



**ENAN
PUR 2023**
Belém 22 a 26 de maio



Trapiches e portos: vida urbana e acessibilidade espacial na orla sul de Belém do Pará¹

Érica Corrêa Monteiro

Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU/NAEA/UFGA).

Sessão Temática XX: ST-04: Convergências entre Urbanização e natureza

Resumo. A pesquisa tem como objetivo analisar a forma que os sujeitos ribeirinhos vivenciam a acessibilidade espacial nos portos e trapiches localizados na orla sul da cidade de Belém, no Pará. Busca-se analisar a [re]produção das formas de intervenção urbana impostas em realidades com fortes vínculos ribeirinhos, assim como a importância assumida pelos valores da floresta, dos rios e de outras formas de viver que se fazem presentes nas práticas sociais e nas sociabilidades que são compartilhadas pelos sujeitos que vivenciam o cotidiano desses portos e trapiches. Para essa discussão, a análise se utiliza de uma investigação de natureza qualitativa. Mobiliza, para isso, técnicas de levantamento bibliográfico, observação participante e entrevistas semiestruturadas a fim de conhecer melhor esses espaços ribeirinhos. Espera-se, assim, contribuir e ampliar conhecimentos sobre acessibilidade na Amazônia urbana ribeirinha, de forma a ajudar na compreensão de um olhar mais sensível com foco na diversidade humana, formas, funções e relações para a contínua construção de cidadania em contextos urbanos diferenciados.

Palavras-chave: Amazônia ribeirinha; Cidades; Trapiches; Acessibilidade espacial; Cidadania.

Trapiches and ports: urban life and spatial accessibility on the southern waterfront of Belém, Pará

Abstract. *The research aims to analyze the way that riverside subjects experience spatial accessibility in ports and warehouses located on the southern waterfront of the city of Belém, in Pará. It seeks to analyze the [re]production of forms of urban intervention imposed on realities with strong riverside bonds, as well as the importance of the values of the forest, rivers and other ways of living that are present in the social practices and sociability that are shared by the subjects who experience the daily life of these ports and trapiches. For this, the analysis uses a qualitative investigation. With the support of bibliographic survey techniques, participant observation and semi-structured interviews to better understand these riverside spaces. It is expected to contribute and expand knowledge about accessibility in the riverside urban Amazon, in order to help understand a more sensitive look focused on human diversity, forms, functions and relationships for the continuous construction of citizenship in different urban contexts.*

Keywords: Riverside Amazon; Cities; Trapiches; Spatial accessibility; Citizenship.

Trapiches y puertos: vida urbana y accesibilidad espacial en el borde sur de Belém do Pará

Resumen. *La investigación tiene como objetivo analizar la forma en que los sujetos ribereños experimentan la accesibilidad espacial en puertos y almacenes ubicados en el borde sur de la ciudad de Belém, en Pará. Se busca analizar la [re]producción de formas de intervención urbana impuestas sobre realidades con fuertes lazos ribereños,*

¹ Este trabalho resulta de pesquisas que ajudam na construção de tese de doutorado desta pesquisadora, financiada pela CAPES, por meio do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU), que pertence ao Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), da Universidade Federal do Pará (UFGA), sob a orientação do Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior.

así como la importancia que asumen los valores del bosque, los ríos y otras formas de habitar que están presentes en las prácticas sociales y sociabilidad que son compartidas por los sujetos que viven la cotidianidad de estos puertos y muelles. Para esta discusión, el análisis utiliza una investigación cualitativa. Para ello, moviliza técnicas de levantamiento bibliográfico, observación participante y entrevistas semiestructuradas para comprender mejor estos espacios ribereños. Se espera, por tanto, contribuir y ampliar el conocimiento sobre la accesibilidad en la Amazonía urbana ribereña, a fin de ayudar en la comprensión de una mirada más sensible enfocada en la diversidad humana, formas, funciones y relaciones para la construcción continua de ciudadanía en las diferentes zonas urbanas.

Palabras clave: Amazonía ribereña; Ciudades; trapiches; Accesibilidad espacial; Ciudadanía.

1. Introdução

A acessibilidade contínua, no início da terceira década do século XXI, sendo um problema recorrente de exclusão que atravessa diversas dimensões da vida social que impacta o cotidiano de muitos brasileiros. Dado o imenso território do país, marcado por múltiplas diversidades regionais, tem-se o confronto entre garantia de direitos e realidades urbanas. Em se tratando da sociedade amazônica, em especial nas cidades que apresentam fortes vínculos ribeirinhos presentes nas práticas e vivências cotidianas de muitos sujeitos, o direito à cidade acessível e mais democrática ainda caminha a passos lentos, uma vez que este direito requer avanços que contemplem valores socioculturais engendrados no próprio lugar, enquanto valor diferencial que a região abriga.

Ao longo do processo histórico de formação socioespacial da Amazônia, os povos ribeirinhos foram submetidos, desde a colonização, a tipos variados da lógica de dominação imposta ao território amazônico - de escravidão, servidão, exploração e marginalização -, reflexo dos diferentes modelos de desenvolvimento capitalista exercidos na região. Contudo, mesmo diante das condições mais adversas, esses povos inventaram e reinventaram formas de sobrevivências e de resistências ao longo dos séculos, principalmente no seu modo de viver (ARENZ, 2000; TRINDADE JR *et al.*, 2008).

Assim, dessas resistências, nascem também apropriações resguardadas nas paisagens das cidades ribeirinhas. Sobre isso, Trindade Jr. *et al.* (2008, p.34) notam que, culturas submetidas ao domínio da colonização, grupos subalternizados, contribuíram também, e de maneira diversa, para a produção da cidade ribeirinha ao imprimirem suas marcas, coletivamente vividas, na paisagem dessas cidades. Nesse processo, Santos (2014b) contribui nesse entendimento quando defende que a concepção de espaço se apresenta como um conjunto indissociável, solidário e dialético, de um sistema de objetos - referente à materialidade - atuando juntamente com um sistema de ação - referente à vida que os preenche e anima.

Portanto, dentre essas marcas da cultura ribeirinha, têm-se o sistema de objetos (SANTOS, 2013) arquitetônicos e urbanísticos que compõem o cotidiano das populações ribeirinhas, destacando-se as estivas, os portos e os trapiches por serem infraestruturas físicas que carregam significados que transcendem a função de circulação de pessoas e de mercadorias, adentrando-se em dimensões lúdicas, de crenças, de saberes, de identidade e de afetividade no espaço. Sobre isso, Trindade Jr. *et al.* (2008), os definem como marcas materiais e simbólicas criadas pelas vivências e trocas de experiências desses grupos sociais. Portanto, trata-se de objetos que ajudam a concretizar uma série de relações, sejam essas sociais, políticas e históricas (SANTOS, 2014b; SERPA, 2010).

No entanto, embora as permanências e coexistências dessas heranças culturais junto às demandas da sociedade contemporânea vislumbrem situações dotadas de possibilidades, muitas vezes, estas são deturpadas em favor da lógica da seletividade do espaço pelo capital, que aplica valor ao indivíduo conforme o lugar que ele ocupa (SANTOS, 2014c), resultando segregações, desigualdades e subtrações materiais e imateriais que dificultam a construção e o significado de cidadania aos contextos ribeirinhos.

