

de dados e a quantificação do tempo, respectivamente, na Sociologia ou a Psicologia, na Economia e na História, por exemplo.

- 7 Embora não seja habitual reunir filosofia e ciência sob o jugo das mesmas necessidades, o que revelaria uma essencial mesmidade, Heidegger realiza tal reunião em mais de um momento, de modo que a segunda representa uma continuidade da primeira e não uma ruptura, conforme se pode depreender de trechos como os seguintes: “Aquilo que a Filosofia, no transcurso de sua história, tentou em etapas, e mesmo nestas de maneira insuficiente, isto é, expor as ontologias das diversas regiões do ente (natureza, história, direito, arte), as ciências o assumem como tarefa sua” (HEIDEGGER, 1973, p. 271). “O fim da filosofia é marcado pela dissolução das suas disciplinas em ciências autônomas, cuja unificação sob nova forma se apresenta na cibernética” (HEIDEGGER, 1989, p. 35).
- 8 Cf. Heidegger, 2002 b, p. 54 : “A linguagem é o incontornável na teoria da filologia”.

REFERÊNCIAS

- HEIDEGGER, M. O fim da Filosofia e a tarefa do pensamento. In: *Conferências e escritos filosóficos*. São Paulo: Abril, 1973. p. 269-279.
- _____. *Filosofia e cibernética*. Pisa: Ets Editrice, 1989.
- _____. *Linguaggio tramandato e linguaggio técnico*. Pisa: Edizioni Ets, 1997.
- _____. L'epoca dell'immagine del mondo. In: *Sentieri interrotti*. Firenze: La Nuova Italia Editrice, 1999. p. 71-101.
- _____. A questão da técnica. In: *Ensaio e conferências*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002a. p. 11-38.
- _____. Ciência e pensamento do sentido. In: *Ensaio e conferências*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002b. p. 39-60.
- HEISENBERG, W. *A parte e o todo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.
- _____. *Física e Filosofia*. 4. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.
- RILKE, R. M. *Histórias do bom Deus: como o velho Timofei morreu cantando*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1998.
- ROSA, G. *Grande sertão: veredas*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

IMAGENS E REPRESENTAÇÕES DA CIDADE RIBEIRINHA NA AMAZÔNIA: UMA LEITURA A PARTIR DE SUAS ORLAS FLUVIAIS*

Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior
Departamento de Geografia/UFPA

INTRODUÇÃO

Quando se busca caracterizar as cidades amazônicas, em especial como elementos de atração turística, um tipo de cidade tem-se destacado como uma das principais particularidades regionais: as cidades ribeirinhas. Mas o que são as cidades ribeirinhas? Pode-se reconhecer as cidades ribeirinhas simplesmente pelo fato de estarem localizadas à beira dos rios? Todas as cidades localizadas à beira do rio podem ser consideradas como ribeirinhas? Que elemento(s) traduz(em) o adjetivo “ribeirinho” conferido a essas cidades amazônicas? Que imagens e representações dessas cidades estão sendo vendidas, especialmente para o consumo turístico?

O presente trabalho traduz um esforço de compreender, a partir de uma leitura geográfica, o que são as cidades ribeirinhas na Amazônia e a relação com a imagem da cidade representada para o mercado turístico. Objetiva-se, assim, avançar num empreendimento que nos permita definir esse tipo de cidade a partir de pressupostos conceituais e metodológicos que trabalham a noção de espaço geográfico como espaço socialmente produzido, à maneira como propôs Lefebvre (1974). Para isso, desdobra-se esse entendimento considerando ainda as espacialidades urbanas como sendo constituídas por sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 1994), buscando-se, assim, arrolar elementos do espaço socialmente produzido para identificar melhor as cidades ribeirinhas na Amazônia.

* Trabalho apresentado na mesa redonda “O Papel das Cidades Ribeirinhas na Atual Dinâmica Espacial da Amazônia”, durante o VII Encontro Paraense de Geografia, promovido pela Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB) – Seção Belém, no período de 29 de maio a 01 de junho de 2003, Cametá/PA e no VII Encontro Nacional de Turismo com Base Local, promovido pela Universidade Estadual de Santa Cruz, no período de 4 a 7 de novembro de 2003, Ilhéus/BA.

