

# Entre o Urbano e o Ribeirinho: Territorialidades Navegantes e Sistemas Territoriais em Parintins (AM)

## Between Urban Dweller and Riverine Peasant: Navigating Territorialities and Territorial Systems in Parintins (AM)

Estevan Bartoli<sup>i</sup>

Universidade do Estado do Amazonas  
Parintins, Brasil

**Resumo:** Numa cidade com forte dinâmica ribeirinha constata-se a existência de centralidades sazonais e fragmentos no espaço intraurbano conectados a pontos do território do entorno. Beiras de rio em bairros populares ou portos privatizados por empresas comerciais da cidade denotam diferentes temporalidades, lógicas de uso e circulação de pessoas, onde apresentamos proposta para o entendimento do Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho como mediador na produção de territorialidades. Funciona como complemento dual da economia urbana, abastecendo a economia popular e atividades do capital mercantil, possibilitando extração sazonal de recursos através de práticas espaciais de pescadores e carpinteiros navais.

**Palavras-chave:** Cidade; Parintins; Sistema Territorial; Circulação; Dinâmica Ribeirinha.

**Abstract:** In a city with a strong presence of riverine peasants, seasonal centralities and fragments of intra-urban space are connected to the surrounding territory. Riverbank moorings located in low-income neighborhoods and private ports appropriated by commercial firms denote different temporalities, logics of use and movement of people in the city. The aim here is to understand the production of urban-riverine peasant territorialities. The two are shown to have complementary functions in the territorial system of the local urban economy, one supplying low-income consumers and the other supporting mercantile capitalist activities, both of which underwrite the seasonal extraction of resources through the spatial practices of fishers and naval carpenters.

**Keywords:** City; Parintins; Territorial System; Circulation; Riverine Peasant Dynamics.

### Introdução

O presente texto investiga a existência de sistemas territoriais compostos por um conjunto de mediações (materiais e imateriais) que influencia a constituição de territórios e territorialidades a partir da cidade de Parintins, localizada no extremo leste do estado do Amazonas, divisa com o Pará. A formação de uma economia urbana “incompleta”

---

<sup>i</sup> Professor da Universidade do Estado do Amazonas, Campus de Parintins. [estevangeo@hotmail.com](mailto:estevangeo@hotmail.com)

(incapaz de sustentar populações a partir de atividades eminentemente urbanas) acabou suscitando que grande parte dos vínculos com os territórios de entorno fossem parcialmente mantidos enquanto complementos para suprir a economia urbana intensificando a circulação fluvial, ou reestabelecidos através de novos contextos existentes na cidade.

Pescadores urbanos e carpinteiros navais são os grupos escolhidos para análise. Adensando relações na cidade (comerciais, institucionais, acesso a redes de ensino etc.), esta passa a ser *locus* principal para reprodução de suas atividades. Essa nodalidade, cada dia mais intensa, requer que o espaço urbano seja constantemente adaptado e transformado para que os sistemas territoriais funcionem ligando áreas interiores ao espaço intraurbano através de vários tipos de deslocamentos fluviais.

Questionamos a existência de um sistema territorial intermediário com dupla dinâmica. Uma é zonal e reticular, e outra organizacional e relacional. Denominamos tal sistema intermediário como Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho (STUR), que possui duplo papel na necessidade de complementar a economia urbana enquanto exerce ligação entre os pontos de extração de recursos regionais para a cidade.

No primeiro momento descrevemos como o fortalecimento de atividades econômicas de abrangência sub-regional com nodalidade na cidade tem afetado a configuração do espaço intraurbano, principalmente as beiras de rio de Parintins. Considerando a existência de espaços de vivências ribeirinhas, iniciamos descrições das formas urbanas, centralidades e aspectos morfológicos relacionados à sazonalidade fluvial, que afetam práticas espaciais de deslocamentos de sujeitos (principalmente a navegação), na reprodução de suas atividades.

No segundo subitem apresentamos a proposta analítica para compreensão do STUR tendo como um dos pontos centrais sua posição intermediária entre o STUF (Sistema Territorial Urbano-fluvial – vinculado a setores econômicos dominantes vinculados ao capital mercantil) e o Sistema Territorial Ribeirinho (STR) predominante nos interiores. A análise empírica a partir das territorialidades de pescadores e carpinteiros navais nos indicou sobreposições, conflitos e alterações no tipo de circulação e formação da malha territorial.

## **Cidades e Fluxos Urbano-ribeirinhos: Sítio, Centralidades e Temporalidades**

Existem alguns aspectos centrais na nossa discussão sobre a existência de Sistemas Territoriais Urbano-Ribeirinhos. Convivência entre temporalidades e intencionalidades distintas, maneiras de interagir com o território, interpretar recursos, processar e estabelecer laços e redes em diversas relações e uso de técnicas rudimentares. Mas antes, “situar” e descrever qual contexto urbano tratamos.

As práticas espaciais ribeirinhas de populações locais possuem forte relação com os rios. Todavia, o contexto urbano impõe uma generalização da mercantilização das relações. Isso resulta numa evolução de formas-conteúdos (SANTOS, 2004), seja pelas redes produtivas tecidas ou na organização do trabalho e privatização do uso da terra. A inserção de atividades “tradicionais” na esfera de mercado em cidades forma um novo contexto alterando práticas artesanais ou de subsistência.