Quando Santos (2012b, 2014a) alerta que a paisagem, isto é, essa materialidade que está no nível do aparente e das percepções (visão, audição, tato, olfato e paladar), não é muda, pressupõe revelar também a face da pobreza e os efeitos das desigualdades rebatidos nas precárias condições de acessibilidade espacial nas estivas, portos, trapiches etc. Embora sejam considerados objetos de grande importância sociocultural e de sociabilidades, presentes em diversas comunidades e cidades amazônicas, impera-se o reino dos improvisos, que afetam a plena participação e o uso seguro e autônomo de uma parte significativa de seus habitantes, em especial pessoas com deficiência e/ ou com sua mobilidade reduzida.

Nesse ponto, cabe ressaltar que falar sobre acessibilidade espacial, significa falar de materialidade, adentrando-se na diversidade humana e nas suas necessidades e habilidades como pontos sensíveis e relevantes a serem considerados em todas as camadas de um projeto arquitetônico e urbanístico. Portanto, a acessibilidade espacial, trata-se de um conjunto de medidas técnicas que considera a diversidade humana para garantir o acesso, o uso, a informação e a participação do maior número possível de pessoas em espaços urbanos e em edificações públicas e coletivas, dotando-os de condições materiais que assegurem igualdade de oportunidades e sem discriminações.

Se, por um lado, na cidade formal e legal¹ (MARICATO, 2000), também chamada por Santos (2013) de cidades rígidas², soluções de acessibilidade espacial, por meio de normas oficiais da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT NBR 9050/2020³ (BRASIL, 2020), vêm sendo aplicadas, discutidas, revisadas e questionadas, desde a década de 1980, em nível de grandes cidades e de metrópoles brasileiras, por outro, negligenciam-se as cidades reais do imenso território brasileiro.

Nas cidades que não se enquadram nesse padrão dominante (as informais, as ilegais, as mais afastadas do eixo Centro-Sul etc.), a exemplo das cidades tradicionais ribeirinhas da Amazônia, o termo acessibilidade se atrela à fluidez de mercadorias, sob o viés do capital, que é o maior beneficiado; deixando o fator humano, isto é, os sujeitos reais que vivenciam o lugar, em último plano de prioridade em relação à segurança e à qualidade de vida.

Isto posto, expõe-se que a acessibilidade espacial se inclui em mais um direito que não chega às estivas, ao porto, ao trapiche, ao barco etc., e isso, compromete sensivelmente, dentre outros problemas, a apropriação do espaço por todos os sujeitos, e o seu direito à cidade, estendida ao direito ao modo de vida ribeirinha.

Diante dessa perspectiva, esta pesquisa tem como objetivo analisar a forma que os sujeitos ribeirinhos vivenciam a acessibilidade espacial nos portos e trapiches localizados na orla sul da cidade de Belém, no Pará, em especial no Porto da Palha, no Porto do Açaí e no Terminal Hidroviário Ruy Barata.

Para essa discussão, esta pesquisa se utiliza de uma investigação de natureza qualitativa, uma vez que, como bem cita Minayo (1994, p.21), “responde a questões muito particulares [...], ela trabalha com um universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes [...]”, e isso, faz com que essa abordagem se apresente como uma importante ferramenta que possibilita maior aprofundamento sobre a realidade concreta que se faz presente no cotidiano dos ribeirinhos.

Para isso, mobilizou-se a técnica de levantamento bibliográfico tendo como referência temas relacionados à Amazônia ribeirinha, à acessibilidade espacial e à cidadania. Além disso, a pesquisa de campo realizada por meio das técnicas de observação participante e entrevistas semiestruturadas, iniciadas desde o ano de 2012, foram relevantes na compreensão das particularidades locais. Nesse sentido, cabe informar que, esta pesquisa faz parte da construção da tese de doutorado desta pesquisadora, que tem como objeto de estudo a acessibilidade espacial na Amazônia ribeirinha.

Desse modo, os tópicos seguintes foram divididos a fim de compreender de que forma a falta e/ ou falhas de acessibilidade espacial nas zonas ribeirinhas violam direitos básicos humanos e o

direito de uma vida digna baseada no modo de viver dessas populações. Além disso, buscou-se analisar a [re]produção das formas de intervenção urbana - referente aos portos e trapiches -, impostas em realidades com fortes vínculos ribeirinhos, assim como a importância assumida pelos valores da floresta, dos rios e de outras formas de viver que se fazem presentes nas práticas sociais e nas sociabilidades que são compartilhadas pelos sujeitos que vivenciam o cotidiano desses portos e trapiches.

Espera-se, assim, contribuir e ampliar conhecimentos sobre acessibilidade na Amazônia urbana ribeirinha, de maneira a ajudar na compreensão de um olhar mais sensível com foco na diversidade humana, formas, funções e relações para a contínua construção de cidadania em contextos urbanos diferenciados.

2. O direito à acessibilidade espacial na Amazônia ribeirinha

A linguagem da globalização nega qualquer forma de autonomia para o desenvolvimento urbano, subestima a capacidade individual de cada cidade para definir novas possibilidades de viver no urbano e torna impossível vislumbrar saídas alternativas para a trajetória capitalista da globalização/urbanização (OLIVEIRA; SCHOR, 2008, p. 24).

A partir de uma visão mais otimista, poder-se-ia dizer que essas “novas possibilidades”, já existem, e estão presentes nas cidades que ainda apresentam fortes vínculos ribeirinhos, mas isso exige um olhar mais aprofundado e cuidadoso de políticas públicas e de ações em relação às suas particularidades e ao seu quadro social.

Nessa perspectiva, formas e funções são conceitos interessantes a serem esclarecidos neste artigo, uma vez que, no entender de Santos (2014a) a forma refere-se aos aspectos visíveis, o imediato, do objeto ou de um arranjo de objetos. Por sua vez, a função atende uma ou mais atividades atribuídas a determinada forma. Mas, ultrapassar a linha do aparente é importante para se compreender a essência desses lugares. A exemplo disso, as estivas, as pontes, os portos e os trapiches remetem em suas formas espaciais criatividade próprias do modo de vida ribeirinho que deveriam ser mais valorizadas, no entanto, são visíveis os conflitos, contradições e informalidades, efeitos das negligências impostas ao ambiente construído e aos sujeitos que os vivenciam, e tais observações são compartilhadas por Oliveira e Schor (2008) e Trindade Jr. *et al.* (2008) ao descreverem esses objetos:

[...] finalmente, chega-se e ancora-se na beira do rio em algo como porto, cais ou trapiche, quase sempre improvisado, em que tudo é transitório. A improvisação do local onde param os barcos dá a quem chega a impressão de que nas cidades ribeirinhas da Amazônia nada é perene, tudo é temporário, inacabado e precocemente deteriorado. [...]. (OLIVEIRA; SCHOR, 2008, p. 15).

o trapiche ou o porto, em geral, com características bastante precárias, denunciando o descuido das políticas urbanas em relação a uma particularidade tão ribeirinha, fazem o elo entre o rio e o interior da cidade. (TRINDADE JR. *et al.*, 2008, p.36).