Considerando que uma das principais características desse tipo de cidade se traduz nas paisagens de suas orlas fluviais, trabalha-se, então, essa fração dos espaços urbanos ribeirinhos estabelecendo a caracterização da interação cidade-rio como ponto central de identidade dessas cidades, para, em seguida, se propor uma tipologia das cidades ribeirinhas com base em elementos revelados por essa interação.

Busca-se, com isso, superar uma definição da cidade ribeirinha que toma como base a localização das cidades à beira-rio e, ao mesmo tempo, discutir processos responsáveis pelas dinâmicas dessas cidades; processos esses que se originam tanto em escala local, como em escalas extra-locais e sintetizam a própria inserção da região em esquemas que redefinem a vida urbana na Amazônia e as paisagens de suas cidades, quando se leva em conta, por exemplo, a importância do turismo para a vida regional.

CIDADES RIBEIRINHAS X CIDADES À BEIRA-RIO: UMA TENTATIVA DE ENTENDER A ADJETIVAÇÃO

Não nos parece que a simples localização da cidade à beira do rio possa caracterizá-la como cidade ribeirinha, a menos que queiramos voltar às clássicas definições geográficas, nas quais a localização absoluta tinha uma importância fundamental para a compreensão dos fenômenos. Essa concepção significa simplesmente negar os avanços da noção de espaço como realidade socialmente produzida. Como então avançar nesse empreendimento? De início, cumpre-nos pensar a noção de espaço como sociedade territorialmente organizada, sendo o mesmo uma das dimensões da vida social que, para existir, expressa-se espacialmente, mas ao mesmo tempo tem nessa expressão espacial uma condição e um meio de sua existência, conforme nos sugere Lefebvre (1974, 1976).

Entender as cidades ribeirinhas a partir desses pressupostos requer ainda que as consideremos, com o apoio teórico de Santos (1994), como um sistema de objetos e um sistema de ações dialeticamente articulados. Nas palavras desse autor:

Propomos entender o espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações. Os sistemas de objetos não funcionam e [...] não nos permitem

conhecimentos, se o vemos separados dos sistemas de ações. Os sistemas de ações também não se dão sem os sistemas de objetos (SANTOS, 1994, p. 90).

Nessa proposição, os sistemas de ações definem a dinâmica da vida social, ao passo que os sistemas de objetos definem a materialidade territorial dessa dinâmica. Posto nestes termos, ou seja, se o sistema de objetos define a forma espacial, quais seriam então as formas espaciais que compõem a paisagem urbana da Amazônia por meio das quais poderíamos caracterizar a paisagem urbana ribeirinha?

Uma resposta a essa pergunta talvez possa ser respondida por Oliveira (2000, p. 35-6), quando descreve com bastante propriedade as tradicionais cidades da Amazônia Ocidental, senão vejamos:

Chega-se à maioria das cidades da Amazônia pelo rio e delas é possível se contemplar uma paisagem cujo limite é o reencontro das paralelas no horizonte em que o céu e as águas parecem se abraçar, quer se olhe em direção ao ocidente ou ao oriente. A paisagem citadina avista-se ao longe, aparecendo aos poucos, preguiçosamente aos olhos de quem se aproxima sem pressa de chegar. Quase sempre, o primeiro sinal é a torre da igreja, tão distante que até parece nunca será alcançada. [...] No entanto, uma estreita "prancha" que liga o meio de transporte, o motor de recreio, ao trapiche, se encarrega de estabelecer a realidade e o quadro de moldura passa a ter outra dimensão. Quase sempre localizadas em terrenos altos, as cidades têm um padrão urbano característico com ruas e caminhos que terminam invariavelmente no porto. A rua da frente ou a rua primeira tem as melhores casas e as ruas de trás, casebres cobertos de palha.

A dimensão da forma parece ter sido bem retratada na descrição de Oliveira, mas como poderíamos, então, caracterizar o sistema de ações que identificam o que estamos querendo chamar aqui de cidade ribeirinha? Neste caso, trata-se principalmente de considerarmos interações e modos de vida que são estabelecidos entre os cidadãos e o rio, seja este tratado como via de transporte de importância fundamental, seja este considerado como fonte de recursos econômicos e de subsistência, seja, ainda, como um referencial simbólico intrinsecamente relacionado à vida do homem amazônico que habita a cidade.

