

TERRITORIALIDADES NAS MARGENS DE UMA CIDADE RIBEIRINHA: UM ESTUDO DE CASO DAS EMBARCAÇÕES NA BEIRA DA LAGOA DA FRANCESA EM PARINTINS/AM

Lindemberg Cid Dias¹
José Camilo Ramos de Souza²

Resumo

A navegação fluvial consiste em uma importante forma de fluidez do espaço Amazônico, ampliando as *escalas* e, além disso, os barcos são principais meios de transportes de muitas cidades colaborando para o desenvolvimento da economia local destas. O território das embarcações perpassa o sentido do espaço físico e expressa *relações* marcadamente na forma de *poder*. Esta pesquisa teve por objetivo principal caracterizar a dimensão territorial das embarcações na orla fluvial da Lagoa da Francesa na cidade de Parintins/AM como um dos constituintes de seu cotidiano. É de cunho qualitativo e se fundamentou em uma abordagem dialética, tendo como procedimentos metodológicos levantamento bibliográfico, levantamento documental, registros fotográficos, outros instrumentos e técnicas foram entrevistas livres e questionários, foi feita a análise e tabulação dos dados a partir das informações obtidas. Como foi possível observar na orla da Lagoa da Francesa, o movimento cotidiano é reflexo de um conjunto de relações que foram desenvolvidas ao longo do tempo e que faz com que este território não perca sua identidade como referencial, pois em meio a diferentes processos ocorrem as práticas associadas às vivências dos diferentes sujeitos observados. Entretanto, percebe-se que ao longo do tempo há uma mudança significativa no uso e ocupação territorial que substitui os saberes tradicionais por novas estruturas socioeconômicas, transformando as relações por novas atividades e novos objetos, sendo estas substituídas por relações de trocas mercantis. É importante salientar que os barcos são elos de relações entre diferentes temporalidades produzidas pelo movimento flutuante dos ribeirinhos caracterizado pelo vivido nas margens dos cursos d'água e do movimento do urbano, produzido por relações de trocas mercantis em voga nos entornos da lagoa da Francesa.

Palavras chave: território das embarcações; identidade territorial; conflitualidades.

¹Graduando do Curso de Licenciatura em Geografia da Universidade do Estado do Amazonas, Centro de Estudos Superiores de Parintins – CESP/UEA. bergcidias@gmail.com.

²Professor Dr. do Curso de Licenciatura em Geografia da Universidade do Estado do Amazonas, Centro de Estudos Superiores de Parintins – CESP/UEA. jramosdesouza@hotmail.com.

1 INTRODUÇÃO

O território, enquanto relações dialéticas evidencia a importância dos sujeitos locais e a natureza exterior ao homem, que envolve um contexto amplo, perpassa a noção de espaço físico, ratifica as práticas e relações sociais dos sujeitos como transformador do espaço, ou seja, são as relações políticas, econômicas, culturais e históricas. No tocante, a navegação fluvial consiste em uma importante forma de fluidez do espaço da Amazônia Ocidental, ampliando as *escalas* para outros territórios. Além disso, os barcos são meios de transportes de muitas cidades amazônicas e colaboram para o desenvolvimento da economia local destas.

Esta pesquisa teve por objetivo principal caracterizar a dimensão territorial das embarcações na orla fluvial da Lagoa da Francesa na cidade de Parintins/AM como um dos constituintes de seu cotidiano; e específicos verificar os movimentos contínuos e descontínuos da Orla da Lagoa da Francesa em distintas épocas do ano (movimento das cheias e vazante na Amazônia); analisar as conflitualidades urbano-ribeirinhas expressadas pelos agentes produtores do espaço na parte lacustrina da Lagoa da Francesa e identificar as escalas geográficas dos barcos.

Neste trabalho foi importante uma revisão da literatura de autores que abordam sobre diversas temáticas - identificando as categorias de análise do território e territorialidade, através das obras de Saquet (2009), Sposito (2009), Raffestin (1993), Haesbaert (2007), Fernandes (2007) entre outros.

Esta pesquisa é de cunho qualitativo e se fundamentou em uma abordagem dialética, tendo como procedimentos metodológicos levantamento bibliográfico, levantamento documental e foi conduzido através das seguintes etapas:

A primeira etapa correspondeu a uma análise da literatura para entender os processos que estão ocorrendo no local da pesquisa. A etapa seguinte correspondeu à definição dos instrumentos de levantamentos de dados - roteiro para visita *in loco* das embarcações. Foram necessários registros fotográficos, onde foram descritos e identificados os territórios e suas territorialidades. Assim, os registros pontuais foram comparados e analisados em distintos períodos para entender como o território vem se reestruturando ao longo do tempo. Outros instrumentos e técnicas foram entrevistas livres, porque permitiram aos entrevistados se expressarem livremente, sem ser conduzido pelo interesse do pesquisador e aplicação de questionários com perguntas abertas e fechadas para os proprietários das embarcações.

Na terceira etapa foi feita a análise e tabulação dos dados a partir das informações obtidas e, assim, fez-se a sistematização e elaboração dos mapas, gráficos e a escrituração final deste trabalho que terá como procedimento a relação teórica com os objetivos, observando todo processo adotado na pesquisa.

Este trabalho está dividido da seguinte forma: no primeiro item, denominado **“Espaço, território e territorialidade”**, buscou-se situar-se nos conceitos e os princípios básicos sobre a diferenciação do espaço, território e territorialidade calcada em autores que abordam em seus estudos sobre este tema. Por conseguinte, no item **“Territórios em movimento: processos contínuos e descontínuos”** fez-se uma análise mostrando as peculiaridades de uma cidade amazônica que, em distintos períodos do ano, ocorre um movimento que transcende o local de origem e mostra que o território não se limita a uma determinada área onde determinado agente se encontra, ao contrário, é um processo contínuo e descontínuo. O item seguinte denominado **“Conflitualidades urbano-ribeirinho”** visou demonstrar as formas de ocupações específicas formadoras de conflitualidades pela apropriação e uso privatista nas margens. Por fim, no tópico intitulado **“O barco como o elo: a expressão do contato direto do homem com a natureza”**, teve por finalidade descobrir as escalas geográficas do território das embarcações que estão ancoradas na orla da Lagoa da Francesa.

2 ESPAÇO, TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADE

Embora a abordagem sobre Território seja comum na literatura Geográfica, este conceito ainda evidencia muita discussão acerca de sua definição e mostra-se a cada momento da história mais complexo, onde novos debates tendem a ensejar novas definições, condicionando redefinições do conceito, valorizando aspectos e multiplicidades nos fenômenos geográficos.

Para Manuel Correa de Andrade (2008), o conceito de território não deve ser confundido com o de espaço, até porque este está muito ligado à questão do domínio ou de gestão de uma determinada área. Assim, deve-se ligar sempre este à ideia de poder, quer faça referência desde o poder público, estatal ou/e o local, quer faça ao poder de grandes empresas ignorando a questão das fronteiras políticas.

Claude Raffestin (1993 p. 143) é um dos autores que se destaca na abordagem territorial. Para ele, o espaço diferencia-se do território, pois este o antecede e é a base para

a formulação do território, pois, é “essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível”.