Em se tratando das condições de acessibilidade, essas falas revelam uma realidade marcada por precariedades e improvisos, onde nem todas as pessoas conseguem se movimentar com tanta facilidade e equilíbrio entre barcos, trapiches e estivas. Em muitos casos, a exemplo de pessoas com deficiência e/ou com sua mobilidade reduzida (idosos, gestantes, obesos, crianças etc.), ainda que seja temporária, o uso e a plena participação nesses ambientes e aos serviços oferecidos são comprometidos pelo grande esforço físico, psicológico e da boa vontade de terceiros para ajudar no deslocamento e na transferência, dessas pessoas, do trapiche para a embarcação e vice-versa, incluindo também, em muitos casos, a cobrança de valores abusivos para tal ajuda.

Esses improvisos violam direitos humanos, uma vez que a falta de coerências de investimentos públicos que deveriam ser direcionados a priorizar as pessoas, ameaça não apenas a sua

segurança, mas o direito à uma vida digna baseada no seu modo de viver, uma das premissas do direito à cidade de Lefebvre (2016).

No ambiente construído ribeirinho, as precárias condições de acessibilidade espacial são tratadas como situações que podem ser vencidas por meio da “naturalização” dos problemas que impõem sacrifícios como se fossem virtudes, como bem dizem: “a gente tá acostumado”, “não tem jeito mesmo” (MONTEIRO, 2015). Decerto que o homem ribeirinho tem no seu corpo, a força motriz que o fez sobreviver e se adaptar à complexidade da floresta e do rio com habilidade. Mas, será que todos os habitantes conseguem se adaptar, se acostumar, ou se sacrificar para realizar as atividades básicas do cotidiano nesses espaços construídos? Tal pergunta nos remete ao pensamento de Lefebvre (2013) quando defende que o corpo, que é dominado, alienado, deve ser socialmente reapropriado como potencial de libertação.

Diante disso, é importante relatar que, de acordo com a Pesquisa Nacional de saúde do IBGE, de 2019 (IBGE, 2019), a exemplo da população paraense, cerca de 8,2% - aproximadamente 719.725 habitantes, declararam possuir algum tipo de deficiência, seja auditiva, visual, motora, intelectual e mental, ou seja, esses dados pressupõem dizer que a cada 100 paraenses, nove apresentam algum tipo de deficiência, o que inclui os habitantes das zonas ribeirinhas. Na capital paraense os números são, aproximadamente de 108.463 pessoas com alguma deficiência (IBGE, 2019).

Nessa conta, deve-se ainda considerar a população que apresenta qualquer tipo de dificuldade de locomoção, isto é, com sua mobilidade reduzida, mesmo que seja temporária, tais como gestantes, pessoas em recuperação de alguma lesão ou cirurgia, obesos, crianças e idosos. Só a população idosa do estado do Pará, de acordo com o Censo de 2010 (IBGE, 2010), corresponde a cerca de 535.135 pessoas que, decerto, apresentam limitações físicas naturais da idade. Ao considerar que estes dados estão há mais de dez anos desatualizados, deduz-se que as faixas etárias mudaram e com ela, o aumento de idosos na região.

Essas informações materializam a diversidade humana como um fator a se privilegiar nas pautas de [re]produção de cidades amazônicas mais acessíveis. Esses quantitativos reforçam a ideia de que muitos ribeirinhos, com suas distintas habilidades e limitações, devem enfrentar dificuldades de acessibilidade para participar de todas as áreas da vida social que têm direito - moradia, educação, trabalho, lazer, transporte etc.

As precariedades físicas, vistas aqui como deficiências do espaço físico urbano, intensificam essas dificuldades, assim como também aumentam o risco de acidentes e de possíveis constrangimentos, uma vez que afetam as condições de segurança e autonomia das pessoas. Exemplos dessas situações parecem banais, mas expõem negligências que ignoram um limite de tolerância aos riscos no ambiente construído: quando uma pessoa precisa ser carregada, por conhecidos ou estranhos, para embarcar/desembarcar no barco; na dificuldade de uma pessoa com muletas ao se deslocar pelas estivas estreitas; no risco em potencial de uma criança no ato de brincar nas estivas, cair e se machucar em entulhos, e, na pior das hipóteses, afogar-se; de um cadeirante não conseguir sair de casa porque a estiva é mais estreita que a sua cadeira de rodas, entre outras situações.

É importante deixar claro que, a acessibilidade espacial não é direcionada a favorecer apenas às pessoas com deficiência ou com sua mobilidade reduzida, mas sim, são medidas pensadas para favorecer todas as pessoas em potencial. Ainda é importante ressaltar que ter uma deficiência ou ter sua mobilidade reduzida, não significa, necessariamente, “ser” limitado, mas “estar” limitado para realizar determinadas tarefas da vida cotidiana, a depender das condições do espaço físico, e isso, pode acontecer da mesma forma com qualquer indivíduo, seja este com deficiência ou não.

No entanto, é preciso reforçar que as más condições de acessibilidade no ambiente urbano potencializam as dificuldades das pessoas com deficiência e/ ou com sua mobilidade reduzida, e as colocam em uma situação de desvantagem em relação às demais pessoas. Isso é tão sério que, em muitos casos, quando os fatores de impedância se apresentam como difícil de serem

superadas, mesmo com a ajuda de terceiros, ficar em casa não é uma opção, mas sim, uma forma de aprisionamento circunstancial que afeta as chances de desenvolvimento escolar, profissional, social e cultural. Portanto, a falta de acessibilidade espacial significa negar o exercício de cidadania de uma parte significativa da população ribeirinha.

E nesse ponto, surge outra preocupação. Na falta de uma proposta operacional com soluções que respeitem essas formas-conteúdos herdadas do passado, recorre-se às soluções estandardizadas estabelecidas em critérios urbanísticos, incluindo leis e normas de acessibilidade, que são exógenos às realidades ribeirinhas, seguindo, assim, as tendências hegemônicas ou hegemônicas que estão sendo incorporadas nas cidades amazônicas, sob o pretexto da modernidade da cidade, sobrepondo-se, assim, muitas vezes de forma perversa às culturas tradicionais locais.

Diante desse exposto, o próximo tópico traz uma breve reflexão sobre acessibilidade espacial na metrópole de Belém visualizada a partir do recorte de um fragmento do espaço urbano, onde a “cidade ribeirinha”, isto é, formas e conteúdos tradicionais ainda são muito presentes nessa grande cidade, a exemplo da porção sul da sua orla fluvial. Na orla sul da cidade, a resistência ribeirinha se traduz por meio das estivas, portos, trapiches (públicos e coletivos) e vivências cotidianas que se entrelaçam tanto ao modo de vida ribeirinho quanto ao modo de vida modernos.

3. Um olhar voltado à acessibilidade espacial na orla fluvial sul da cidade de Belém

Belém está localizada no Delta do Rio Amazonas, na confluência dos rios Pará e Guamá. O desenho urbano da cidade, assentada em terras baixas e atravessada por pequenos rios ou igarapés, conforma ainda hoje as divisões internas de bairros – de um lado, terrenos mais altos ou aterrados; de outro, áreas alagadas, de baixadas -, retrato e afirmação de hierarquias e de processos de segregação social (CASTRO; SANTOS, 2006, p. 28 e 29).