Por outro lado, a negação desse tipo de cidade, em decorrência da modernização da vida urbana, parece conduzir não apenas a um sistema de objetos, como também a um sistemas de ações que se colocam como antônimos dos atributos até aqui elencados, sejam em termos de forma, sejam em termos de conteúdos, a exemplo do que podemos observar para o caso de Belém, que tende a refletir um certo distanciamento da cidade em relação ao rio, conforme retratam Marin e Chaves (1997, p. 412):

Centenas de edifícios são plantados no centro, cujas sombras, agora dominantes, espalham-se sobre esta cidade do Trópico. Elevam-se como barreira física e social. A construção dessa muralha rompe abruptamente o horizonte visual de quem a observa desde as ilhas. [...] Os edifícios projetam sombras sobre o rio, mas a cidade não mais “tem os rios nas suas margens”, que apenas pode ser olhado furtivamente a partir de fendas mascaradas. Vive-se de costas para o rio, rejeitando totalmente o vínculo aquático. Traçado “iluminista”, oposto a toda ligação com a floresta, com as águas, símbolos demasiados mágicos.

Essa referência a Belém parece mostrar a negação da cidade ribeirinha que buscamos aqui traçar o perfil, haja vista que, em grande parte, na história mais recente das cidades da Amazônia, o rio tem sido objeto de uma constante negação por parte da vida urbana, ainda que muitas vezes esteja presente nas imagens e representações espaciais que se constroem sobre as cidades amazônicas. Um exemplo dessa intenção pode ser constatado nos projetos de revitalização urbana, com forte apelo turístico, que buscam fazer intervenções urbanísticas nas paisagens beira-rio. Trata-se de formas espaciais, novas ou herdadas do passado, que redesenham o cenário urbano tendo como pano de fundo o rio e seus atrativos.

Assim, na maioria das vezes, o discurso que propaga a cidade ribeirinha se refere principalmente a atributos de cidades localizadas à beira-rio, e não necessariamente aos elementos que identificam a interação cidade-rio, próprios da cidade ribeirinha. Esta última adjetivação tende a caracterizar essas cidades não simplesmente por estarem localizadas à beira-rio, mas principalmente por apresentarem um sistema de objetos (forma/paisagem) e um sistema de ações (conteúdo) que reafirmam a interação cidade-rio, seja do ponto de vista material/funcional, seja do ponto de vista simbólico.

A ORLA FLUVIAL COMO EXPRESSÃO DA INTERAÇÃO CIDADE-RIO

Sendo uma das frações do espaço urbano de maior contato com as vias fluviais, as orlas das cidades, comumente identificadas como a “beira do rio”, ou ainda como “a frente da cidade”, tendem a expressar em maior ou menor grau a interação cidade-rio.

De início, entretanto, cabe discutir o entendimento daquilo que estamos chamando de orla fluvial. No senso comum regional, esse termo denomina as margens dos principais cursos fluviais que banham uma determinada cidade. Dificilmente, contudo, é possível precisar até onde vai a extensão dessa margem ou por que algumas margens de cursos fluviais são identificadas como orla e outras não. Por exemplo, no caso da cidade de Belém, as margens da baía do Guajará e do rio Guamá são identificadas como orla fluvial, ao passo que margens como as do igarapé Tucunduba ou do Una não o são.

Na verdade, o que se tem convencionado chamar de orla, diz respeito basicamente às faixas de contato imediato da cidade com os cursos fluviais principais que banham as cidades, provavelmente devido à maior importância que esses cursos possuem para a cidade, do ponto de vista da circulação. Seria incorreto, então, falarmos de orla para outras beiras, bordas, margens de corpos d’água menores que cortam a cidade? Parece-nos que não. A orla, ou mais propriamente a beira-rio, diz respeito ao espaço imediato de interação entre terra e água, seja considerando os rios de maiores dimensões, seja considerando os igarapés, que, no caso de cidades como Belém, recortam o espaço urbano em praticamente toda a sua extensão.

Há de se considerar, entretanto, que as orlas de cursos fluviais tidos como de maior importância guardam algumas peculiaridades, seja pela largura do próprio rio, que repercute numa outra configuração da paisagem e, portanto, refletem a importância de suas amenidades naturais como componentes da paisagem, seja pelos fluxos de mercadorias, de pessoas etc., que são bem mais intensos quando comparados àqueles dos numerosos igarapés que recortam as diversas cidades. Muitos desses igarapés, inclusive, foram de tal forma incorporados às novas funcionalidades das cidades que se tornaram obstruídos para a pequena navegação, prática esta muito comum no passado.