O espaço é a base para construção de um território, assim, o homem, apropriando-se deste, o territorializa e mantém suas *relações*, sendo este aspecto fundamental para compreensão da formação das territorialidades.

Outra contribuição importante para a noção de território vem dos estudos de Albagli (2004, p. 26)

As noções de espaço e de território são distintas. O espaço representa um nível elevado de abstração, enquanto que o território é o espaço apropriado por um ator, sendo definido e delimitado por e a partir de relações de poder, em suas múltiplas dimensões. Cada território é produto da intervenção e do trabalho de um ou mais atores sobre determinado espaço.

Quando um ator tende a projetar um trabalho no espaço apropriando seja de forma intencional ou de forma subjetiva consiste na formação dos territórios. Mas este conceito é mais amplo, pois envolve também as relações e práticas sociais dos sujeitos.

Para Bernardo Mançano Fernandes (2009), o conceito de território abrange o espaço físico em diversas escalas: desde a escala nacional, regional, local até as de uma propriedade ou moradia. Logo, este é o sentido concreto e material. Mas para, além disso, pode também ser os espaços sociais e suas relações, portanto, são as multiplicidades e as dimensões políticas, econômicas, culturais e históricas.

Quando se formam territórios, dá às pessoas que nele habitam um sentimento de pertencimento e identidade, portanto, ocorre o sentimento de “territorialidade” de forma subjetiva. Nesse contexto, as territorialidades são marcadas por relações de um grupo ou indivíduo que habita em um determinado espaço.

Já as territorialidades, conforme denota Rogério Haesbaert (2007), além de incorporar uma dimensão mais estritamente política, diz respeito também às relações econômicas e culturais, sendo que está intimamente relacionado ao modo como as pessoas passam a utilizar a terra, como estas estão *organizadas no espaço* e como estas o dão significado.

Saquet & Sposito (2009 p. 17) dão ênfase que “a territorialidade é uma expressão do poder social” que é controlada e delimitada por determinada autoridade ou agente social e, ainda reforçam que a territorialidade é “[...] uma forma de controle do espaço”.

Para Saquet (2007, p. 58),

O território é apropriado e construído socialmente, resultado e condição do processo de territorialização; é produto do processo de apropriação e domínio social, cotidianamente, inscrevendo-se num *campo de poder*, de relações socioespaciais, nas quais, a natureza exterior ao homem está presente de diferentes maneiras. (Grifos do autor)

Não olvidemos indícios de formas de ocupações pelas embarcações, demonstrando a cultura do homem amazônico que apropria e dá sentido ao espaço revelando relações e práticas socioespaciais e socioterritoriais.

3 A LAGOA DA FRANCESA: BREVE HISTÓRICO

A Lagoa da Francesa é uma enseada localizada na parte leste de cidade de Parintins/AM, conforme mostra a **Figura 1**, onde são encontrados uma diversidade de comércios, hotéis, estaleiros e outros usos do solo.

Conforme relatos de moradores antigos, a denominação de “Francesa” tem por origem o fato de uma jovem, de família francesa morar nesta localidade nos inícios da ocupação deste local. Para tal, a beleza desta jovem despertava encantos nos marinheiros que nos finais da tarde tinham por costume manifestar a expressão “vamos ver a francesa”, que posteriormente dera a origem à outra expressão “vamos à francesa” que se constituía como a forma de que se estava chegando ao porto desta lagoa, que também dera origem ao nome do Bairro da Francesa (SOUZA, N. D. 2013).

Teve sua ocupação primeiramente por estaleiros para construção e reparos de embarcações de madeira, mercado de peixes, pelas lavadeiras, uma relativa instalação de pequenos comércios destinados aos gêneros alimentícios e pequenas serrarias (SOUZA, N. D. 2013).



Figura 1: Localização da Lagoa da Francesa.
Fonte: INPE, 2014; Google Satélite, 2015.
Org.: Dias, 2015.

Em entrevista aos proprietários das embarcações mais antigas, estes afirmam que esta lagoa tinha águas escuras e próprias para o consumo humano e não era tão poluída no nível ao qual se encontra atualmente, podendo ser praticado a pesca para subsistência naquele tempo, além disso, “o fluxo dos barcos eram mais pequenos, e o que se destacava aqui era pequenas canoas chamadas de “igarité³”. (Senhor J. S. L, 72 anos, Pesquisa de campo, Outubro de 2015).

Começou a delinear-se e ter destaque na malha urbana com a construção do aterro na década de 1970, onde muitas propostas foram feitas na câmara dos vereadores. Portanto a até então vereador Waldir Mello em 23 de Maio de 1975, vem a solicitar “[...] que seja encaminhado ao Sr. Prefeito Municipal, para que este estude a possibilidade de construir um muro de pedra ou concreto armado que ligue a Av. Amazonas à travessa João Meireles” (PARINTINS, 2012).

³Igarités eram pequenas canoas feitas de um amontoado de taboas que mediam aproximadamente 25 palmos (ou mais ou menos 5 metros de comprimento).

Sendo esta proposta aprovada por unanimidade, entretanto, foi no ano de 1979 que o então, prefeito Raimundo Reis Ferreira, no período da vazante sensibilizou-se com apelos de moradores do entorno da Lagoa da Francesa e ordenou à secretaria de obras a construção do aterro da escadaria às margem da lagoa.

Nos dias atuais, continua exercendo essas funções com exceção da utilização da água para lavagem de roupas e consumo humano, em função do grau de poluição em que se encontra.

A Lagoa da Francesa se transformou em área de proteção para as embarcações, por possuir águas calmas, ao contrário do Rio Amazonas, que apresenta águas agitadas, além de intensos e fortes banzeiros⁴.

Ainda se constituiu em opção para desembarque da produção rural e embarque de cargas e passageiros para as comunidades rurais do município. Atualmente a Lagoa margeia os bairros de Santa Clara, Francesa, parte do Palmares, Santa Rita de Cássia e Castanheira.

4 TERRITÓRIOS EM MOVIMENTO: PROCESSOS CONTÍNUOS E DESCONTÍNUOS

Partimos nossa abordagem sobre a questão do território na Lagoa da Francesa como propusera Rogério Haesbaert (2007), um “híbrido” onde há relação entre sociedade e natureza, política, economia e cultura, entre materialidade e idealidade numa interação entre tempo-espaço, movimento e estabilidade – mesmo que de forma relativa - portanto, o território pode ser concebido a partir de múltiplas relações que estão interligadas entre si na forma de poder, tanto material quanto imaterial.

O território são relações (SOUZA, M. L. 2000) de poder que se projeta no espaço e se materializa com a intersecção do homem, então, cria-se o território, que é construído por um agente “sintagmático” (RAFFESTIN, 1993), sendo que este se apropria e o dá sentido. Os significados do território são construídos a partir da intencionalidade que o homem intervém nesse espaço (FERNANDES, 2009). Para tal, o território passa a também se constituir como um fluxo, que através das práticas cotidianas podem ser construídas e

⁴ Banzeiro: nome regional dado às ondas dos rios, que podem ser altamente prejudiciais por afundar pequenas e médias embarcações. Além de formadas pelas intempéries climáticas, os banzeiros também se formam com a passagem de grandes embarcações na parte frontal de Parintins junto ao rio Amazonas.

reconstruídas pelos homens. Sendo que, a partir do momento em que o sujeito dá sentido ao território é que vão ocorrer as territorialidades, isto é, as estratégias que os sujeitos tendem a interferir nesse espaço.