Trata-se de uma grande cidade que vive um processo de transformação urbana, impulsionado pelo discurso do planejamento urbano e da modernização camuflados por estratégias mercadológicas, isto é, concebidas para competir a partir de um modelo padronizado e estandardizado (CASTRO; SANTOS, 2006; TRINDADE JR. *et al.*, 2008), que se desdobra em grandes diferenciações dos usos dos espaços da cidade e que se estendem às áreas da sua orla fluvial.

A orla fluvial de Belém, conforme Trindade Jr. *et al.* (2014) explicam, condensa relações e objetos socioespaciais/geográficos que, considerados em conjunto, traduzem uma síntese dos tempos que presidiram a produção do espaço amazônico e belenense. A materialização presente nessa porção territorial da capital paraense perpassa às primeiras relações baseadas no comércio das “drogas do sertão”, as quais definiram as primeiras funcionalidades da orla como expressão intraurbana da rede de cidades que se formava na Amazônia, destacando o papel de Belém como cidade primaz. Por sua vez, essa situação se repete durante a influência da economia da borracha, seja no seu apogeu, seja no seu declínio, por meio de tentativas de revitalização dada a importância do produto resultante da estreita relação entre formas e conteúdos diversos (TRINDADE JR. *et al.*, 2014).

Nesse processo, cabe destacar que as políticas territoriais iniciadas a partir da década de 1960 para a região, expressam, no movimento de caracterização da orla, a importância dos incentivos fiscais do governo federal e do processo de integração para a dinâmica regional e local. Tais políticas, apresentam-se na paisagem da orla por meio de empreendimentos privados, de portos e demais atividades econômicas (TRINDADE JR. *et al.*, 2014); e a sua consolidação, deu-se, na sua maioria, em um processo de privatização e limitação do acesso ao rio e ao uso democrático desses espaços públicos, como bem esclarecem Castro e Santos (2006).

Com a inserção de novas tendências de desenvolvimento regional e local, tem-se, paradoxalmente, de um lado, a adesão ambientada em uma nova tecnosfera (SANTOS, 2013),

isto é, marcadas pela técnica, ciência e informação, transmutadas em grandes projetos de renovação urbana direcionados à frente da cidade e ao sistema portuário, muitas vezes completamente alheios e estranhos à região; enquanto, de outro, como bem apontam Castro e Santos (2006, p. 26), prevalece a “reafirmção de padrões tradicionais de produção de bens e serviços, de informalidade acompanhada da precarização da vida urbana”.

Malheiro *et al.* (2008, p.158), enfatizam que “a orla fluvial de Belém sintetiza muito bem o encontro da metrópole e as águas, entre padrões gerais de produção e consumo, e expressões sociais com fortes apelos culturais e simbólicos”. Assim, em virtude das especificidades de usos e de dinâmicas diferenciadas que são estabelecidas ao longo de sua grande extensão física, Trindade Jr. (2003) reconhece e classifica quatro unidades que ajudam a clarificar análises nesses espaços urbanos, a saber: 1) a orla sul, onde ainda permanece alguns traços de atividades e agentes mais ligados à vida ribeirinha da cidade; 2) a orla central, que abriga o centro histórico e a principal área comercial e portuária da cidade; 3) a orla oeste, marcada pelo intenso uso capitalista de larga escala; 4) e a orla norte, de ocupação mais recente no contexto municipal (TRINDADE JR., 2003)

(
Figura 1).

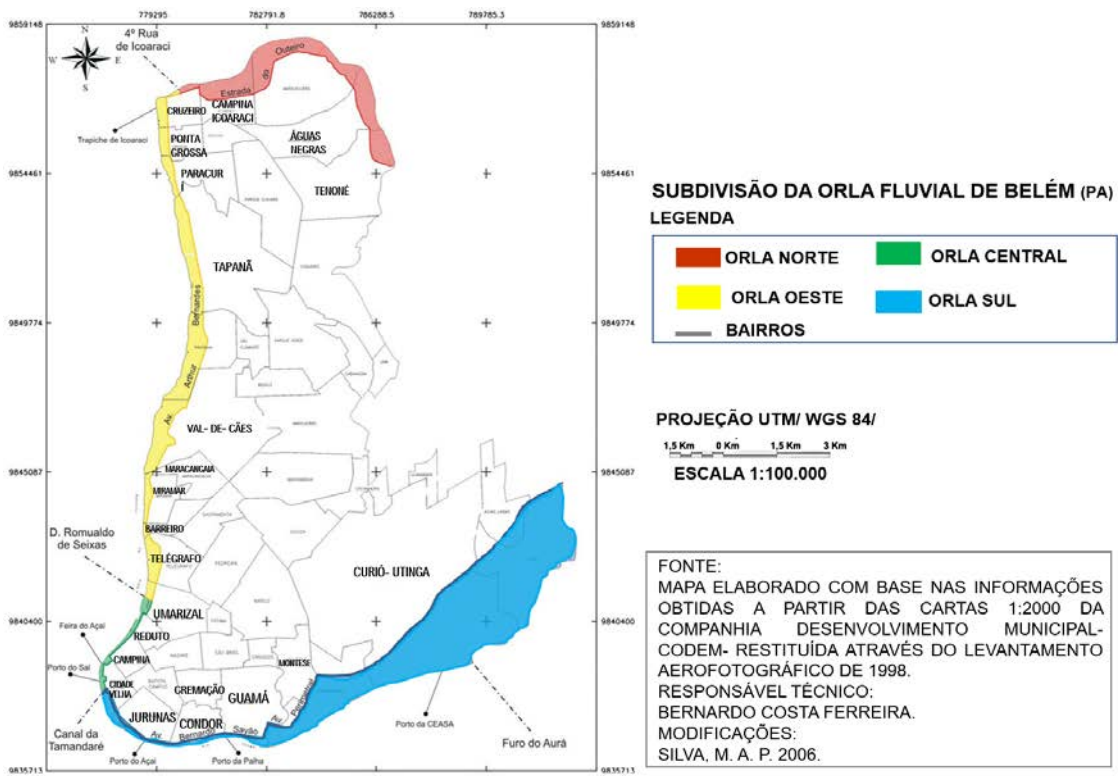


Figura 1. Mapa de Belém, Pará: subdivisão da orla fluvial. (fonte: adaptado de Companhia de Desenvolvimento Municipal de Belém (CODEM), 2009).

Desta classificação, a primeira, a orla sul de Belém (Figura 2), torna-se interessante, para essa pesquisa, por serem lugares onde é possível identificar, mesmo de forma fragmentada, a permanência da cidade ribeirinha como uma resistência, uma vez que resguardam dinâmicas, relações e usos que mais se aproximam da vida urbana ribeirinha, mesmo coexistindo com o modo de vida metropolitano.



Figura 2. Mapa de localização dos portos da orla sul da cidade. (fonte: adaptado de Companhia de Desenvolvimento Municipal de Belém (CODEM), 2009).