Para efeito de nossa análise, entretanto, a orla a ser considerada na busca de compreensão das cidades situadas à beira-rio, diz respeito àquela que margeia os principais corpos hídricos das cidades amazônicas. A especificidade dessa orla está, em muito, relacionada aos tipos de usos decorrentes da interação imediata entre terra e água, que estabelecem, em geral, um contato/dependência, material e/ou simbólico(a), de maior intensidade da cidade em relação às águas.

Diferentemente das orlas interiores das cidades, que margeiam os igarapés, por exemplo, os usos aí definidos caracterizam-se, em geral, não só pela intensidade, como também pela regularidade no que diz respeito à dependência em relação aos corpos hídricos.

Mas, em relação à extensão daquilo que estamos tratando como orla, caberia ainda uma outra preocupação: a de saber até onde vai, partindo dos terrenos de contato direto com o rio, essa interação. Na verdade, essa indagação dificilmente poderia ser respondida nos limites de nossas preocupações, principalmente porque a interação da cidade com o rio e o grau de dependência das atividades em relação às águas, só poderia ser melhor definida estudando-se as especificidades de cada uma dessas atividades, a exemplo daquelas voltadas para o lazer e o turismo.

Sabe-se, entretanto, que grande parte das atividades localizadas imediatamente às margens dos rios apresentam um grau de dependência muito maior com relação às águas, sendo esta, inclusive, uma das razões que fazem com que sejam buscadas tais localizações, a exemplo do transporte fluvial realizado por meio de balsas ou de barcos, ou dos equipamentos urbanos voltados para o consumo turístico. É dessa maneira que podemos destacar, com base na contribuição teórica de Santos (1994), que a faixa que estamos considerando para efeito de nossa análise, configura-se como um sistema de objetos espaciais/geográficos articulado por um sistema de ações históricas/culturais, cuja dinâmica está, em grande parte, relacionada à interação imediata que se estabelece entre terra e água.

Uma delimitação aproximada e necessária dessa faixa, ainda que de certa maneira arbitrária, pode ser feita com base em dois critérios. O primeiro deles está relacionado à faixa de interação entre terra e água onde os usos e as atividades que compõem o sistema de objetos espaciais sejam mais adensados.

Neste caso, a delimitação da faixa de orla pode ser estabelecida pelas vias de circulação urbanas imediatamente paralelas aos rios.

Na verdade, ainda que este recorte não nos permita com precisão delimitar as orlas fluviais das cidades amazônicas, ele pode nos possibilitar análises empíricas da situação dessas faixas de terra que margeiam os cursos fluviais, principalmente se considerarmos que, de modo geral, as vias de circulação rodoviárias tendem a redirecionar determinados fluxos e, em alguns casos, formas de usos.

Assim, é comum a situação de que os usos e as atividades localizadas no interregno entre o rio e as ruas apresentem uma maior dependência material e/ou simbólica em relação às águas ou, ainda, estabeleçam um certo grau de complementaridade entre elas, a exemplo do que acontece entre o transporte fluvial e o transporte terrestre; ao passo que as atividades, para além dessa faixa, tendem a desenvolver uma menor dependência material ou simbólica em relação às vantagens proporcionadas pelos rios. É em decorrência desse grau de dependência que, mais recentemente, busca-se explorar de maneira mais intensa os atrativos paisagísticos desses espaços de orlas para fins turísticos.

Esta delimitação do espaço beira-rio, para efeitos de análise, acaba por deixar de fora aquela faixa de terra considerada como retro-portuária ou retro-orla (faixa adjacente à orla), que, em muitos casos, possui atividades de forte dependência em relação às águas, a exemplo de depósitos, armazéns, unidades produtivas, que, mesmo não dispondo de localização nessa faixa imediata, acabam, via de regra, apresentando um grau elevado de dependência em relação aos cursos fluviais. Por outro lado, constata-se também que é naquela faixa de terra, delimitada aqui como orla, que os sistemas de objetos que vivenciam essa dependência mais direta tendem a se concentrar. A funcionalidade turística desses espaços, por exemplo, tem-se prestado, em grande parte, à contemplação ou mesmo àquelas atividades relacionadas ao lazer e ao entretenimento.