Verifica-se na Lagoa da Francesa um território onde as práticas cotidianas fazem parte do processo de produção constituído por relações históricas, sociais e simultâneas, que formam um conjunto de elementos que, para Saquet (2007, p. 56) “(...) se materializa na vida cotidiana e no território, centrado na intersecção entre os tempos histórico e coexistente (multiescalar)”.

Parintins tem como principal via de acesso para o escoamento de suas economias os rios. É neste sentido, que ocorre um grande movimento de embarcações ancoradas nas margens da Lagoa da Francesa em determinada época do ano que vai do mês de Março a Julho, configurando o período da cheia, que proporciona alterações pelo uso, ocupação e valorização mercantil nos entornos desta.

As práticas e relações sociais aferidas pelos sujeitos que fazem parte daquele cotidiano constroem e reconstróem as territorialização, que fazem neste período um intenso fluxo de embarcações e pessoas, fato este que pode ser evidenciado pela circulação de pessoas, sendo estas advindas de comunidades rurais ou mesmo da cidade circunvizinho, tanto pela relação de muitos tricicleiros que estão para fazer o transporte de mercadorias e passageiros, ou pelo intenso tráfego de motos ou outros veículos.

As mudanças na dinâmica das margens da Lagoa podem ser averiguadas pela apropriação de alguns resquícios dos espaços públicos que ainda não foram privatizadas. O local denominado de “rampa” pelos frequentadores é onde que ocorre os principais e mais intensos fluxos na carga e descarga de mercadorias que são vindas de outros municípios vizinhos ou de comunidades rurais, que faz com que este território se torne ainda mais estratégico na cidade causando conflitos entre os agentes que produzem o espaço.

Notadamente, neste período a dinâmica é outra e consiste em uma nova relação do território que forma uma territorialidade específica que está intimamente ligada ao meio natural. Logicamente que os barcos correspondem esta relação, até porque estes acompanham o regime das águas na Amazônia.

Há um território que se caracteriza pela dinâmica impressa pela natureza exterior ao homem, onde há um movimento, em que os indivíduos e grupos, momentos e/ou períodos históricos e lugares, estão articulados entre si (SAQUET, 2007). Para tanto, o território das embarcações são bastante “flutuante” ou “móvel” (SOUZA, M. L. 2000), que consiste em uma instabilidade onde exercem a área de influência, “deslizando sobre o espaço

concreto”, que o territorializam em momentos distintos, neste caso, movimento sazonal das cheias e vazantes na Amazônia.

Fato este, que pode ser evidenciado na época da vazante, onde os barcos territorializam outras partes da cidade como pode ser demonstrado na representação da figura 2. Em trabalho de campo constatou-se que na escadaria da Caçapava (representada pelo número 1 (um) da figura 2), parte norte da cidade, passa a fazer quase o mesmo papel exercido pela Lagoa da Francesa, formando uma nova dinâmica nesta parte da cidade e, em meio a este processo há uma circulação de relações que são arroladas ao movimento sazonal presente no ambiente regional.

PARTE DA CIDADE ONDE SE PODE VERIFICAR O MOVIMENTO FLUTUANTE DO TERRITÓRIO EM PERÍODOS DISTINTOS



Figura 2: Croquis representando a “territorialidade móvel” na Lagoa da Francesa.
Org.: Dias, 2015

Conforme ilustra a figura acima, verifica-se que as relações sociais engendradas a cada período proporciona uma diferente forma de ocupação do território. Deste modo,

pode-se perceber esta distinção espacial em diferentes períodos do ano (cheia e vazante). Foi possível notar uma rede de relações entre diferentes grupos sociais que estão envolvidos desde os comerciantes do local a outros agentes que fazem parte do território que se movimentam conforme a circulação dos barcos, como os tricicleiros, moto taxistas entre outros, para os quais o transporte fluvial exerce função fundamental nas suas práticas cotidianas por desempenhar um papel preponderante no que tange à circulação de mercadorias e pessoas neste espaço, e que também está atrelada à vivência dos diferentes sujeitos que fazem parte deste local.

Mas, conforme pode ser relatado nas falas dos sujeitos pode-se constatar que ocorrem muitas dificuldades enfrentadas por estes, principalmente na época da vazante, onde estes são obrigados a se deslocar para o porto da Caçapava ou outros portos improvisados pelos entornos da cidade de Parintins. Este sentimento pode ser relatado na fala do Sr. C. L. R, 55 anos:

“Aqui na Caçapava a gente pena muito, principalmente por causa dos banzeiros que escangalham demais o casco do barco, e o acesso pra cidade é mais complicado... A lagoa da Francesa dá mais tranquilidade na hora da gente atracar e gasalhar nosso barco e desembarcar as mercadorias” (Pesquisa de campo, Outubro, 2015).

Esta assertiva evidencia que Caçapava se tornou um reduto para os barcos na época da vazante, entretanto, estas dificuldades aferidas pelo sujeito acima citado, mostra que mesmo estando em outro território não perdem referencia ao local ao qual lhe traz “mais tranquilidade” e conforto, demonstrando que os territórios são contínuos e descontínuos no espaço, portanto, móveis que por sua natureza suporta territórios em movimento, mas que não perdem sua identidade no seu deslocamento com relação a um referencial fixo (FERNANDES, 2009), Pois, é reflexo de um conjunto de relações que foram desenvolvidas ao longo do tempo por diferentes agentes sociais que o acessam. Em meio de um conjunto de mercadorias pode-se observar no momento em que ocorre a distribuição, relações associadas às vivências de diferentes sujeitos observados neste local.

No real, há um movimento incessante na sociedade e na natureza exterior ao homem, caracterizado pelo ambiente sazonal da Lagoa, mesmo na identidade há processualidade, “interações e heterogeneidade”. Portanto, há uma “continuidade (permanências) na descontinuidade (mudanças) e descontinuidade na continuidade; múltiplas formas e conteúdos”, assim, o território está sempre em movimento. (SAQUET, 2007)

Para Fernandes (2009)

A produção material não se realiza por si, mas na relação direta com a produção imaterial. Igualmente, a produção imaterial só tem sentido na realização e compreensão da produção material. Essas produções são construídas nas formações socioespaciais e socioterritoriais. Os territórios materiais são produzidos por territórios imateriais. (FERNANDES, 2009, p. 211).

O movimento no qual estamos nos referindo está associado à vivência dos agentes sociais que produzem este território, não compreendendo apenas práticas e relações de natureza mercantil. É neste contexto, que ocorrem as trocas de experiências, vivências, narrativas, que inclui as práticas sociais atuantes nas interações, nas sociabilidades que são responsáveis pelo reconhecimento entre estes agentes a partir de sua organização espacial.