A orla sul de Belém é banhada pelas águas do rio Guamá, que é um importante corpo hídrico que a margeia, e delimitada internamente em relação ao restante da cidade por uma extensa avenida, chamada oficialmente de Bernardo Sayão, e cotidianamente de “Estrada Nova” (SILVA *et al.*, 2005). Em sua extensão, estão situados importantes portos e trapiches que conectam a vida na metrópole a diversas ilhas e comunidades ribeirinhas mais próximas. Dos trapiches e portos públicos, destacam-se, nesta pesquisa, o Porto da Palha, o Porto do Açaí e o Terminal Hidroviário Ruy Barata (antigo porto da Praça Princesa Isabel) (Figura 2).

Ao olhar as resistências presentes na orla sul da cidade a partir dos seus sistemas de objetos (paisagem) e dos seus sistemas de ações (relações) (SANTOS, 2013), significa adentrar-se na dimensão do cotidiano que revela as práticas socioespaciais desenvolvidas nesses lugares. Neste ponto, o cotidiano sobre os trapiches (objetos) não se limita apenas às funções de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, ou de atracagem de barco, mas se expressando como um elo entre vida urbana moderno e vida ribeirinha, impulsionados por um entorno com comércio e feiras que fazem desses objetos verdadeiros entrepostos comerciais e pequenos centros de abastecimento dos bairros onde se localizam (Jurunas, Condor e Guamá), da cidade e da Região Metropolitana de Belém (TRINDADE JR. *et al.*, 2014).

Nesse movimento, os sujeitos que transitam por esses espaços urbanos, chegados das ilhas ou de lugares entre rios e furos, em suas proximidades, possuem também um papel relevante na construção da história da cidade. A interação dos ribeirinhos com os portos da metrópole atrela-se à busca de uma economia de subsistência e de obtenção de renda mais ligada ao conceito de circuito inferior da economia urbana⁴ de Santos (2014d). Outras interações vêm da necessidade também de acesso aos fixos⁵ (SANTOS, 2013) (Unidade básica de Saúde, hospitais, escolas, universidades etc.) e de outros benefícios que a cidade oferece, dada a ausência desses equipamentos e serviços em muitas das vilas, comunidades e cidades próximas.

Assim, pode-se dizer que existem inúmeros sujeitos (trabalhadores, pescadores, comerciantes, estudantes, feirantes, vendedores, atravessadores, viajantes etc.) de gêneros distintos, faixa etária diversas, com e sem deficiência, que circulam, usam, se [re] apropriam e fazem a dinâmica desses espaços. Castro e Santos (2006, p.32) pontuam que esses sujeitos “reliquem o mundo paradoxalmente de fora e de dentro, das áreas rurais e da cidade, confundindo-os na diversidade desses espaços”.

No entanto, embora esses portos, trapiches e feiras tenham um grande valor material e simbólico, uma vez que se apresentam como lugares de trabalho, passagem, encontros, contemplação, moradia, festa e luta, são também espaços com grande precariedade urbana, onde o improvisado funciona como uma forma de atender as demandas daqueles que os vivenciam.

Silveira e Bassalo (2012), trazem uma explicação interessante sobre as técnicas corporais das pessoas que vivenciam o cotidiano entre barcos, rios e portos. Para os autores, é comum aos residentes das ilhas as práticas de diversas formas de equilíbrio corporal aprendidas desde a infância, as quais estão relacionadas ao acúmulo de experiências advindas do aprender e do fazer, tais como, do pescar, do equilibrar-se sobre e entre barcos, do andar sobre estivas instáveis e estreitas, do caminhar sobre terreno alagadiço e etc. Entretanto, essas práticas do corpo que exige agilidade e força, não podem servir de exemplo absoluto e nem de subterfúgios para as negligências públicas visíveis nas precárias condições de acessibilidade presentes nos portos e trapiches da cidade. Antes da intervenção que aconteceu no Porto do Açaí, com início em 2015 e término em 2020, Silveira e Bassalo (2012, p.1059) descreveram as condições insalubres que os ribeirinhos enfrentavam neste porto:

na outra margem do rio Guamá (a porção continental da metrópole), percebe-se que a necessidade de equilíbrio não é menor, pois a armação de madeira do porto, já um tanto gasta devido ao intenso uso, possui um número significativo de tábuas soltas e apodrecidas, cuja instabilidade a faz balançar com o peso dos corpos e das rasas de açaí, de cacau, de farinha, dos garrafões de água, entre outros materiais que são ali depositados à espera do embarque ou desembarque (SILVEIRA; BASSALO, 2012, p.1059).

Os trapiches recebem relevante fluxo de pessoas no ir e vir pelo Guamá. Sabe-se que o porto não oferece condições de uso, uma vez que atualmente se encontra interdito devido ao fato de a armação de madeira não suportar o peso do material transportado no local, mas funciona assim mesmo, exigindo dos moradores o mesmo equilíbrio e agilidade para frequentá-lo (SILVEIRA; BASSALO, 2012, p.1059).

Essas descrições expostas revelam uma realidade muito frequente nos portos e trapiches amazônicos. Diante disso, cabe reforçar que existe uma linha tênue entre as posturas corporais que tentam se adaptar às condições específicas do seu habitat e os limites impostos por um ambiente construído que não leva em consideração os corpos e habilidades diferenciadas para o seu uso, reforçados pelo descaso do poder público.

No caso do porto do Açaí, reivindicações e articulações de lutas de trabalhadores e de moradores locais levaram ao início, em 2015, das obras de requalificação do porto pela Prefeitura de Belém, concluídas, depois de contínuas lutas, no final de 2020. O novo complexo, com a aparência de um grande galpão, possui uma plataforma coberta destinada à área de comercialização, concebida a partir de estrutura em pilotis de concreto com fundações sob o rio, ligada ao novo trapiche por meio de uma longa e larga rampa em estrutura metálica (Figura 3).



Figura 3. Porto do Açaí, Belém: espaço físico após requalificação (fonte: autora, 2023).

A substituição da estrutura de madeira pelo concreto, material símbolo da modernização das cidades, visa a uma maior durabilidade e a uma menor manutenção do objeto, mas suas formas espaciais ainda não conseguem alcançar grandes melhorias de qualidade que atravessem o conforto térmico do ambiente, assim como quesitos mais sensíveis à dimensão humana e cultural. Enquanto obra recente, é possível observar um descaso com a segurança e o conforto das pessoas: no grande galpão, os trabalhadores que expõem seus produtos improvisam lugares para sentarem e descasarem ao longo do dia, seja no chão, no guarda-corpo, nos carrinhos de madeira chamados de “burros sem rabos” ou encostados nas bicicletas; a rampa e a área de embarque descobertas e sem o mínimo de segurança de acesso são pontos frágeis que deveriam ser considerados na concepção de projetos para áreas ribeirinhas. Deixar que as pessoas esperem, embarquem e desembarquem expostos ao forte sol e chuva reforça a ideia de cidadãos incompletos e diminuídos de Santos (2013), cabe dizer que o concreto e o metal quando expostos ao forte sol, de forma deliberada, causam um grande desconforto tanto térmico quanto visual (ofuscamento) nas pessoas, e isso, tem a ver com saúde, riscos e afetividade do lugar (Figura 4).