Um outro critério de delimitação pode ser adotado de maneira complementar ao anterior a fim de considerar aquelas faixas de terra que margeiam os rios onde os sistemas de objetos artificiais não sejam dominantes, mas onde há a predominância das formas naturais, como é o

caso de determinadas áreas mais preservadas do ponto de vista da paisagem natural. Neste caso, o espaço de interação entre terra e água pode ser definido a partir da própria dinâmica da natureza, sendo as áreas de igapó e de várzea os elementos definidores da faixa de orla. Aqui, igualmente, a área de retro-orla, para efeitos de análise, deixa de ser considerada por motivos meramente operacionais.

Diante dessas considerações, parece-nos possível pensar a caracterização das cidades beira-rio e cidades ribeirinhas com base na dinâmica sintetizada pelas orlas fluviais urbanas.

CIDADES BEIRA-RIO: UMA TIPOLOGIA A PARTIR DE SUAS ORLAS

Uma tentativa de identificar uma tipologia das cidades beira-rio pode ser efetivada tendo em vista o grau de interação que se estabelece entre a cidade e o rio. Três tipos de cidades podem ser reconhecidos a partir da caracterização espacial de suas orlas: a) aquelas que guardam fortes raízes com as identidades tradicionalmente reconhecidas como regionais; b) aquelas cujas identidades mostram-se mais fluidas; e c) aquelas cujos vínculos regionais tendem a ser sobrepostos por padrões espaciais e de modos de vida estandardizados (1).

No primeiro caso, trata-se de cidades em que a interação cidade-rio tende a caracterizar temporalidades (sistemas de ações) e paisagens (sistemas de objetos) tradicionalmente ligadas à dinâmica regional. Neste caso, suas orlas fluviais tendem a expressar esses ritmos de tempos e suas respectivas espacialidades. Não se tratam, portanto, de temporalidades hegemônicas que se fazem presentes na paisagem da orla, mas de tempos lentos e que se traduzem, conforme nos sugere Santos (1994), em espaços opacos:

A “naturalidade” do objeto técnico - uma mecânica repetitiva, um sistema de gestos sem surpresa - essa historização da metafísica, crava no organismo urbano, áreas “luminosas”, constituídas ao sabor da modernidade e que se justapõem, superpõem e contrapõem [...] zonas urbanas “opacas”. Estas são os espaços do aproximativo e não (como as zonas luminosas) espaços da exatidão, são espaços inorgânicos, abertos e

não espaços racionalizados e racionalizadores, são espaços da lentidão e não da vertigem (SANTOS, 1994, p. 83).

Nas orlas enraizadas tais características estão presentes tanto nas estratégias de sobrevivência econômica do homem urbano que acessa o rio, como também daquele morador do interior que se dirige à cidade e nela se integra esporádica e furtivamente por meio de práticas econômicas e culturais. Também se faz presente na relação das cidades com sua hinterlândia, por meio dos barcos e canoas que fazem de trapiches e portos ancoradouros coloridos para se chegar e se sair da cidade; assim como nas feiras à beira-rio que vendem de tudo, das frutas com sabor e cheiro regional aos sonhos e feitiços de “encantados” que povoam a floresta, mas que estabelecem sociabilidades e vivências cotidianas para além das mercadorias, produzindo paisagens e espaços. A mesma interação pode ser constatada em atividades mais lúdicas, a exemplo dos banhos de fins de tarde das crianças e adolescentes que se perdem pelas águas barrentas em mergulhos fugidios e das pescas noturnas regadas à caipirinha e a conversas preguiçosas.

É nesse sentido que essa caracterização traduz aquilo que Santos (1994) denominou de tempo lento e de espaço opaco. A cidade ribeirinha da Amazônia é, sem dúvida, aquela no qual o sistema de ações é comandado por um predomínio do tempo lento. Aqui, este atributo não está sendo usado de maneira pejorativa, mas como um qualificativo de potencialidade política e de vida social; afinal, a força dos fracos, conforme nos mostrou Santos (1994), é o seu tempo lento. É o tempo lento que nos faz reconhecer vivências, sociabilidades e, por conseguinte, identidades e, também, resistências.