Este reconhecimento pode ser descrito através das falas dos sujeitos que compuseram esta pesquisa com a qual expressa o seu sentimento de pertencimento a um determinado lugar, fortalecendo vínculos entre homem natureza, produzindo territórios materiais e imateriais em uma constante troca mútua de vivências e experiências produzidas por diversos agentes socioespaciais.

5 CONFLITUALIDADES URBANO-RIBEIRINHO

O território enquanto construção dialética se materializa nas práticas sociais. Isso pode ser evidenciado quando o homem projeta no espaço o trabalho e o territorializa. No tocante, para Harvey (2006), se referindo às palavras de Marx “Antes de tudo, o trabalho é um processo de que participam o homem e a Natureza, processo em que o ser humano com sua própria ação inicia-se, regula e controla seu intercâmbio material com a Natureza [...]”. Assim, o homem agindo sobre a natureza externa e modificando-a, ao mesmo tempo, modifica sua própria natureza. Desenvolve as potencialidades nela adormecida e a submete ao seu domínio.

Para Raffestin (2009 p. 26)

Apropriando-se concretamente ou abstratamente (por exemplo, através da representação) de um espaço, o ator o “territorializa”. Para construir um território, o ator projeta no espaço um trabalho, isto é, energia e informação, adaptando as condições dadas às necessidades de uma comunidade ou de uma sociedade.

Para este autor, os recursos naturais são como instrumento de poder e a importância da centralidade da territorialidade na vida cotidiana são subsídios para a tomada de decisão e organizações políticas, acarretando, assim, nas *territorialidades ativas* (RAFFESTIN, 1993). Quando se formam territórios, dá às pessoas que nele habitam um sentimento de pertencimento e identidade, portanto, gera o sentimento de “territorialidade” de forma subjetiva. Nesse contexto, as territorialidades são marcadas por relações de um grupo ou indivíduo que habita em um determinado espaço, neste caso, o território das embarcações.

É neste sentido que as formas de ocupações específicas formam conflitualidades pela apropriação e uso nas margens da Lagoa da Francesa, que vai de encontro com as relações culturais, assim, as diferenciações da produção espacial e territorial são organizadas e reproduzidas por relações de classes sociais que produzem diferentes espaços e territórios em diversas dimensões (FERNANDES, 2009), que estão intercaladas entre si e formam os territórios que, apropriado por qualquer agente, expressa uma relação de poder, tanto pela sua delimitação ou pelo sentimento de pertencimento a um determinado lugar formando múltiplas relações em um determinado espaço (ANDRADE, 2008).

Os barcos consistem em uma forma peculiar de transporte do ribeirinho que, ao longo do tempo tem sido responsável tanto pelo desenvolvimento econômico, que traz a muitas cidades amazônicas (no caso de Parintins não é diferente) quanto pela questão cultural, pois este meio de transporte já está imbricado nas relações e no cotidiano do homem amazônico e consiste como um meio de transporte estratégico, pois, é através destes, que novas relações foram se consolidando ao longo do tempo.

Então, é lícito destacar que a cidade de Parintins não tem acesso por meio de rodovias ou estradas que possam interligá-la à malha urbana regional ou nacional. É neste sentido que um sistema de transporte fluvial no qual interagem elementos econômicos e ambientais gera, naturalmente, conflitualidades de interesses no que tange, principalmente, ao uso e ocupação do solo e o uso múltiplo das águas. Tais conflitos envolvem interesses locais, regionais e até estratégicos em diferentes níveis e escalas. Em meio a este processo evidencia-se a movimentação de uma rede de relações entre diferentes grupos sociais que envolvem desde o pequeno e médio comerciante local até outros agentes produtores do espaço para o qual o barco é um dos balizadores na produção tanto na questão econômica ou cultural.

O mapa (Figura 4) pode nos auxiliar como ocorre a ocupação da Lagoa da Francesa. Em trabalho de campo, foi verificado que há uma área na orla da Lagoa da

Francesa específica para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias (cor amarela), onde o movimento é constante no período da cheia, que proporciona a acumulação de diversos barcos enfileirados, dificultando a mobilidade de muitos passageiros (muitos passageiros são crianças, mulheres, idosos e pessoas com mobilidade reduzida), que tendem a passar por dentro de outros barcos acarretando, assim, conflitos entre estes.

A parte onde predomina as embarcações é de grande fluxo de pessoas e produtos regionais, sendo que este local se destaca pelo comércio tanto formal quanto informal, onde a acessibilidade é facilitada pela Avenida Amazonas que pode interligar facilmente o centro da cidade ou para as pessoas que advém de outros locais. Em trabalho de campo constatou-se que as embarcações não podem ter acesso a qualquer parte da lagoa, pois alguns donos de portos privados cobram tributos para que possam ser ancoradas embarcações nestes locais.

Em entrevistas aos donos das embarcações, constatou-se que mais da metade tem desentendimento com os proprietários dos portos privados, totalizando um percentual de 60% dos entrevistados, sendo que os outros 40% alegaram nunca ter se desentendido (Figura 3).

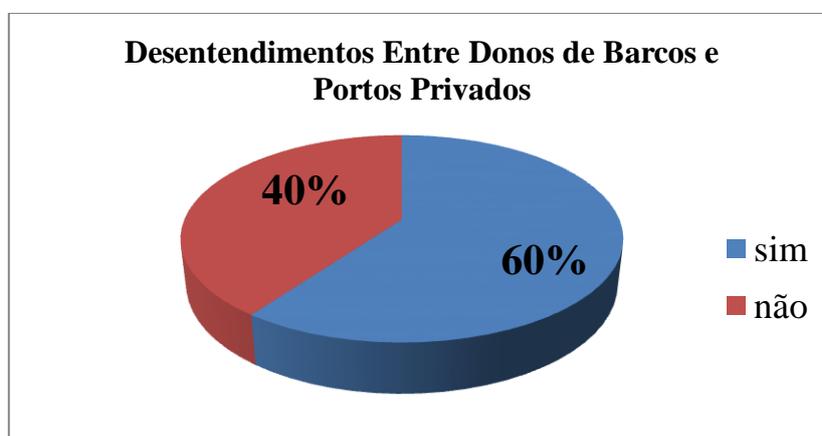


Figura 3: Desentendimento entre os donos de barcos e os donos dos portos privados
Fonte: Levantamento de campo, 2015.

Contraditoriamente, estas embarcações que, muitas das vezes entram em conflitualidades com os agentes produtores do espaço, são em grande parte responsáveis pelo abastecimento de produtos regionais para a cidade, movimentando a economia local.

Outro fato evidenciado pode ser aferido nas palavras de um comandante de um barco: “*eu acharia que deveriam retirar aqueles lanches, porque são eles que mais polui aqui*” (Sr. M. C. H, pesquisa de campo, Outubro de 2015). Nesta fala é evidenciada as

relações territoriais marcadas pelo poder e conflitualidades de agentes que produzem as territorialidades urbano-ribeirinho da cidade de Parintins.