Figura 4. Porto do Açaí, Belém: rampa metálica e flutuante sem elementos que garantam segurança e conforto para grande maioria das pessoas (fonte: autora, 2023).

Além disso, as instalações físicas não apresentam nenhum percurso acessível, isto é, dotado de elementos que permitam que as pessoas consigam se orientar, se deslocar e se informar com facilidade e autonomia pelo ambiente, a exemplo de pisos táteis para orientar caminhos seguros às pessoas com deficiência visual e com baixa visão, assim como a presença de sinalização visual e sonora, incluindo corrimão em lugares estratégicos para ajudar e facilitar o acesso de idosos. Em obras recentes, isso é uma obrigatoriedade, onde omissões são passíveis de punições.

Nessa mesma linha, têm-se as obras mais recentes para portos públicos, como o caso do Terminal Hidroviário Ruy Barata, implantado em 2020, no antigo porto público da Praça Princesa Isabel, no bairro do Condor, camuflado por meio de uma modernização superficial para atender às demandas do mercado de turismo a partir da prestação de serviços de transporte fluvial que levam os visitantes até restaurantes, bares e hotéis nas ilhas mais próximas (Figura 5). Nesse sentido, é possível identificar um projeto concebido sem a presença daqueles que realmente vivenciam o cotidiano, o qual perpassa pelos ritmos de tempos da vida ribeirinha e da vida urbana que ali acontecem, ou seja, um ganho material para a cidade que ilustra a perda do valor de uso em prol do valor de troca (LEFEBVRE, 2016).



Figura 5. Belém, Pará: Terminal Hidroviário Ruy Barata, porção sul da orla fluvial (fonte: autora, 2022).

A forma espacial do terminal hidroviário centra-se em uma fachada cega e monótona, com janelas que, ironicamente, carregam a imagem do rio e da floresta que estão atrás dos seus muros, características de influência da arquitetura modernista, que inviabiliza a permeabilidade visual e o contato mais direto com a paisagem ribeirinha. Embora se tenha um artifício estrutural que remeta à cultura marajoara, é notável a concepção de projetos arquitetônicos que ainda nega os valores da floresta e do rio à cidade.

Nessa perspectiva, discute-se sobre a padronização de portos com formas espaciais que ainda segregam e limitam a permeabilidade visual do rio com o seu entorno, distanciando-se das apropriações que foram sendo construídas naquele lugar, incluindo o ponto de festas, de encontros e de atracagem com um acesso mais democrático; concebidos sem considerar o grande potencial da arquitetura ribeirinha enquanto formas/objetos que apresentam soluções bastante adequadas relacionadas ao valor cultural, estético e das condições climáticas da região.

Estas discussões se desdobram sobre a qualidade das condições de acessibilidade espacial nesses novos espaços construídos, uma vez que ser acessível é uma condição obrigatória institucional, desde 2006, a ser cumprida na construção, reforma ou ampliação de edificações e de projetos paisagísticos de uso público ou coletivo. No entanto, a realidade condiz com a reprodução de uma vida na metrópole que replica soluções de acessibilidade de forma alheia, sem considerar, em sua totalidade, a realidade local e suas demandas, que tem a ver tanto com os indivíduos amazônicos em sua diversidade humana, quanto nas práticas sociais que acontecem ali, e que os projetos precisam abarcar.

O novo terminal tem como ponto positivo a cobertura que acompanha os usuários em todo o seu trajeto até chegar ao barco. O piso regular na maioria dos trajetos, só deixa a desejar na conexão da rampa com o flutuante, uma vez que possui um desnível que pode ocasionar tropeços, quedas e outros acidentes, principalmente dos mais vulneráveis.

Por ser um porto com formas espaciais mais padronizadas, poderia pressupor que as normas técnicas de acessibilidade- NBR 15450/2007 ⁶(BRASIL, 2007) e NBR 9050/2020 ⁷(BRASIL, 2020) seriam obedecidas em sua totalidade, mas isso não acontece. É possível observar várias falhas que tornam o terminal menos acessível e democrático, a começar com a aplicação confusa dos pisos táteis para orientar as pessoas com deficiência visual e pessoas com baixa visão. A falta de continuidade e manutenção desses pisos podem comprometer tanto o uso seguro quanto a autonomia dessas pessoas, sobretudo, nas áreas de embarque/ desembarque (Figura 6).



Figura 6. Belém, Pará: Terminal Hidroviário Ruy Barata. Pisos táteis aplicados de forma inadequada podem comprometer a orientação segura de pessoas com deficiência visual (fonte: autora, 2022).



Figura 7. Belém, Pará: Terminal Hidroviário Ruy Barata. A instalação mínima de elementos de acessibilidade, a exemplo de pisos táteis para indicar desníveis, área de embarque e desembarque, além da instalação do corrimão apenas em um lado da rampa. (fonte: autora, 2022).

Outro elemento básico de acessibilidade seria a instalação do corrimão com duas alturas nos dois lados da rampa de acesso ao flutuante, por ser considerado um item de segurança, independentemente da idade dos passageiros. Mas, na rampa nova, este aparece somente em um dos lados, o que significa impor apenas um caminho às pessoas que precisam se segurar nele como apoio para descer ou subir a rampa, sem pensar no risco de tombamentos e impedimentos para os passageiros que chegam e os que estão de saída (Figura 07).

A instalação mínima de elementos de acessibilidade, ocasionados, muitas vezes, por desconhecimento técnico mais sensíveis à dimensão da diversidade humana e/ou pelo discurso pautado na onerosidade desses elementos, põe em risco tanto a segurança das pessoas quanto a oportunidade da construção de uma vida mais digna às zonas ribeirinhas.

Por fim, chega-se ao Porto da Palha, um lugar muito movimentado e relevante para a grande maioria dos ribeirinhos que vêm das ilhas vizinhas próximas à Belém, por estar associado à facilidade de acesso aos serviços e aos equipamentos da cidade. Este porto movimentado ao seu redor uma grande feira ao ar livre conhecida como Feira do Porto da Palha, onde os ribeirinhos

compram, vendem, negociam e encomendam produtos que variam desde alimentos como camarão, peixes, farinha de mandioca, açaí e cupuaçu a materiais de construção como madeiras, telhas e tijolos (MONTEIRO, 2015).

Para além dessas dinâmicas de troca de mercadorias, desenvolvem-se, nesse objeto, a construção de elos por meio das práticas sociais. De acordo com Silva *et al.* (2005, p. 14633):

[...] nos momentos de intervalo entre os períodos de venda, a dinâmica desse movimento inclui trocas de narrativas, informações, experiências, vivências, isto é, de práticas sociais que atuam fortemente para o desenvolvimento de interações, de sociabilidades responsáveis pelo reconhecimento mútuo entre esses agentes a partir e por meio da organização espacial desses lugares. Não sem razão, é possível observar o desenvolvimento dessas sociabilidades e desse reconhecimento por entre os vários painéis enfileirados que, nesta disposição, indicam o início do intervalo entre os períodos de vendas e passam a ser utilizados como assento aos mais cansados trabalhadores e aos que ansiosamente esperam o momento de partida para seu lugar de origem (SILVA *et al.*, 2005, p. 14633).