Esta premissa nos faz considerar, igualmente, tais atributos, quais sejam das fortes sociabilidades, vivências e identidades e resistências cotidianas organicamente estabelecidas como qualificativos do sistema de ações que adjetivam as cidades ribeirinhas da Amazônia.

Esse potencial, entretanto, pouco tem sido aproveitado como imagens e representações sobre a cidade para efeitos de atrativos turísticos. Pelo contrário, há uma tendência de negação desses atributos como elementos de particularização regional, sendo muitas vezes substituídos

por outros objetos e ações, considerados mais interessantes do ponto de vista mercadológico.

Diferentemente dessas cidades, as orlas das cidades aqui definidas como fluidas apresentam uma caracterização da paisagem cuja interação com o rio passa a se dar a partir de relações mais frágeis. Neste caso, a cidade passa a se voltar mais para si e para as novas vias de circulação, que, por sua vez, tendem a anular e/ou redirecionar a relação com o rio.

Em muitas situações, a relação com o rio se apresenta por meio de numa dimensão meramente contemplativa, onde o cenário beira-rio passa a ter como pano de fundo emoldurado a paisagem hidrográfica. Trata-se de clos mais frágeis, menos arraigados e restritos a algumas poucas relações que vinculam a cidade ao rio, em especial àquela ligada ao lazer da vida urbana e à contemplação ou ao uso do rio voltado para a atividade turística. Os calçadões padronizados são alguns exemplos que refletem essa tendência. Nesse caso, tais paisagens de orlas passam a conviver com outras nas quais as permanências aparecem como resistências e resíduos que se justapõem a novos usos que buscam estabelecer outras relações funcionais e simbólicas com o rio.

No limite dessa negação, estão as orlas urbanas estandardizadas, que mesmo situadas à beira rio, representam em grande parte um esvaziamento da interação cidade-rio anteriormente mencionada e tendem a se colocar num esquema de reprodução das relações mais gerais, muitas vezes traduzidas na padronização da paisagem beira-rio.

Nos espaços urbanos da Amazônia, hoje, as cidades tendem a olhar para a (pós) modernidade, deixando para trás um ritmo, um tempo, que mesmo próximo, lhes parece remoto. O apelo à cidade competitiva e inteiramente inserida no mercado, dentre eles o mercado turístico, sugere a instalação de novos ritmos, de tempos, de relações, de movimentos, de símbolos, de representações, enfim, de uma nova dinâmica que altera não só uma estrutura espacial anterior, mas, e principalmente, uma forma de viver e de se relacionar, dos homens entre si e dos homens com o rio. A natureza e as relações com ela estabelecidas tendem a apresentar um caráter residual. A produção do espaço nas orlas de muitas cidades da região sintetiza bem essa nova forma urbana, revelando novos conteúdos sociais.

Enfatiza-se aqui a importância das imagens, conforme sustenta Harvey (1992); imagens estas que podem ou não ter relação com o produto a ser vendido/consumido. É nesse sentido que as “cidades das águas” de hoje se apresentam como verdadeiros simulacros das “cidades ribeirinhas” de outrora, buscando preencher o vazio de tempos e espaços que foram suprimidos por outras temporalidades, mas que têm um forte apelo ao consumo da cidade, a exemplo daquele voltado para a atividade turística.

A metropolização na Amazônia reflete bem essa condição, de expropriações e perdas em relação ao próprio urbano, concebido na sua multiplicidade de temporalidades. É por isso que novos sistemas de objetos são pensados para compor uma nova imagem das orlas. Trata-se da hegemonia de uma temporalidade que implica subtrações diversas, ao mesmo tempo em que são recriadas as perdas por meio de simulações. Isso acontece quando a forma metropolitana faz a vida urbana “virar as costas para o rio”, “engolir os cursos fluviais” abundantes no interior da cidade, “aniquilar as áreas verdes” e outras amenidades, para depois recriá-las; num jogo de forma-conteúdo, significado-significante.

A representações espaciais nas orlas comportam idéias paradoxais como a de abertura de “janelas para os rios” nos espaço das orlas fluviais, que aparecem sob novas formas paisagísticas, novos usos e mesmo sob formas diferenciadas de gestão urbana. A mediação disso tudo se dá, em grande parte, pelo elemento cultural, que se torna emblemático nas políticas de intervenção urbanística que se propõem à “revitalização” do espaço, especialmente para fins turísticos.