Indícios das relações culturais das populações ribeirinhas com o rio têm seus laços fortificados com a predominância do transporte fluvial, onde é evidenciado um saber tradicional perpassado culturalmente para a construção dos barcos, que se tornou uma das principais atividades econômicas e tradicionais neste lugar supracitado. Estamos nos referindo ao conjunto de tilheiros⁵ (cor roxa) que são encontrados na parte lacustrina da Lagoa da Francesa, onde são construídos os barcos. Suas localizações podem ser aferidas à facilidade em que as embarcações de grande, médio e pequeno porte têm para encostar, principalmente no período das cheias, diferenciando esta parte da cidade.

Entretanto, percebe-se que ao longo do tempo há uma mudança significativa no uso e ocupação territorial que substitui os saberes tradicionais por novas estruturas socioeconômicas, transformando as relações por novas atividades e novos objetos, sendo estas substituídas por relações de trocas mercantis.

Outro ponto que pode ser aferido pela proximidade das embarcações neste local é um conjunto de lojas especializadas em materiais de construção e equipamentos náuticos diversos (cor vermelha), onde “o sítio lacustre de ligação sazonal ao rio principal seria o elemento condicional de tal aglomeração e especialização comercial [...] apesar das empresas não manterem ligações entre si, formam um conjunto funcional criando um monopólio espacial (CARVALHO, 2013 apud CORRÊA, 2003).

Pequenas e médias empresas estão ocupando as margens e aproveitando o intenso fluxo que ocorre no período das cheias. A forma de ocupação do espaço gera conflitos pela seletividade espacial dos agentes produtores do espaço, pois foi averiguado um conjunto de forma de ocupações de uso exclusivo do solo, que privatiza uma grande parte da enseada (cor laranja), onde, destacam-se portos particulares de empresas de diversos ramos, como de gêneros alimentícios, construção e hotelaria. Logo, foi evidenciada a construção de um muro de arrimo que, por sua vez, dificulta o acesso às pessoas e às embarcações, privatizando o que, pela lei, não poderia ser de uso particular.

⁵ Como são geralmente conhecidos os estaleiros localizados às margens dos rios da região Amazônica.

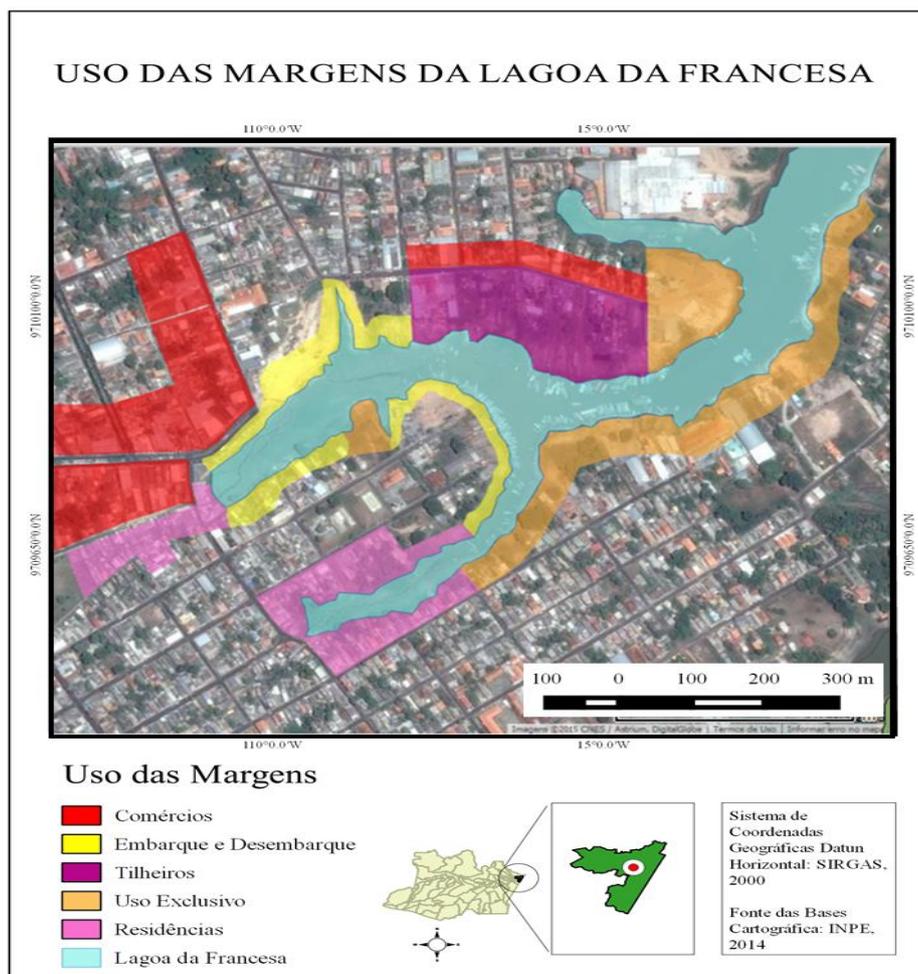


Figura 4: Uso das Margens da Lagoa da Francesa.

Fonte: INPE, 2015; Google Satélite, 2015.

Org.: Dias, 2015.

Estas ocupações como fora evidenciado acima, demonstram irregularidades das margens que não poderia ser ocupada, pois, através de uma análise do Plano Diretor da cidade verifica-se na SUBSEÇÃO I – ÁREAS DE INTERESSE PÚBLICO PARA PRESERVAÇÃO E/OU CONSERVAÇÃO. Art 21. as áreas de Interesse Público para Preservação e/ou Conservação deverão corresponder às categorias definidas no Sistema Nacional de Unidades de Conservação – Lei Federal nº. 9.985/00 e Código Florestal – Lei Federal nº 4.771/65.

Art.22. Para efeito de estruturação do território, serão implementadas as seguintes Unidades de Conservação, devendo ser definidas suas delimitações e categorias das unidades, através de estudo técnico prévio e definido no Código Ambiental do Município:

I - Na Área Urbana:

e) Unidade de Conservação da Orla lacustrina do Macurany e da Francesa;

f) Unidade de Conservação Lago da Francesa e entorno: conservar os recursos hídricos, proteger investimentos (evitando e controlando a erosão do solo e o assoreamento), assegurar a qualidade do ar e da água;

Isso demonstra a passividade da prefeitura quanto às instalações que estão de forma irregulares nesses locais, onde percebemos construções como a do Posto de Gasolina, pequenas e médias empresas ou a privatização lacustres por hotéis que há tempos fazem parte da paisagem daquele local. Portanto, ocorre pressão de grupos hegemônicos neste local formando conflitualidades, no que tange, sobre o uso e ocupação por diferentes agentes sociais, assim, a partir destas conflitualidades que acontecem a “territorialidades de dominação”, inerentes aos aspectos das territorialidades, onde “o que está em disputa é desde o pedaço de chão, onde vive o sujeito, onde estão a comunidade, o bairro até as formas de organização espacial e territorial”, que consiste na formação de “territorialidades de resistência” que em meio a estes agentes existem *modos de vida* atrelada aos saberes culturais e tradicionais pelas embarcações (FERNANDES, 2009, p. 200).