Muitas dessas práticas sociais são afetadas, ao mesmo tempo em que são reforçadas, por conta do mal coletivo que os atingem: as precárias condições físicas desse porto. Ao longo dos anos, com a falta de infraestrutura adequada para atender todas as demandas daqueles que trabalham e vivenciam esse ambiente construído, a própria comunidade foi modificando o trapiche de madeira e as áreas ao seu redor com pequenas intervenções pautadas nas necessidades imediatas.

A partir de reivindicações dos trabalhadores e dos moradores locais, em 2011, houve uma reforma do trapiche, realizados pela Prefeitura de Belém, por meio das trocas do madeiramento e das tábuas apodrecidas, além do acréscimo de uma área de dez metros, que avança sobre o rio. Em entrevista com o líder comunitário, este menciona que o acréscimo veio como um pedido para melhorar as condições de acesso aos barcos, que com o assoreamento do rio, as embarcações não conseguiam chegar mais próximos do trapiche, obrigando, assim, o contato direto das pessoas com a água, a lama e o lixo para subir ou descer dos barcos ancorados. Outro pedido interessante, foi a inclusão de uma rampa lateral de madeira, para facilitar o acesso de pessoas com deficiência e com sua mobilidade reduzida, uma vez que era cobrado, um preço de 30 reais, pela “ajuda” para se fazer a transferência do barco para o trapiche e vice-versa (MONTEIRO, 2015).

Apesar dessas mudanças, do ponto de vista da acessibilidade espacial, muitos elementos de segurança que poderiam vir a trazer maior conforto e facilidades foram excluídos deste projeto. De fato, a inclusão da rampa foi um passo importante para amenizar as dificuldades das pessoas na transferência do barco para o trapiche, conforme afirma o líder comunitário, mas, sua implantação deveria ter um estudo mais cuidadoso, uma vez que a rampa com inclinação muito acentuada exige muito esforço físico para utilizá-la, e nem todos conseguem vencer sem ajuda, principalmente quando somado a falta de corrimãos adequados, dos dois lados, que servem de apoio às pessoas. Além disso, com um espaço físico que não atende a demanda de barcos que atracam neste porto, os barqueiros utilizam de forma improvisada o terreno vizinho (sob autorização do dono), para a atracagem, embarque e desembarque de barcos menores conhecidos como rabetas.

Em 2021, foi construído, pela cooperativa mista do baixo Acará (Coop Bela Vista), um pequeno trapiche de madeira implantado no terreno vizinho, posicionado adjacente ao trapiche principal e ligados por uma estiva estreita. Nesse novo trapiche, restrito apenas ao embarque e desembarque dos cooperados, foi instalado uma espécie de rampa/ escada metálica que dá acesso ao pequeno flutuante, onde desembarcam/embarcam mercadorias e pessoas. Mesmo sendo uma construção nova, percursos acessíveis e uma maior atenção aos elementos de segurança ainda são ignorados em projetos para as zonas ribeirinhas.

Nesse mesmo ponto, pode-se observar a permanência da área de atracagem de barcos e rabetas de forma improvisada e insalubre, cujas inadequações comprometem a segurança daqueles que vivenciam esse ambiente. Os entulhos, lixos e desníveis consideráveis vencidos por meio de escadas instáveis e inseguras, exigem dos trabalhadores, que carregam seus produtos nos ombros ou na cabeça, um grande esforço físico com desafios que inclui equilíbrio, agilidade e força para o seu uso, e que os expõem a sérios riscos de acidentes e problemas de saúde (Figura 7).



Figura 7. Porto da Palha, Belém: condições de trabalho precárias e insalubres (fonte: autora, 2022).

Após doze anos da grande reforma do porto da palha, não houve grandes adequações ou manutenções neste trapiche, contribuindo, assim, no processo de precariedade do espaço físico. Apesar de ser um lugar de grande movimentação, a instalação de banheiros públicos (masculino e feminino) só foi possível em janeiro de 2023, por meio da insistência da administração do porto com a prefeitura. Por ser uma construção nova, deveria ser garantido o uso acessível por todos, mas o acesso por rampa (no feminino) e escada (no masculino) instalados de forma inadequada, significa comprometer o uso seguro e confortável das pessoas. Portanto, essas falhas enfatizam a continuidade da invisibilidade de direitos e do reconhecimento desses ambientes urbanos.

Os improvisos utilizados para amenizar as negligências e precariedades físicas desses trapiches violam os direitos dos cidadãos ribeirinhos em ter uma vida mais digna em conformidade com o seu modo de viver. Diante do exposto, nota-se a necessidade de se discutir sobre intervenções que contemplem, de fato, melhores condições de acessibilidade espacial e de forma mais específica para a realidade desses sujeitos. A falta e/ou falhas de acessibilidade nos espaços ribeirinhos, transforma esses objetos com valores culturais, simbólicos e materiais em lugares onde nem todos são bem-vindos, e isso está relacionado também ao direito de ir e vir, à ampliação da participação e o convívio social, e ao pleno exercício da cidadania no contexto ribeirinho.

4. Considerações finais

As intervenções, com formas espaciais mais padronizadas com um viés de uma arquitetura homogênea, que ocorreram no Porto do Açaí e com a implantação do Terminal Hidroviário Ruy Barata, no antigo trapiche da Praça Princesa Isabel, de certo, trouxeram um avanço para a qualidade de vida daqueles que vivenciam esses objetos, mas ainda há a necessidade de um olhar mais sensível que priorize as pessoas na concepção desses projetos, levando em consideração suas necessidades e habilidades em sua diversidade. Nesse ponto, essas considerações não devem estar descoladas das relações que dinamizam as práticas sociais e as sociabilidades que são desenvolvidas nesses ambientes construídos, tendo a cultura como um elemento relevante e diferencial das cidades amazônicas que os projetos urbanos devem abarcar.

Nesse sentido, é importante deixar claro que, o problema não está nas formas espaciais e conteúdos mais modernos que são implantados na cidade, incluindo a concepção de portos/trapiches, e sim, na sua sobreposição, isto é, quando se impõem valores alheios, sob a lógica do mercado, que as pessoas precisam assimilar de modo perverso, ignorando a existência de outros valores, como os da floresta e do rio, e de outros modos de vida, como a de tradição ribeirinha.

Dessa forma, entende-se que ignorar esses valores da floresta, hábitos, costumes e relações, significa também invisibilizar todas as possibilidades e potencialidades que estão presentes nos seus símbolos materiais, e com ela a oportunidade de aprendermos lições para se pensar na concepção de projetos mais heterogêneos e que contemplem critérios de acessibilidade espacial mais coerentes às realidades das zonas urbanas ribeirinhas.