O caráter marcadamente privado e excludente de apropriação dessa fração do espaço urbano, definido por meio de uma multiplicidade de usos e de agentes que aí se fazem presentes, coloca hoje a possibilidade de resgate da “cidade ribeirinha”, definindo políticas de intervenção urbana para as orlas, que refletem não apenas formas diferenciadas de planejamento e gestão do espaço urbano, como também diferentes maneiras de se conceber a cidade. Na maioria das vezes, trata-se de uma concepção de cidade preparada para o visitante e para ser contemplada apenas, em detrimento do seu potencial de uso cotidiano.

É importante que se diga que uma mesma cidade pode apresentar as três caracterizações anteriormente mencionadas. Nesse caso, orlas enraizadas podem conviver, em um mesmo espaço urbano, com orlas fluidas e estandardizadas; isso porque o espaço resulta de uma acumulação de tempos distintos que se refletem, se superpõem e se justapõem nas paisagens. Essa complexidade espacial, de espaços luminosos e opacos, e que externalizam tempos lentos e rápidos diz respeito à própria natureza da sociedade, que se materializa geograficamente, a exemplo do que se verifica no espaço amazônico.

À GUIA DE CONCLUSÃO

Mas até que ponto a cidade ribeirinha desaparece definitivamente da vida urbana amazônica comandada pelo tempo rápido e até que ponto os fragmentos da cidade tornam-se todos eles em espaços luminosos?

Parece importante chamar a atenção para uma dimensão da produção do espaço em que a dimensão do vivido no urbano possa merecer um tratamento que o coloque para além das formas espaciais previamente desenhadas ou na qual a imagem da cidade e de suas representações sejam despertadas a partir de singularidades e particularidades que estejam registradas nas sociabilidades cotidianas mais orgânicas da cidade, sendo estas também importantes elementos potencializadores das atividades turísticas.

Nesse sentido, mais do que objetos e formas que simbolizam a cidade a partir das águas, faz-se necessário resgatar e mesmo identificar a própria relação com o rio e que nas representações presentes das intervenções urbanísticas em voga, aparece como paisagem contemplativa ou em formas de simples molduras para o turismo e para o lazer da vida urbana moderna.

Não se trata, por outro lado, de resgatar usos já desfeitos por conta de um novo ritmo e de uma nova temporalidade que dão lugar à forma urbana, mas de reconhecer nos próprios usos ainda vigentes a dimensão da cidade que tampouco foi completamente perdida em face desta outra dinâmica da vida urbana na Amazônia. E aqui as experiências parecem ser não apenas numerosas como também diversas, conforme se percebe com

muita frequência nos espaços de orla fluviais culturalmente mais enraizadas, furtivamente nos espaços fluidos e apenas como resíduos naquelas realidades espaciais mais estandardizadas.

Mais do que traduzir o potencial turístico dessas cidades a partir de simulações de formas espaciais e conteúdos já desfeitos, parece interessante reconhecer e projetar formas e conteúdos ainda existentes, retratando uma face da realidade regional que expressa modos de vida espacialmente registrados em sistemas de ações e de objetos presentes nas orlas fluviais urbanas.

A simples projeção e reconhecimento dessas interações não deve ser vista de uma maneira saudosista e relacionada à visão romântica do homem amazônico e de sua geografia, conforme também comumente se traduz nas imagens e representações destinadas ao consumo turístico, mas, antes de tudo, como uma condição de cidadania associada a uma conquista de sua melhoria de qualidade de vida.

Em outros termos, significa pensar na tão propalada sustentabilidade a partir de suas mais variadas e complexas dimensões: a idéia de desenvolvimento sócio-espacial assume um caráter mais amplo na medida em que associa a questão ambiental à própria questão espacial/geográfica das ações da sociedade. Pressupõe, portanto, a construção social do espaço e não o seu caráter meramente fisiográfico, conforme está posto nas idéias ecocêntricas de sustentabilidade. Nestes termos, não existe sustentabilidade ambiental (qualidade e sobrevivência de condições aceitáveis do espaço geográfico) sem sustentabilidade econômica (geração e manutenção de trabalho e renda da população local), sem sustentabilidade política (gestão democrática e pública da cidade) e também sem sustentabilidade sociocultural (reafirmação e valorização de identidades, sociabilidades e culturas locais e regionais). Essas dimensões da sustentabilidade podem estar estritamente vinculadas às estratégias definidas pelas políticas direcionadas às atividades turísticas.