6 O BARCO COMO O ELO: A EXPRESSÃO DO CONTATO DIRETO DO HOMEM COM A NATUREZA

Como já foram demonstradas nas sessões anteriores as embarcações consistem em movimentos que estão para além de um espaço físico de um lugar, consistem em processos contínuos e descontínuos, abarcando relações e movimentos. Em um contexto mais amplo, a definição de territorialidade extrapola as relações de poder político, os simbolismos dos diferentes grupos sociais e envolve, ao mesmo tempo, a dinâmica econômica centrada em seus agentes sociais. A “noção de territorialidade significa *materialidade e imaterialidade* em unidade, na(s) territorialidade(s) e no(s) território(s), no movimento de *TDR*.”⁶(SAQUET, 2007, p. 70, grifos do autor).

Doravante, estamos propondo uma análise da relação de sistemas de objetos espaciais (SANTOS, 1996) que se constituem enquanto relação dialética com os quais revelou uma identidade ribeirinha com espaços refreados por edificações humanas e estruturas culturais, constituídos pelo colorido das reuniões de barcos, mas que consiste em uma “territorialização marcada pelo movimento de re-produção de relações sociais e por

⁶ TDR: Territorialização, Desterritorialização, Reterritorialização. Ver: Haersbart, R. 2004. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multi-territorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

uma complexidade cada vez maior nas forças produtivas (máquinas, redes de circulação e comunicação...)” (SAQUET, 2007, p. 70).

Primeiramente cabe uma análise do porto como um objeto espacial no qual reúne diferentes práticas socioespaciais de contato do homem com o barco e deste com rio, formando elos de relações culturais, ao qual podemos definir de relações socioespaciais simbolicamente produzidas por diferentes sujeitos e objetos. Logo, o objeto ao qual estamos nos referindo “seria aquilo que o homem utiliza em sua vida cotidiana, ultrapassa o quadro doméstico e, aparecendo como utensílio, também constitui um símbolo, um signo”. (SANTOS, 1996, p. 41).

O porto aparece como um elemento de encontro e desencontro dos cidadãos, ao qual são fortificadas as relações socioespaciais, sendo vislumbrado na paisagem de diferentes maneiras: “*Eu vejo como uma forma de ganhar dinheiro*” ou “*É importante porque é um lugar estratégico*” ou pode ser aferido de outra forma “*me traz tranquilidade*”, portanto, estas são as diferentes formas de percepção de um mesmo espaço que faz parte do cotidiano de muitos barcos.

O barco consiste em uma forma peculiar de transporte ribeirinho, evidenciando traços culturais. É um saber tradicional perpassado de família (de pai para filho, de filho para neto e assim sucessivamente), sendo que a forma deste meio de transporte veio evoluindo, de canoa para as chamadas “bajaras”, e depois para os barcos de maiores portes e, nos dias atuais pode-se verificar também os barcos de alumínio também configurando este novo cenário.

Faz-se necessário salientar que os barcos que têm seu destino de viagem para comunidades rurais mais longínquas são chamados de “barcos de recreios” e os que viajam para as comunidades mais próximas são chamadas de “lança rápida”.

Estas se diferenciam pela sua estrutura, tamanho, cor e pela sua nomenclatura, ao qual sempre consiste em uma forma simbolicamente personificada em um objeto de trabalho, que por muitas vezes se constitui em uma homenagem a nomes de suas famílias, ou do antigo dono do barco ou a alguém que signifique bastante para estes (“Aranha”, “Capitão Paiva”, “Comandante André” etc.), a sua religiosidade e fé atribuída aos Santos da igreja católica (“Nossa Senhora de Lourdes”, “Deus e Pai” etc.). Estas manifestações demonstram a estrutura cultural manifestada por meio de representações destes em um objeto espacial (o barco).

É neste contexto que atribuído aos traços culturais e simbólicos que o barco agrega valores ao de uso para os seus donos como pode ser descrito nas falas dos sujeitos. Quando

perguntados sobre o significado do barco em sua vida, o Senhor. M. R. C. 60 anos, respondeu:

“cara esse barco é tudo pra mim, porque é dele que eu tiro o meu sustento, minha vida e tudo que conquistei... É a minha vida, tenho 27 (vinte e sete) anos de profissão bem trabalhada e já vi de muita coisa” (Pesquisa de campo, Outubro, 2015).

Quando foi averiguado quem deu o nome à embarcação quase que, por unanimidade, a resposta foi o próprio dono, mas em algumas entrevistadas verificou-se que a Diocese fora responsável por dar os nomes, sendo que, pode-se atribuir nesse contexto, uma força da religiosidade ou da igreja no contexto das relações culturais dos cidadãos.

É importante salientar que os barcos condizem ligações entre diferentes temporalidades produzidas pelo movimento flutuante dos ribeirinhos caracterizado pelo vivido nas margens dos cursos d’água e do movimento do urbano, produzido por relações de trocas mercantis em voga nos entornos da lagoa da Francesa.

Nesta conjuntura, o território das embarcações condicionam relações recíprocas entre diferentes redes de lugares, onde estas relações e movimentos se inscrevem e se complementam na articulação interna do território e, ao mesmo tempo, são território e interligam-no a outros territórios, tornando o território “inicial/local” um *nó* ou um território articulado a outros territórios (SAQUET, 2007 p 72), é neste sentido que a questão da escala toma viés importante para o entendimento da expressão e influência que um território contém.

Na geografia o termo “escala” é quase sempre abordado de modo fragmentado, onde sua conceituação toma véis com um tom de banalidade no vocabulário cotidiano. Usualmente, sempre relacionada “como um recurso matemático fundamental da cartografia”, que em sua abordagem “é, e sempre foi, uma fração que indica a relação entre as medidas do real e aquelas da sua representação gráfica” (CASTRO, 2000, p. 117), sendo que este termo gera insuficiências para uma abordagem geográfica que permita análises territoriais. Para tanto, as escalas geográficas são produzidas e vinculadas ao alcance do poder em cada momento histórico pelos agentes que a produzem.

Tomar a escala de forma isolada, perde o seu poder explicação, onde o recorte espacial está sempre relacionado com o seu entorno. É nessa perspectiva, que o processo de desenvolvimento local ou local/regional consiste na dinâmica do desenvolvimento territorial de escala local com a combinação de fatores em escalas variadas (ACSELRAD,

2002; RÜCKERT & RAMBO, 2007), portanto, não há um poder estruturalmente local ou privado, mas diversas dimensões locais de um poder que se constrói com hierarquias com diferentes tomadas de decisões.

Cabe aqui ressaltar que este poder é manifestado pelos protagonistas e sua capacidade de imposição e alcance e, pode-se dizer deste modo, que a escala das embarcações representada na Figura 5 assinala articulações e atuações sobre as demais dimensões geográficas no município de Parintins, que fazem com que sua atuação não esteja somente vinculada também às distâncias, mas na sua atuação, portanto, sendo esta sub-regional.