É nessa perspectiva que discussões sobre acessibilidade espacial nas cidades ribeirinhas, constitui-se de um processo de movimento sobre conquistas de direitos à cidade e na contínua construção de cidadania, onde as “possibilidades” já estão lá, mas precisam ser lapidadas e potencializadas, por isso a necessidade de conhecer e reconhecer as vivências cotidianas ribeirinhas presentes na orla sul de Belém. Trata-se de um processo que requer uma investigação de aproximação entre saberes vernaculares e saberes científicos a fim de se pensar em convergências, um equilíbrio para mudanças qualitativas viáveis e criativas, para tornar estivas, portos, trapiches e etc., símbolos ribeirinhos, acessíveis e mais democráticos.

6. Referências

ARENZ, Karl Heinz. Anticabocismo. **Revista de Estudos de Cultura**, n. 03, Set-Dez, 2015. p.27-38.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Congresso Nacional, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso: 10 dez. 2020.

BRASIL. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 16450/2007**: Acessibilidade de passageiro no sistema de transporte aquaviário. Rio de Janeiro, 2007.

BRASIL. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050/2020**: Norma Brasileira de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaço e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2020.

BRASIL. **Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Congresso Nacional, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 10 dez. 2020.

BRASIL. **Lei Nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>. Acesso: 20/ 11/ 2020.

CASTRO, Edna Maria Ramos de; SANTOS, Maria Antonieta. Belém de água e de portos: ação do Estado e modernização na superfície. *In*: CASTRO, Edna Maria Ramos de (org). **Belém de águas e ilhas**. Belém: CEJUP, 2006. p.25-43.

FRAXE, Therezinha de Jesus Pinto; WITKOSKI, Antônio Carlos; MIGUEZ, Samia Feitosa. O ser da Amazônia: identidade e invisibilidade. **Cienc. Culto.**, São Paulo, v. 61, n. 3, pág. 30-32, 2009. Disponível em <http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252009000300012&lng=en&nrm=iso>. acesso em 01/10/ 2021.

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<https://doi.org/10.12957/rdc.2017.23262/>>. Acesso em: 25/10/ 2021.

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional de Saúde**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: < <https://www.pns.icict.fiocruz.br/painel-de-indicadores> >. Acesso em: 21/12/ 2022.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing Libros, 2013. 456 p.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Itapevi, SP: Nebli, 2016. 155 p.

MALHEIRO, Bruno Cezar; RIBEIRO, Rovaine; VELOSO, Tiago; VILAR, Beatriz de Sousa. Territórios da diferença: a relação cidade e rio na Amazônia e sua expressão metropolitana na orla fluvial de Belém. *In*: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da.; TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs.). **Cidades ribeirinhas da Amazônia**: mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008. p. 157-183.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. Planejamento urbano no Brasil. *In*: ARANTES, Otilia *et. al.* (org.). *In*: **A cidade do pensamento único**. Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 121-192.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 21ª ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1994. 80 p.

MONTEIRO, Érica Corrêa. **Acessibilidade espacial em calçadas de estivas no Pará**: estudo de caso na Ilha do Combu e na cidade de Afuá. 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

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

PEREIRA, Edir Augusto Dias. Faces da cidade ribeirinha de Mocajuba: paisagem e imaginário-rio geográfico amazônico. *In*: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da.; TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia**: mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008. p.73-92.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2012a. 392 p.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. 1. ed. São Paulo: EDUSP, 2014d. 176 p.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2014a. 120 p.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. 7. ed. São Paulo: EDUSP, 2014b. 136 p.

- SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 7. ed. São Paulo: EDUSP, 2014c. 176 p.
- SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2012b. 96 p.
- SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2013. 176 p.
- SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.
- SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da; MALHEIRO, Bruno Cezar Pereira; RIBEIRO, Rovaine. Territórios do uso nas margens da cidade: a identidade territorial ribeirinha na orla fluvial de Belém-PA (Brasil). *In: ANAIS do X Encontro de Geógrafos da América Latina*. Universidade de São Paulo, 2005.
- SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu da; BASSALO, Terezinha de Fátima Ribeiro. Corpos em equilíbrio: imagens e cotidiano ribeirinho no Porto do Açaí e na Ilha do Maracujá, Belém (PA). *In: História, Ciências, Saúde-Manguinhos* [online]. v. 19, n. 3, 2012. p. 1049-1074. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0104-59702012000300014>> Acesso: 06/08/2022.
- TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da. De volta ao rio: estratégias de gestão e de (re)apropriação do espaço urbano na área central de Belém. *In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da.; TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs.). Cidades ribeirinhas da Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008. p. 145-156.
- TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; AMARAL, Márcio Douglas; SANTOS, Emanuel Raimundo Costa. Estado, políticas urbanas e gestão do espaço na orla fluvial de Belém. *In: CASTRO, Edna Maria Ramos de (org). Belém de águas e ilhas*. Belém: CEJUP, 2006. p.59-84.
- TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; SANTOS, Emanuel Raimundo Costa; RAVENA, Nírvia. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. *In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da.; SILVA, M. A. P. (orgs.). Belém: a cidade e o rio na Amazônia*. Belém: EDUFPA, 2005. p.12-43.
- TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; AMARAL, Márcio Douglas Brito; MALHEIRO, Bruno Cezar. Praticando a geografia em ambientes não-escolares: uma experiência na orla fluvial de Belém-Pará. *Geografia Ensino & Pesquisa* [online], v. 18, n. 1, 2014. p. 85–98. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/geografia/article/view/7481>> Acesso: 23/06/ 2022.
- TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da; AMARAL, Márcio Douglas Brito. Das “janelas” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. *In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da.; TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs.). Cidades ribeirinhas da Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008. p. 27-48.
- TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da Costa. Cidades ribeirinhas na Amazônia: uma apresentação do tema. *In: TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro da.; TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs.). Cidades ribeirinhas da Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008. p. 9-12.
- WHO, World Health Organization, The World Bank. **Relatório Mundial sobre a Deficiência**. Tradução Lexicus Serviços Linguísticos. São Paulo: SEDPcD, 2012. 334 p.

¹ Maricato (2000) pontua como sendo a cidade da lógica mercadológica, com ocupações dentro da legalidade fundiária, e dotadas de infraestruturas urbanas específicas dos padrões da racionalidade modernista.

² Para Milton Santos (2013), as cidades rígidas, termo que será muito empregado nesta pesquisa, promovem ações racionais homogeneizantes que forjam a ideia de espaço público e de homem público em favor da acumulação do capital.

³ A ABNT NBR 9050/2020 (BRASIL, 2020) é uma norma que institui critérios técnicos para a acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbano.

4 O circuito inferior é formado pelas atividades de pequena escala, como dos pequenos comerciantes e vendedores ambulantes, voltados para o mercado de consumo local e para a população com menor mobilidade e acessibilidade. Nele, a tarefa primordial é a de sobreviver e assegurar a vida familiar diária, bem como participar, o quanto possível, de certas formas de consumos peculiares ao moderno modo de vida (SANTOS, 2014d, p.102).

5 Uma forma e uma função resultam em um fixo; objetos; pontos de apoio onde acontece a vida de uma sociedade – moradia, trabalho, lazer -, o seu cotidiano.

6 A ABNT NBR 15450/2007 (BRASIL, 2007) é uma norma que institui critérios técnicos para a acessibilidade de passageiro no sistema de transporte aquaviário.