Duas dinâmicas escalares estão presentes na influência da cidade e do processo urbano ao contexto ribeirinho. Uma é sub-regional, com as atividades econômicas da

cidade intervindo nas configurações espaciais até onde sua influência alcança (municípios vizinhos e calhas de rios distantes, no caso do sistema pesqueiro que parte de Parintins até o rio Solimões). A posição de entreposto de distribuição de produtos industriais oriundos da metrópole Manaus também exige maior capacidade de circulação de redes de sujeitos. A outra é a escala intraurbana, com dinâmicas ribeirinhas confrontando ou se adequando às formas e processos urbanos. A primeira escala acaba afetando a segunda por ser coordenada por maior volume da capital empregado, necessitando de portos privados que alteram a dinâmica intraurbana, por exemplo.

Com a evolução de técnicas e instrumentos de trabalho, atividades saem de estágios artesanais para manufatura e pequenas indústrias, implicando maiores deslocamentos de populações. Nossas pesquisas sinalizaram que há aumento da abrangência dos territórios da pesca com adaptações de barcos maiores (batelões) adentrando na calha dos rios Solimões e Madeira, cujos pescadores são “estimulados” pela demanda e estrutura urbana ou por empresas exportadoras de Parintins.

Na escala intraurbana, a existência de espaços de vivências ribeirinhas é interpretada enquanto prática econômica alternativa de pequena escala. Ali “se manifestam fortes relações de permanência da interação, de natureza multidimensional, entre populações citadinas com os rios, à margem dos quais as cidades se localizam” (SILVA; MALHEIRO, 2005, p. 32). Nessa lógica, Santos (2004) aponta que “o espaço econômico é um conjunto de pontos e fluxos, enquanto o espaço geográfico é o espaço banal”, sendo ambos indistinguíveis. Os fixos provocam fluxos em função de seus dados técnicos, que são geralmente locacionais, mas, também, em função dos dados políticos, como aponta o autor. As massas criadas pelos fixos exigem capacidade de mobilidade no espaço. Executada exatamente pelo poder econômico, político ou social, essa mobilidade é maior ou menor segundo as comunidades, as instituições instituídas em cada grupo social e os homens em ação (Ibid., p. 84).

Portanto, a circulação fluvial a partir da capacidade de deslocamentos sazonais ou pendulares acaba pressionando a reconfiguração de fragmentos do espaço intraurbano. É uma riquíssima reflexão para problematizar a existência de sistemas territoriais que possuem base em diferentes formas de circular pelos rios, adaptando técnicas e manejando recursos, ligando e interpenetrando o urbano aos diversos ambientes circunvizinhos.

Se a extração de recursos naturais ligada à demanda urbana ou mercados externos aumenta, a demanda por pessoas dispostas a navegar, praticar extrativismo ou realizar cultivos também cresce. Isso intensifica a necessidade da mediação entre território-cidade-mercado dinamizada pela circulação, cuja mobilização de pessoas exige uso de conhecimentos tradicionais e habilidades não codificados. Os ciclos passados da extração do óleo de pau rosa (seiva para perfumes), cultivo de juta e malva (fibras) ou na ininterrupta extração madeireira ou pesca são bons exemplos (BECKER; LIMA, 2013). Tais conhecimentos (saber navegar, transitar e explorar o território), que permitem a sobrevivência dos ribeirinhos, passam a ser apropriados a serviço de setores mercantis da cidade direta ou indiretamente. Essa sobreposição, complementaridade e interpenetração são basilares na noção do STUR detalhada adiante.

Nesse sentido daremos atenção às embarcações de todos os portes, que acumulam funções conforme a cidade se transfigura. São formas-conteúdos mutantes e adaptáveis, ultrapassando a função de apenas conectar pontos através da circulação e servem tam-

bém como moradia (temporária ou fixa) e instrumento de trabalho. As embarcações são elementos-chave na busca de meios de vida não obtidos na cidade: complemento de renda, obtenção de alimentos (aceso aos roçados que os cidadãos possuem nos interiores), pesca, acesso a madeira e palha para construir moradias, entre outras tantas atividades. J. F., morador do bairro União explana que *“a madeira tá cara e vou então pegar a bajaranha do meu vizinho e buscar madeira lá no interior. Quero acabar de construir minha casa logo”*. Esse foi um dos inúmeros relatos que ouvimos em trabalhos de campo. Os barcos são elementos centrais na estruturação do STUR, possuindo além da funcionalidade, aspectos culturais de modos de vida tradicionais.

Práticas para obtenção de recursos na mata são corriqueiras para populações interioranas. Como são transfiguradas ou mantidas na cidade através dos fluxos urbano-ribeirinhos é um canal investigativo interessante para entender o que é o urbano em nosso recorte analítico. Como lembra Raffestin (2009), a produção territorial sempre tem um ponto de partida que nunca é ileso das ações do passado. O processo territorial desenvolve-se no tempo partindo sempre de uma forma precedente, de outro estado de natureza ou de outro tipo de território (RAFFESTIN, 2009).