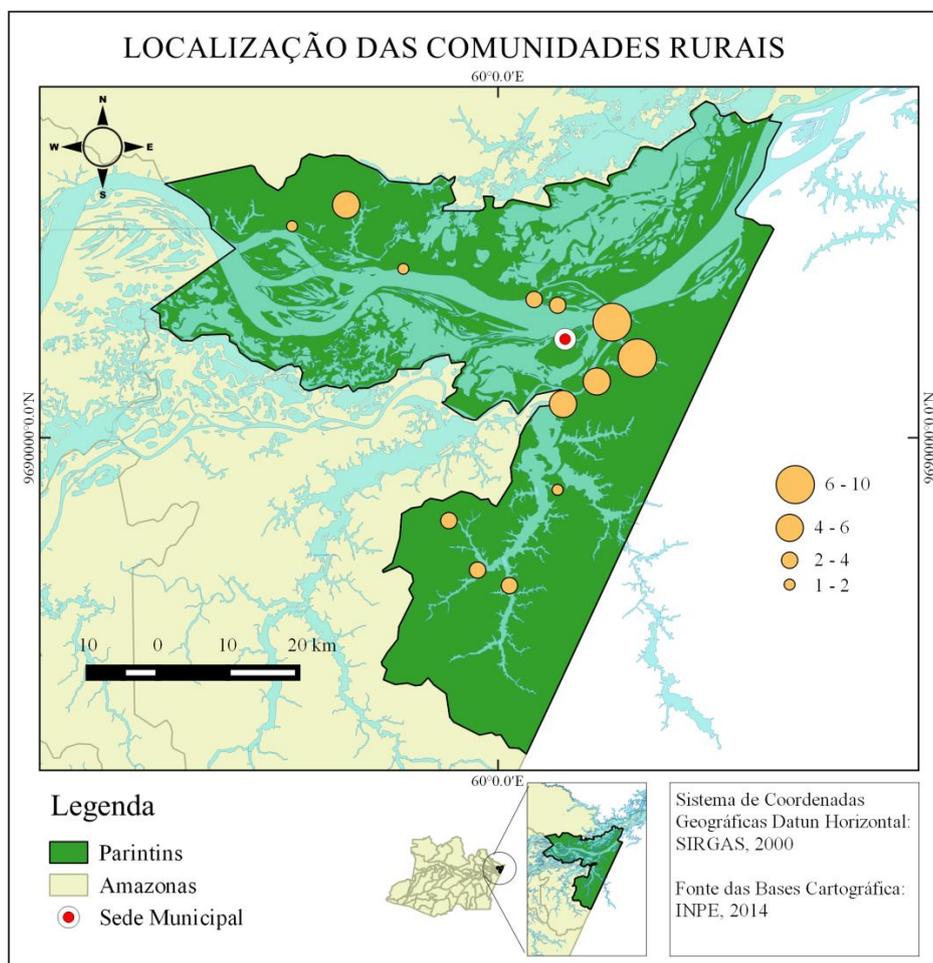


Figura 5: principais escalas dos barcos

Fonte: INPE, 2015.

Org.: Dias, 2015.

O mapa (Figura 5) pode esclarecer as manifestações do grau de atuação das escalas das embarcações, onde, as comunidades mais próximas da cidade de Parintins são onde o

exercício do poder se manifesta mais contundente, e como e onde pode atingir os mais longínquos pontos no município.

A imagem acima evidencia a quantidade de barcos que fazem linha para as comunidades rurais, sendo que, as que têm maior expressão foram as seguintes: Vila Amazônia, Zé Açu, Máximo, Jacú, Maranhão, Uaicurapá, Tracajá, Monte Sinai, Vila Bentes.

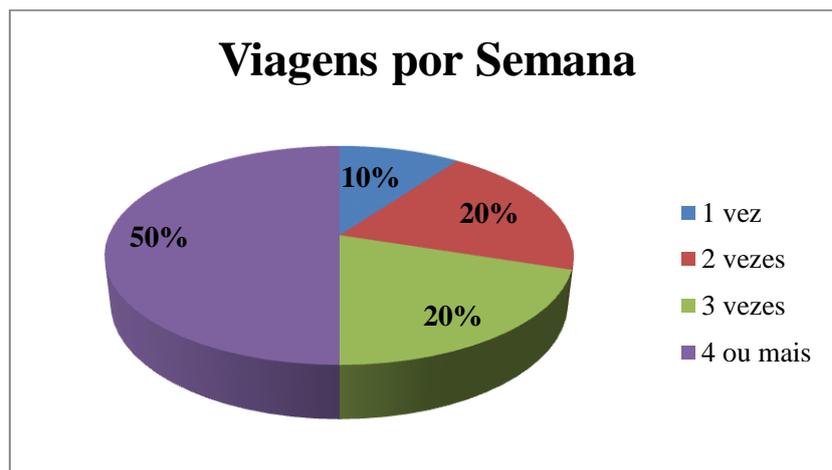


Figura 6: Quantidade de Viagens por Semana
Fonte: Levantamento de campo, 2015.

A figura acima (Figura 6) pode ser relacionada à Figura 5. No que tange sobre a quantidade de viagens feitas pelas embarcações, pode-se relacionar as distâncias geográficas, sendo que, os barcos que viajam apenas uma vez por semana são aqueles que percorrem as maiores distâncias como a comunidade de Ponta Alegre, no Rio Andirá. Logo, as comunidades rurais com mais frequência de viagens são as que estão mais próximas da cidade de Parintins, como a Vila Amazônia, onde os barcos a todo instante partem para estas, bastando apenas ter a lotação suficiente de passageiros.

Mas mostra também, o grau de atuação que as embarcações têm nestas comunidades, portanto, o poder de atuação está também vinculado à troca de mercadorias que são comuns na região, onde os barcos levam produtos de gênero alimentícios, como os congelados e enlatados, e trazem com frequência produtos regionais onde são revendidos em feiras e comércios na cidade abastecendo a economia local, de muitos comerciantes, sendo que, nas localidades mais afastadas ainda persistem a troca de mercadorias por produtos regionais, portanto, a prática do “escambo”, onde são evidenciadas relações não capitalistas, em meio a globalização, que segundo os donos dos barcos é comum, principalmente nas comunidades mais afastadas da cidade.

Portanto, identificar as escalas e a sua apropriação efetiva no espaço local é condição fundamental para a sociedade atuar em outras escalas, como forma de “resistência, em um momento que a acumulação capitalista e sua institucionalização política adquirem um controle e comando dos espaços e de suas sociedades” (ENDLICH, 2012, p. 4). Assim, pensar a produção das escalas nos ajuda a entender que a apropriação do espaço tende a passar por estas, que condiz, na apropriação do local como trilha que permite vislumbrar a apropriação social do mundo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer deste trabalho buscou-se estudar as dimensões territoriais das embarcações na orla Lagoa da Francesa na Cidade de Parintins/AM como parte de um esforço para identificar as relações de poder dentro do território e, assim, caracterizar os movimentos que constituem o seu cotidiano.

Não obstante, o território é um híbrido de relações em constante movimento que produz materialidade e imaterialidade. É em meio a este movimento que ocorrem as manifestações culturais nos entornos da Lagoa da Francesa, evidenciando processos contínuos e descontínuos do território ocasionado pelo movimento sazonal do ambiente regional ao qual se encontram as embarcações.

