cumbú. Mas se acaso levarmos em consideração a existência de múltiplas identidades, 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.

Dessa maneira, podemos dizer que as constantes interações entre os grupos presentes no Porto e entre este e as demais cidades e localidades do entorno de Belém são os contornos de uma imagem/paisagem histórica que (sobre)vive nas margens de Belém. Constituem os traços de uma outra imagem da cidade: a cidade ribeirinha à margem.

À Título de Conclusão

Ao propor discutir as sociabilidades e identidades urbanas construídas através do Porto da Palha, nossa expectativa era a de mostrar que é possível se pensar em uma outra imagem de cidade, ainda que produzida sob um caráter mais “espontâneo”, pois tal imagem é produzida em meio a um contexto de adversidade.

A importância de abordar o tema da imagem da cidade a partir da dimensão cotidiana da produção do espaço, enfatizando as relações cidade-rio; reside em romper com o “pensamento único” construído nos círculos de planejamento e gestão urbanos governamentais de que é possível resgatar a identidade ribeirinha da cidade através de projetos de renovação urbana, unicamente. Tal assertiva encontra seus problemas no início de sua formulação, na medida em que aceita como dado a morte da dimensão ribeirinha dessa cidade. Mas, como se pode querer resgatar uma face e um conteúdo da cidade que não foram perdidos?

Com efeito, é preciso que se diga: a imagem de cidade que desponta através das sociabilidades e das múltiplas identidades urbanas construídas através de Portos e Trapiches de Belém – caso o exemplo do Porto da Palha seja válido –, corresponde à cidade ribeirinha, histórica e geograficamente produzida por práticas diversas de acessar a cidade.

Suas temporalidades, em práticas e em imagens, remetem muitas vezes um tempo perdido do rio, ecoa em vozes marginalizadas, como esta que pudemos resgatar, reproduzida aqui como um texto que narra um tempo:

“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 almoço. 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 cidadezinha 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 comida e “vamo pra lá que já ta saindo” [...]. No barco não...” (“Seu” Raimundo, um feirante que passou, passa e continua a passar pelo Porto, 12 de junho de 2005).

É o tempo do rio... Era também 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 este que coloca o derradeiro do desafio colocado à cidade “em busca de sua identidade”, e mostra como a imagem se tornou um elemento caro ao planejamento e gestão dos espaços intra-urbanos de Belém. Por isto mesmo, torna-se necessário então pensar em formas alternativas de planejamento e gestão urbanos que sejam capazes de incorporar as relações que perpassam os objetos presentes em determinados espaços, e de discutir quais as possíveis implicações de uma pretensa intervenção urbana – através da mudança das formas, dos objetos – nas ações, nas relações de vivência presentes nestes espaços (RIBEIRO, 2006).

Referências

AMARAL, M. D. B.. **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.

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

BAUMAN, Z. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1994.

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

_____. **Territórios alternativos**. Niterói: EDUFF/São Paulo: Contexto, 2002.

_____. **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.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 13ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

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.

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. **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.

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

RIBEIRO, R. **Dimensões da cidade ribeirinha na Orla Fluvial de Belém (PA): representações, paisagem e sociabilidades no Porto da Palha e na Feira do Açaí**. Belém: UFPA/DEGEO, 2006. Originalmente apresentado como trabalho de conclusão de curso, Graduação em Geografia, Departamento de Geografia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2002. (Coleção Milton Santos; 1)

SILVA, M. A. P. **A cidade vista através do Porto: múltiplas identidades urbanas e imagem da cidade na orla fluvial de Belém (PA)**. Belém:UFPA/PPGCS, 2006. Originalmente apresentado como dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Belém, 2006.

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.

TRINDADE JR, S. C. C. 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.; SILVA, M. A. P. **Belém**: a cidade e o rio na Amazônia. Belém: EDUFPA/CFCH, 2005.

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.

¹ A síntese “cidade das águas” foi utilizada amplamente nos meios de divulgação oficial como denominação para os projetos de renovação urbana do Governo do Estado do Pará, constituídos pelo “Complexo Turístico Estação das Docas”, “Complexo Feliz Luzitânia” e “Parque Naturalístico Mangal das Garças”, ao passo que a “cidade ribeirinha” remete àqueles definidos pela gestão petista da Prefeitura Municipal de Belém (PMB) que vigorou no período de 1997/2000 e 2001/2006, dos quais citamos o “Projeto Ver-o-Rio”, a revitalização do mercado “Ver-o-Peso” (TRINDADE JR., SILVA, M., 2006). Todos se localizam na porção central da faixa de orla da cidade.

² Baseado em Henry Lefebvre, Harvey (2004) busca capturar a complexa estrutura de transformação das concepções e práticas espaciais e temporais mediante a construção de uma “grade” de práticas em que se pode identificar: a) As práticas espaciais (vivido): práticas sociais concretas, relacionadas aos usos e formas espaciais; produção de infra-estruturas físicas (transporte e comunicações; ambientes construídos; liberação de terra etc); organização territorial de infra-estruturas sociais (formais e informais); b) As representações do espaço (percebido): representações mentais intelectualmente elaboradas, ligadas, principalmente, ao planejamento e à gestão; o espaço da ciência parcelar, da técnica, da ordem, do progresso, da luz e da razão: espaço das plantas, dos corpos e das fachadas; e c) Os espaços de representação (imaginado): símbolos e imagens ligadas à prática cotidiana dos diversos agentes produtores do urbano; ligadas ao subterrâneo, ao labirinto, à clandestinidade da vida social, ao reinado das sombras: espaço da arte, da cosmologia, da ficção, talvez do “uterino e do feminino” (HARVEY, 2004).

³ O lugar é aqui entendido como o local das relações de proximidade, de afetividade, em que os indivíduos se reconhecem como parte integrante desse espaço. Esse sentimento de pertença é vivido cotidianamente através de práticas materiais e simbólicas que revelam uma identidade territorial com o espaço em que se inserem (CARLOS, 1994).

⁴ Quanto à relação entre a cidade e o rio e sua dimensão mais ribeirinha, os fragmentos aqui mencionados referem-se aos tantos portos e trapiches localizados ao longo da orla fluvial de Belém, entre os quais citamos: Ponto Certo, Porto do Açaí, Porto do Sal, Feira do Açaí, Trapiche de Icoarací.

⁵ “[...] a vida urbana pressupõe 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).