Enfim, questionamos o tipo de influência que cidades com dinâmicas ribeirinhas intensas (TRINDADE JR., 2013) possuem junto ao entorno direto ao imprimir redes zonais (materiais) ligadas por relações urbano-rurais. As técnicas utilizadas na formação dessas “micro-redes” são rústicas. Os períodos de trabalho variam de acordo com o regime sazonal fluvial.

Aqui vale levantar uma das questões pertinentes às relações e capacidade de mobilidade dos grupos analisados. Numa retomada do “território como abrigo e como recurso” (GOTTMANN, 2012, p. 530), eles estariam sujeitos a quais restrições e “constrangimentos” espaciais? Quais os (re)desenhos da trama territorial estão se consolidando em circuitos econômicos locais?

Variados esforços analíticos sobre cidades ribeirinhas têm sido feitos recentemente, com destaque aos trabalhos de Trindade Jr. (2010; 2013), Trindade Jr. et al. (2008), Nunes e Trindade Jr. (2012), Oliveira (2000; 2012), Oliveira e Schor (2008), entre outros. Para esses autores, as cidades ribeirinhas possuem forte influência socioeconômica e cultural com a escala geográfica local e regional. São enraizamentos que se traduzem em modos de vida e interações estabelecidos entre os cidadãos e os cursos fluviais. Ressaltam ainda a importância de interpretá-las para além da localização absoluta, onde essa interação assume o caráter funcional (circulação fluvial e uso para atividades domésticas), de subsistência material (fonte de recursos alimentares e econômicos), lúdico e simbólico cultural.

Esses apontamentos são úteis, não com intuito de caracterizar Parintins como cidade “ribeirinha”, mas para reconhecer aspectos salientados presentes na dinâmica de seus fragmentos. Estes fazem parte de sistemas territoriais detalhados a seguir, onde espaços de dinâmica ribeirinha dialogam com a cidade enquanto mediadora material e relacional. A projeção dos sujeitos e suas redes possuem momentos de maior ou menor interação com tais espaços de vivência ribeirinha. Em nossa leitura, esses espaços são interpretados como nós para ação, possuindo centralidade quando localizados em bairros populares, feiras e pequenos portos. Tais espaços contribuem na formação das territorialidades, pois condicionam a maneira com que sujeitos circulam, se apropriando e delimitando tais espaços que podem formar microterritorialidades.

Materializados na paisagem, flutuantes, beiras de rio para atracagem, aglomerados palafíticos e rampas para acesso à beiras de rua, sinalizam tais conectores entre a cidade e seu entorno. A cidade como forma, criada por relações entre práticas sociais e a configuração do espaço, pode ser entendida como formadora de territórios específicos, que condicionam práticas específicas. A dinâmica ribeirinha é ampliada por ser relacional. É tanto ponto de conexão enquanto fluxo para formação de redes, quanto materialização do projeto de cada grupo embasado nas benesses que a cidade oferece.

Tais redes de sujeitos possuem os rios como referenciais da organização espacial e sazonal (Figura 1), além de matriz da temporalidade dos ritmos sociais. Essas relações horizontais no espaço, denotando territorialidades, estratégias de reprodução e acesso recursivo dos grupos, passam a compor uma trama socioterritorial, cujas trocas (redes) podem formar, caso potencializadas, sistemas de cooperação importantes para repensar projetos de desenvolvimento territoriais com bases em cidades.

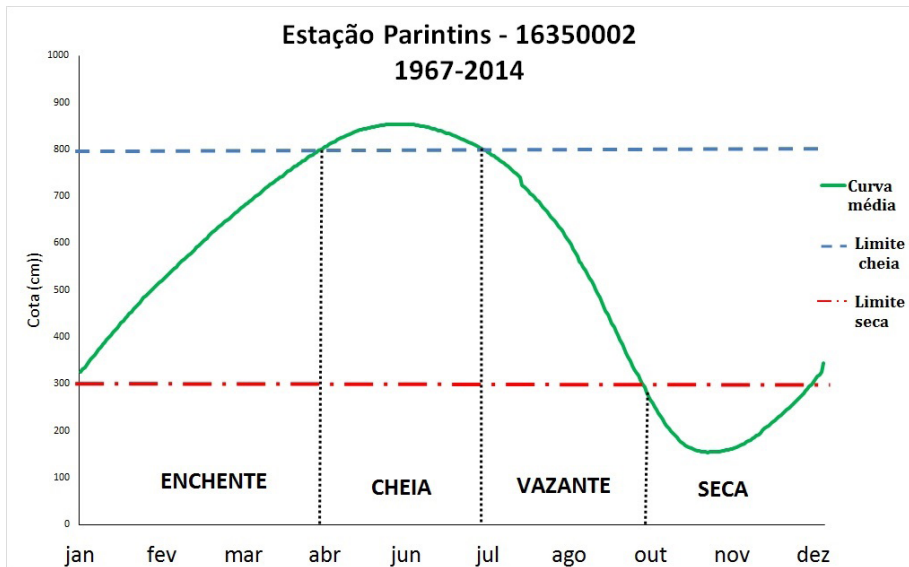


Figura 1 – Gráfico da média das cotas nas oscilações fluviais do Rio Amazonas próximo a Parintins.