No tocante, a partir de trabalho de campo notou-se que muitos outros lugares da cidade de Parintins tornam-se refúgios para estas embarcações no período da vazante, mas, que não perdem sua identidade no seu deslocamento com relação a um referencial fixo (Lagoa da Francesa), pois, as práticas e relações sociais aferidas pelos sujeitos que fazem parte daquele cotidiano constroem e reconstroem as territorializações específicas que está intimamente ligada ao meio cultural e natural.

A partir destas relações com outros agentes produtores do espaço é que ocorrem as conflitualidades inerentes aos territórios. Neste sentido, um sistema de transporte fluvial (os barcos), no qual interagem elementos econômicos e ambientais gera, naturalmente, conflitualidades de interesses no que tange, principalmente, ao uso e ocupação do solo e o uso múltiplo das águas. Tais conflitos envolvem interesses locais, regionais e até estratégicos em diferentes níveis e escalas.

Pode-se verificar que a enseada vem sendo tomada por pequenas e médias empresas que estão de forma irregular em um local que não poderia ser ocupado por se tratar de uma Área de Preservação Ambiental.

Nessa conjuntura de ambiente local transformado por novas relações pautadas por natureza de trocas mercantis, onde ocorre conflitualidades entre diferentes formas de apropriação do território, evidencia-se embates entre as populações tradicionais deste território que buscam estratégias para sua sobrevivência e práticas sociais de seus *modos* de vida e novas relações de agentes produtores de espaço, portanto, aqui pretende-se buscar novas formas de modelos que rumam a estruturas mais democráticas de uso do território.

Cabe uma ressalva: não existe associação entre os donos das embarcações, a não ser na Vila Amazônia⁷(comunidade rural do município de Parintins), fato este que dificulta a melhoria do sistema de transporte fluvial na cidade de Parintins.

A melhoria de tais condições materiais da vida consiste em movimentos e organizações e luta com o apoio de setores populares, pois sem estes dificilmente será capaz do governo levar adiante transferências de recursos, permanecendo reféns da burocracia, rotinas administrativas da máquina governamental e das pressões e chantagens dos grupos hegemônicos⁸.

É neste contexto que as instituições formais locais têm se consolidado como um passo importante para o início de um processo de desenvolvimento endógeno e para a construção de uma identidade territorial que permita aos atores locais colocar em curso (acionar) alguma modalidade de reação autônoma⁹, ao qual serão erigidas formas mais dinâmicas e autônomas dos quais as instituições locais serão representadas pelo poder público, empresarial e pela sociedade civil organizada que, neste conjunto de relações se complementarão, formando redes de relações formais e não-formais.

⁷Esta associação existe apenas de fato, mas de direito não tem nada registrado em cartório, ou seja, não contém CNPJ.

⁸ Ver: VAINER, C.B. Escalas de poder e poder das escalas: o que pode o poder local?

⁹ Ver: MULS, Leonardo Marco. Desenvolvimento Local, Espaço e Território: O Conceito de Capital Social e a Importância da Formação de Redes entre Organismos e Instituições Locais.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. **Território e Poder:** as políticas das escalas. In: FISCHER, Tânia (org.). **Gestão do Desenvolvimento e Poderes Locais:** marcos teóricos e avaliação. Salvador: Casa da Qualidade, 2002.

ALBAGLI, Sarita. **Território e territorialidade.** In: LAGES, Vinícius; BRAGA, Christiano; MORELLI, Gustavo (Org.) **Territórios em movimento:** cultura e identidade como estratégia de inserção competitiva. Rio de Janeiro: Relume Dumará / Brasília, DF: SEBRAE, 2004.

ANDRADE, M. C. **Territorialidades, desterritorialidades e novas territorialidades: os limites do poder nacional e do poder local.** In: SANTOS, Milton. SOUZA, Maria Adélia de. SILVEIRA, Maria Laura. (Org.). **Território, Globalização e Fragmentação.** São Paulo: Hucitec. 2008.

CARVALHO, Rodrigo dos Anjos. **Uso do solo e morfologia urbana na cidade de Parintins (AM):** O caso da Lagoa da Francesa. XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana. Rio de Janeiro, 2013.

CASTRO, Iná Elias de. **O Problema da Escala.** In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato; Geografia Conceitos e Tema. 2ª Ed. Rio de Janeiro, Bertrand, 2000.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** Ed: Ática – São Paulo, 1989.

ENDLICH, Ângela Maria. **Escala e território:** a perspectiva do município no Brasil. Anais do XII Colóquio Internacional de Geocrítica, Bogotá, 2012.

FERNANDES, Bernardo Mançano. **Sobre a tipologia de territórios** In: SAQUET, Marcos Aurélio. SPOSITO, Eliseu. **Territórios e territorialidades:** Teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular. 2009.

HAESBAERT, Rogério. **Território e multiterritorialidade: um debate.** Geographia - Ano IX - No 17– 2007

HARVEY, David. **Espaços de Esperança.** Ed: Loyola. 2º ed. São Paulo, 2006.

PARINTINS, Câmara Municipal. **História e memória política do município de Parintins.** Vol. II. 2012.

PARINTINS, **Lei Orgânica do Município,** 2006.

RAFFESTIN, Claude. **A produção das estruturas territoriais e sua representação.** In: SAQUET, Marcos Aurélio. SPOSITO, Eliseu. **Territórios e territorialidades:** Teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular. 2009.

RAFFESTIN, Claude. **Por Uma geografia do poder.** Trad. Maria Cecília França. Ed: Ática. São Paulo, 1993.

RÜCKERT, Aldomar Arnaldo; RAMBO; Anelise Graciele. **Metodologia das escalas geográficas de poder e gestão aplicada aos estudos de desenvolvimento em quatro territórios rurais**. XLV Congresso da SOBER "Conhecimentos Para Agricultura do Futuro". Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural. Londrina, 2007.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2006.

SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério. **Território, Territorialidade e Desenvolvimento**: diferentes perspectivas no nível internacional e no Brasil. In: ALVES. A. F; CARRIJO. B. R; CANDIOTTO. L. Z. P; (Org.). **Desenvolvimento Território e Agroecologia**. São Paulo. Ed: Expressão Popular (s/d).

SAQUET. Marcos Aurélio. **As diferentes abordagens do território e a apreensão do movimento e da (i) materialidade**. Geosul, Florianópolis, v. 22, n. 43, p 55-76, jan./jun. 2007.

SILVA, M. A. P; MALHEIRO, B. C; RIBEIRO, R. **Territórios do uso nas margens da cidade**: a identidade territorial ribeirinha na orla fluvial de Belém-PA (Brasil). Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – Universidade de São Paulo, 2005.

SOUZA, Nilciana Dinely de. **O processo de expansão urbana da cidade de Parintins (AM)**: Evolução e transformação. Tese de doutoramento apresentado à Universidade de São Paulo – USP, 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **O território**: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato; **Geografia Conceitos e Tema**. 2ª Ed. Rio de Janeiro, Bertrand, 2000.