As orlas precisam ser analisadas e vividas no contexto do desenvolvimento urbano, de maneira que a noção de desenvolvimento não esteja restrita à idéia de modernização dos sistemas de objetos que compõem a paisagem beira-rio, mas acima de tudo como potencial de desenvolvimento sócio-espacial (SOUZA, 2002).

A beira-rio, ou mais propriamente, a cidade ribeirinha, assim percebida, parece rica em experiências e vivências, plenas de conteúdos que podem exteriorizar formas; formas estas que sejam extensões de relações e de sociabilidades e que possam ser refletidas em imagens que se tornem extensões do próprio rio, sob pena de fazermos deste último simples simulacro da própria cidade. Fala-se aqui, mais do que revitalização de formas espaciais voltadas para a contemplação dos visitantes, de revitalização/potencialização de conteúdos, ou mesmo de projeções de conteúdos sociais e culturais locais, cuja existência tem sido cada vez mais residual por conta da imposição de formas espaciais urbanas que buscam formatar novas relações e outras culturas.

NOTA

- 1 Essa tipologia é, em parte, semelhante àquela proposta por Fremont (1976), que busca, na análise regional, caracterizar os espaços regionais a partir de suas identidades.

REFERÊNCIAS

- FRÉMONT, A. *La région, espace vécu*. Paris: PUF, 1976.
- HARVEY, D. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- LEFEBVRE, H. *La producción de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974.
- _____. *Espacio y política*. Barcelona: Península, 1976.
- MARIN, R. E. A.; CHAVES, E. Imagens de Belém, paradoxo da modernidade e cultura na Amazônia. In: XIMENES, T. (Org.). *Perspectivas do desenvolvimento sustentável: uma contribuição para a Amazônia XXI*. Belém: NAEA, 1997. p.407-27.
- OLIVEIRA, J. A. *Cidades na selva*. Manaus: Valer, 2000.
- SANTOS, M. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994. (Col. Geografia: Teoria e Realidade, 25).
- SOUZA, M. L. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

FEIRA DO VER-O-PESO: CARTÃO POSTAL DA AMAZÔNIA OU PATRIMÔNIO DA HUMANIDADE?¹

Marilu Marcia Campelo

Departamento de Antropologia/UFPA

INTRODUÇÃO

Vi os mercados e a feira cheios de pessoas. Havia uma cultura de se comprar no Ver-o-Peso, todas as pessoas de todas as classes sociais vinham se abastecer no local. Nos dias atuais, não se vê mais nada disso. (Vendedor do interior do Mercado de Ferro, ficha n. 24).

A Prefeitura Municipal de Belém possui um projeto que visa o tombamento da área denominada Complexo do Ver-o-Peso como Patrimônio da Humanidade, incluindo a feira e o centro histórico da cidade. Para sua elaboração, a Fundação Cultural do Município de Belém (FUMBEL), no período de 1999 a 2000, coordenou uma série de pesquisas objetivando preparar um dossiê para ser encaminhado ao Ministério da Cultura e, posteriormente, ao Monumenta da UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization). O trâmite desse documento baseia-se em um processo lento e exige uma série de transformações estruturais, dentre as quais, um Projeto de Revitalização (compromisso de campanha da atual administração municipal que será finalizado no ano de 2003). Sabemos que a infraestrutura da feira do Ver-o-Peso e demais áreas do centro histórico de Belém devem ser melhoradas e os seus principais problemas resolvidos, mas a palavra final caberá à visita de uma equipe da UNESCO que avaliará o pedido para que o local seja tombado. Atualmente, o pedido encontra-se em análise e o processo de nomeação pode demorar até dois anos.

No entanto, qualquer pesquisa na feira do Ver-o-Peso enfrenta uma série de dificuldades, podendo acontecer um desgaste, chegar-se a resultados insatisfatórios, à exploração da imagem dos feirantes ou até mesmo deparar-se com o descaso do poder público. Esses problemas foram vivenciados pela atual Prefeitura durante o desenvolvimento de seu trabalho