Fonte: CPRM. Organizado pelo autor

Foi perceptível nos trabalhos de campo que, a partir do senso comum e da velocidade das oscilações hídricas, nossos entrevistados planejavam ações considerando os ritmos do rio. Percebemos que os carpinteiros navais programam o transporte de um batelão em terra para a água de acordo com o ritmo de cheia e vazante. Dependendo da situação, apressam o trabalho ou o barco não sai de lugares que secam completamente, afetando as demais etapas de construção.

Pequenos canais conectores nos complexos de lagos em várzea e igapós também só são acessíveis em certos níveis hídricos e facilmente conhecidos pelos pescadores sem

nenhum uso de instrumento de localização. Esse saber não codificado e tácito passa a ser usado para a reprodução do capital mercantil que se apodera indiretamente desse conhecimento através da submissão do pescador ao mercado local. O saber fazer embarcações de madeira é submetido a lógicas semelhantes.

Dois dos sistemas territoriais estudados em Parintins (pesca e carpintaria naval) possuem relação intensa com o sítio urbano da cidade e suas beiras de rio (Figura 2). Tal contexto condiciona as atividades desses dois sistemas com dinâmica fortemente influenciada pela sazonalidade fluvial.

Questionar a capacidade de reação e adaptação futura às imprevisibilidades climáticas é essencial para o futuro das cidades, principalmente no tocante às populações menos favorecidas. As beiras de rio da cidade identificadas na Figura 2 são condicionantes para pescadores e estaleiros navais. Possuem grande concentração de atividades relativas ao comércio, produção, circulação regional e mobilidade intraurbana, dinamizadas pelos pulsos de cheias e vazantes. São nós multirreticulares para ações de diversas redes de sujeitos produtores do espaço. No Centro (1), há o mercado municipal e o centro histórico-comercial. Dois principais portos com intensa circulação durante o ano que aumenta na vazante. Nesse período, lagos e furos<sup>2</sup> do entorno do arquipélago secam e todo o movimento de embarcações se concentra no “beiradão” do rio Amazonas, em vermelho na imagem (pontos 1, 2 e 3).

A área 2 destaca-se pela presença da Colônia de pescadores Z-17, localizada na “Baixa do São José”. Essa parte da cidade é afamada por ser o berço de criação de um dos bois-bumbás do festival de Parintins, o Garantido. Bairro antigo de pescadores, possui forte centralidade no desembarque de pescados em frigorífico privado para processamento e exportação e presença de um pequeno porto fluvial. Uma pequena enseada foi escavada para salvar embarcações das turbulências do rio Amazonas que causam abaloamentos e naufrágios.

A privatização da margem do rio Amazonas é intensa entre as áreas 1 e 2 até a área 3. Ocorre concentração de portos privados e constante movimentação de balsas para transporte de areia, cimento, estivas, combustível etc. Essa dinâmica de apropriação e produção do espaço pelo capital mercantil, com uso de embarcações maiores e servindo a outros propósitos não constituindo a economia popular, receberá o nome de *Sistema Territorial Urbano-Fluvial* (STUF), descrito adiante.

Durante o final da vazante e seca dos rios (setembro a início de dezembro), embarcações se deslocam para essas áreas. Aumenta o movimento de barcos e pessoas pela saturação dos portos centrais, com seca total da lagoa da Francesa, exigindo assim maior aproveitamento dos portos privados. Uma verdadeira centralidade sazonal advinda da dinâmica fluvial.

Conhecida como lagoa da Francesa (bairro do entorno), a área 4 conta com economia bastante dinâmica e diversificada por sua localização estratégica. Ali há grande concentração de embarcações, comércios, entrepostos pesqueiros, fábricas de gelo, hotéis, estaleiros, portos, olarias, madeireiras e usos diversos do solo por populares. É um espaço funcional importante como enseada onde embarcações adentram na época das cheias.

Nesse período, as águas do rio Amazonas são muito turbulentas e perigosas para embarcações de pequeno e médio porte no período de chuvas devido às tempestades ou pelos banzeiros<sup>3</sup> causados por embarcações maiores como os cargueiros, grandes empurradores com balsas ou transatlânticos. A lagoa materializa a sobreposição e complementação entre economia popular e o capital mercantil (que configuram dois sistemas



territoriais explanados adiante), apresentando contradições, tensões e convivência entre diferentes formas de uso, apropriação do espaço urbano, considerando a circulação fluvial a partir de circuitos econômicos:

- i) **urbano-ribeirinho (setores populares):** uso de embarcações menores e com trajetos pendulares, com desembarque de pescados, produtos florestais de extrativismo, compra de gelo para barcos pesqueiros, manutenção de embarcações pelos estaleiros navais (chamados regionalmente de “Carreiras”<sup>4</sup> ou “Tilheiros”), comércio de malhadeiras e apetrechos para pesca, ente outros;
- ii) **urbano-fluvial (capital mercantil):** uso de barcos grandes e balsa com portos maiores, servindo grandes empresas comerciais, distribuidoras de combustível, olarias e as duas maiores madeireiras da cidade.

A margem do lago Macurany (área 5) corresponde ao bairro da União. Formado por ocupação irregular em 2010, é contíguo a outros bairros também formados pelo mesmo processo desde 1990. Bairro popular, os arredores da área demarcada possuem intensa movimentação pendular e sazonal, com presença de feiras, mercados populares, ruas de comércio etc. Na caracterização da beira-rio do bairro União observamos: beiras sem construções com poucos impeditivos para atracagem que cumprem papel social de uso das margens apesar de longos trechos ocupados por flutuantes. Serve a moradores como importante conector para a formação da economia popular, acessibilidade e mobilidade urbana aos bairros mais populosos da cidade. Há intenso trânsito de embarcações pequenas e médias servindo de ponto de apoio das atividades que compõem o STUR.

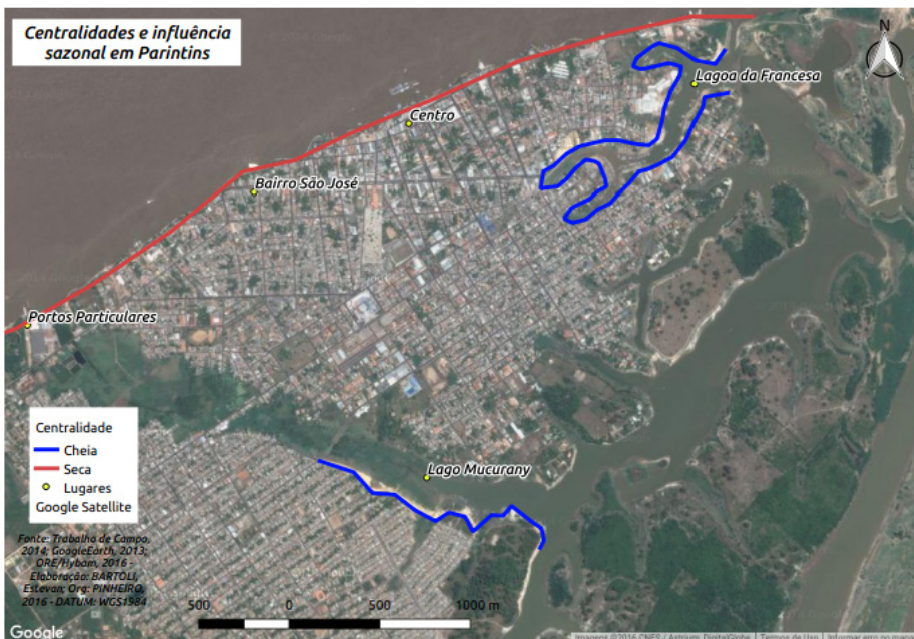


Figura 2 – Centralidades e influência sazonal em Parintins.

Fontes: imagem: Google Maps; dados: pesquisa de campo. Organização: autor.

A consideração morfológica se faz necessária, pois essas áreas são nós específicos de ligação com a região e o entorno ribeirinho e conectores da área de abrangência que a cidade atinge em cada caso.

A partir dessas localidades (ênfase a beiras de rio), diversos grupos desenham “capilaridades” em atividades variadas, constituindo redes materiais a partir dos rios. Como esboçamos, são parte da retomada de territorialidades que reconfiguram o ordenamento territorial, tecendo continuidades e interpenetrações entre ambientes urbanos e rurais. A formação da paisagem dessas *centralidades beira-rio* conta com atividades que vão da venda do pirarucu ilegal<sup>5</sup> comercializado nas feiras aos montes de areia para construção civil e pilhas de madeira nos portos privados (sendo em grande parte também ilegais).

Isso nos indica, parcialmente, a maneira como o território do entorno urbano vem sendo utilizado e explorado por esses fluxos de deslocamentos urbano-ribeirinhos ou urbano-fluviais. São altos os impactos ambientais e baixa a capacidade de processamento de recursos que não passam de estágio “genérico” com baixo processamento e agregação de valor. Por outro lado, também se encontram recursos basilares para a sobrevivência de populações da cidade, formando uma importante economia popular.

Esses fragmentos urbanos com centralidade beira-rio demonstram a importância das práticas ribeirinhas para o complemento da economia urbana. O peixe, a farinha, produtos extrativistas e utensílios artesanais embasam parte da economia popular de produtos regionais. Ao mesmo tempo, as formas da cidade, ruas, o domínio do dinheiro como mediador das relações e a rapidez das motocicletas entre pedestres e ciclistas, ratificam a imposição da racionalização do espaço. Isso acarreta em maior capacidade de circulação, eficiência de deslocamentos de caminhões, carros e motos. Essa lógica de circulação “racional” e funcional também ocorre nos rios com o uso crescente de embarcações mais ágeis, lanchas de alumínio ou balsas diversas. Há crescente desvalorização de uso dos rios para práticas populares latente na reflexão sobre morfologia com a análise dos resultados da cartografia participante realizada com pescadores e carpinteiros navais.

A centralidade sazonal possui uma temporalidade espacial. Ocorre, assim, que cada rede de sujeitos constrói sua estratégia territorial, navegando e decidindo os pontos circunvizinhos a serem ativados. Possuem laços afetivos e familiares e ao mesmo tempo mercantis e funcionais com as comunidades que ainda mantém vínculo territorial (no caso do STUR).

Em síntese, os ditos espaços de vivências ribeirinhas aparecem como momentos na conformação do sistema territorial proposto. Muito mais amplo, o STUR envolve movimento, fluxos, interações com circuitos dominantes e demais atributos elencados a seguir. O avanço de atividades das elites locais embasadas no capital mercantil acaba demandando quantidade de pessoas dispostas e capazes de circular pelo território, mas de maneira singular. A existência de redes de sujeitos e suas práticas espaciais sinalizam permanências da longa trajetória de interação de pessoas simples dos interiores com seus ambientes. Teimam em manter aspectos de suas temporalidades mais lentas, absorvidas paulatinamente pela esfera de circulação e acumulação urbana.



O conteúdo da cidade dinamiza e adensa existências ditas “ribeirinhas”, formando uma adaptação da economia popular aos circuitos mercantis, denotando a dualidade que a noção do STUR deseja desvendar: uma adaptação da economia popular ao ambiente urbano, realizando mediações diversas, técnicas, organizacionais, e entre ambientes sob sua influência.

### **A Proposta Analítica do Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho (STUR): Fluxos Navegantes Conectando Territórios**

A construção do modelo STUR faz parte de pesquisa mais ampla desenvolvida em Bartoli (2017), com uso da abordagem territorial, que pode dar boas contribuições para pensar o caráter relacional e processual em estudos sobre cidades na Amazônia. O sistema de análise multidimensional presente na abordagem territorial (RAFFESTIN, 1993; DEMATTEIS, 2005; 2008; SAQUET, 2007; 2011) abrange a economia, a política, a cultura e a natureza (EPCN), nos auxiliando a evidenciar lutas por sistemas de apropriação, valoração e representação, carregadas de intencionalidade dos sujeitos que disputam trunfos para o ordenamento do território.

Como artifício metodológico, usamos a análise das territorialidades de grupos para “mapear” e identificar atividades que, enquanto subsistemas, dinamizam o Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho (STUR). Propomos tal noção para entendimento da formação de redes de sujeitos que criam, através das práticas espaciais, fluxos que acionam pontos em áreas diversas (rurais, unidades de conservação, terras indígenas e comunidades ribeirinhas) a partir da cidade. Partimos de coletivos organizados que constituem mediações multidimensionais com a esfera urbana com transformação de formas culturais adaptativas, evoluídas por longo processo de interação entre sociedades locais e o ambiente de interação direta. Os coletivos passam a ter, nas últimas décadas, suas estratégias de operação e ações a partir da cidade, nós que possibilitam e condicionam tais territorialidades.

Resumidamente, o papel mediador que o STUR abrange aparece em cinco vertentes: i) zonal, reticular e topológico: conectando a cidade a pontos diversos do entorno sub-regional através da navegação fluvial; ii) econômico dual e complementar: dinamizado principalmente pela economia popular mas em interação constante com as esferas de valorização do capital mercantil dominantes na cidade, em alguns casos ocorrendo saltos escalares em relações que ultrapassam a sub-região (BARTOLI, 2015); iii) produção e configuração de fragmentos do espaço intraurbano constituindo fixos úteis para a estruturação do sistema; iv) organizacional e institucional: outros tipos de coalizão de sujeitos ganham relevância (cooperativas, associações, colônias de pescadores etc.), mediando ações que se desdobram em práticas sobre o território; v) simbólico-cultural: traços da cultura cabocla e ribeirinha, indígena ou de conhecimentos populares são absorvidos e ressignificados pela inserção ao processo urbano.

Uma série de questões, assim como a delimitação das variáveis selecionadas, orienta a busca de dados para o entendimento da dimensão e natureza desses sistemas. Qual a influência do uso do território sub-regional (levando em conta não só municípios do

baixo Amazonas) na formação de uma malha, acessíveis por meio fluvial (redes) como comunidades ribeirinhas, Unidade de Conservação e aldeias ou Terras Indígenas?

E, por fim, uma das características mais interessantes no estudo do STUR é a identificação das permanências, evoluções e hibridizações de usos de recursos naturais por técnicas e práticas tradicionais. Estas estão associadas a elementos e ambientes de interação na cidade com técnicas modernas em fragmentos do espaço urbano, que se adaptam, conflitam e se articulam aos sistemas rudimentares.

Para análise do STUR, trataremos do universo de relações instituídas em meio geográfico específico. Os pontos de partida foram: o processo urbano que influencia seu entorno (aumento da área de influência da cidade); o espaço urbano que abarca práticas do universo ribeirinho em si (incluindo tensões que esse processo acarreta); o uso de atributos recursivos constituintes do sedimento territorial local formado em longa duração de relações, portadores de elementos culturais arraigados, porém dinâmicos e abertos à evolução nas relações territoriais a partir de trocas com sistemas externos. As práticas espaciais desses sujeitos nos indicaram parte das territorialidades construídas.

Portanto, esses sistemas produtivos formam circuitos que tecem relação dialética entre a cidade e seu entorno impelindo intensificação da circulação de pessoas. São compostos por **forças centrífugas** (busca de recursos regionais) e **forças centrípetas** (necessidade de acesso à cidade por populações interioranas).

As vias que partem da cidade para interiores (força centrífuga) são marcadas pela busca variada de recursos naturais com intenções diversas: subsistência, mercado local, complemento à escassa geração de trabalho e renda urbanos. Mais do que isso, funcionam como retorno a “portos seguros” no território cujos sujeitos possuem relação umbilical, familiar e afetiva, muito evidente entre pescadores e os indígenas Sateré-Mawé. Laços funcionais são adensados e a repetida frase ouvida como na entrevista de A.P., morador do bairro popular Itaúna I: *“fulano tá lá pras bandas do rio Mamurú onde tem parente, cria um gadinho, pesca e planta roçado”*.

A força centrífuga do STUR é aquela relativa à busca do complemento dual repetido ao longo do texto, incentivando o que chamamos de “retorno ao território”: economia mercantil dominante se sobrepondo à popular (mas usufruindo dos saberes desta) e compondo parte expressiva da economia urbana.

Os trabalhadores passam a permanecer cada vez mais tempo (relatos de até 45 dias) nas embarcações, sujeitos a condições de trabalho muito precárias. A exploração do trabalho ocorre de duas maneiras, pois se intensifica o esforço para pesca e os dias de pescaria são estendidos para recompensar os altos gastos e baixo retorno da renda. Esse circuito é mediado pelos receptores/atravessadores na cidade.

Já a força centrípeta no STUR consiste no movimento contínuo de populações que migram na busca de benesses e melhorias que a cidade oferta. Serviços (técnicos, educacionais, saúde etc.), acessos a instituições, mercados e tantas outras facilidades urbanas. Essa migração e a “explosão” urbana que Parintins atravessou foram indutoras de novas formas de inserção de sujeitos na cidade. Alteraram também sua morfologia urbana como visto anteriormente.

Algumas ressalvas devem ser feitas pela necessidade de uma crítica sobre as atividades que compõem o Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho. Enquanto subsistema do

processo urbano como totalidade, como se conectam dialeticamente a circuitos econômicos dominantes? Ao tratarmos de uma formação espacial associada à formação econômico-social, é sempre importante refletir sobre a maneira com que relações dominantes exercem influência sobre as subordinadas. Moreira (2008) afirma que, para o entendimento da totalidade social, devemos sempre levar em conta a função da produção e a expropriação de excedentes, mediadas por arranjos espaciais. No nosso caso, apresentamos a estrutura do sistema mediado pela cidade que sempre cumpriu na Amazônia funções de extrair excedentes.

O processo urbano ligado a fases da mundialização, movimento amplo de realização de mais-valia (CARLOS, 2009), sempre encontrou em cidades da Amazônia nós para ação e organização de territórios (TRINDADE JR., 2013). Como exemplo, o sistema de aviação durante a economia gomífera (final do século XIX – início do XX), que realizava extração de produtos ligados às redes de financiamento e exportação, com escalas de relações em cada ciclo de valorização de produtos.

As atividades econômicas que compõem o STUR possuem interação e condicionamentos vinculados à reprodução do capital mercantil. Este vem transmutando as formas da cidade em benefício próprio. Reduz cada vez mais os espaços de vivências ribeirinhas com a privatização das margens de rios que são submetidas ao domínio da troca. Neste, a lógica da propriedade se sobrepõe aos usos livres que populações diversas sempre tiveram com os rios, mas sem anulá-las. Esses aspectos ficaram claros durante a análise empírica e pelos exercícios de cartografia participativa realizados com dois grupos que possuem uso intenso das beiras de rio: pescadores e carpinteiros navais.

Longos trechos nas beiras de rio em Parintins acabam se submetendo quase totalmente a essa lógica de apropriação do espaço. Segregam e proíbem atracagem de pequenos barcos, impondo racionalidade externa. Isso afeta outras formas de apropriação. Em detrimento das pequenas e médias embarcações, surgem grandes balsas e barcos de ferro, barcos postos de combustível e lanchas de alumínio “a jato”.

É possível afirmar, portanto, que a formação do **Sistema Territorial Urbano-Fluvial** cada vez mais se sobrepõe e absorve dinâmicas ribeirinhas. Usamos o termo *fluvial* considerando que, para os sujeitos que animam esse sistema, os rios são usados primordialmente para *circulação* de mercadorias. Não há intenção de manter práticas diárias de populações que têm no rio um aspecto simbólico, cultural/identitário (ribeirinho), lúdico ou para subsistência. É um sistema vinculado a atividades presentes na cidade ligadas ao capital mercantil com vínculos e conexões escalares diversas, principalmente com a metrópole Manaus.

Grupos de empresários locais produzem a configuração espacial tendo a cidade como nó para extração de recursos naturais e base de ações. Há rebatimento espacial, pois possuem maior poder de organizar espaços partindo da posse de lotes e glebas materializados principalmente nos portos. Suas atividades geram maior impacto ambiental em extensas áreas a partir de ações como extração de madeira, areia, seixo e criação extensiva de gado, búfalos etc. As embarcações usadas: grandes balsas de carga, balsas de combustíveis, empurradores, barcos tanque de gasolina, barcos grandes de ferro, lanchas e iates de veraneio.

Apesar de também afetado pelos ciclos da natureza (sazonalidade fluvial, principalmente), o STUF possui maior margem recursiva para minimizar efeitos. Destaca-se a posse dos terrenos frontais da cidade navegáveis o ano todo e a natureza das embarcações e lugares acessados. As embarcações não necessitam transitar por furros, paranás menores ou lagos para busca de recursos. Exemplo marcante ocorre na comparação entre as marinas usadas para lazer que se localizam nos terrenos frontais da cidade que não secam, e os flutuantes-marina de bairros populares, sujeitos às secas que alteram a navegação.

Em determinadas ocasiões, ocorrem várias sobreposições e interconexões entre o STUR e o STUF. Embarcações menores (canoas-rabeta ou bajaranhas) são ágeis, acessam canais estreitos e rasos e extraem recursos que abastecem o sistema mercantil dominante como peixe, madeira e até ouro nos garimpos clandestinos ou mesmo a maconha cultivada no município de Maués (AM). Embarcações menores são usadas para burlar territórios de acordo de pesca ou áreas ilegais, singrando por canais estreitos e rasos, dificilmente pegos pela escassa fiscalização ou pelos comunitários locais. São circuitos de circulação extremamente complexos atingindo áreas longínquas, internalizando tensões e conflitos raramente noticiados nas cidades e abastecendo, ainda, as elites mercantis urbanas de várias formas.

Assim, há confluência em graus variados dos sistemas que são compostos por circuitos econômicos. A circulação pelo território é feita pelo uso de embarcações, conectando espaços circunvizinhos. Em certo sentido, tais embarcações carregam formas portadoras de conteúdo, contradições que essa sobreposição e complementação abarcam.

Canoas pequenas ou grandes não são registradas em Capitania. Incontáveis nas beiras de rio da cidade são muito úteis à configuração do STUR. Percorrem pequenas distâncias atravessando canais hídricos rasos, acessando territórios e recursos não acessíveis por outras embarcações.

O batelão, casco de embarcação média que recebe vários tipos de funções, aparece como uma das materializações mais claras entre o STUF e o STUR. São guiados por antigos e experientes comandantes, conhecedores de intrincados e complexos caminhos oscilantes pela sazonalidade hídrica. Diversas outras sobreposições (Figura 3) são demonstradas a partir das análises empíricas.

As embarcações usadas no STUR são conectoras flexíveis da intermediação entre dois “mundos” na Amazônia que, a nosso ver, se interpenetram e se sobrepõem em variadas instâncias. O batelão aparece como materialização dessa lógica. Trata-se de “casco” médio de madeira que varia entre 12 e 20 metros. O modelo mais difundido encontrado regionalmente é adaptado a diversas atividades como transporte de gado, pescado, madeira e até posto de gasolina e, cada vez mais, servindo como moradia. Internaliza-se, em seu uso, contradições referentes à maneira como as dinâmicas do capital mercantil vão submetendo as demais formas de produção e circulação no território, outras lógicas de reprodução e manutenção da vida e não só como meios de transporte.

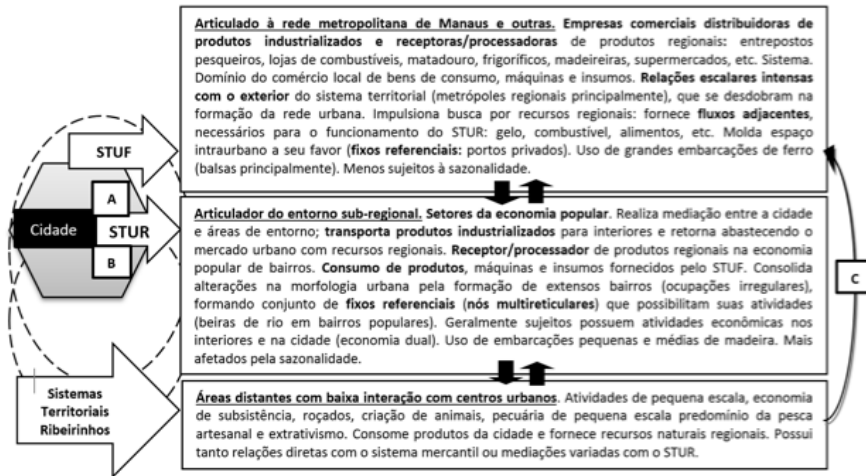


Figura 3 – Fluxograma resumo das interações entre sistemas territoriais mediados pela cidade.

**Legenda:** A – Tensões e conflitos: produção do espaço urbano (ênfase nas beiras de rio). B – Híbridação: elaboração de soluções criativas e adaptações técnicas em instrumentos de trabalho, moradia, tipos de embarcações e outras formas espaciais perceptíveis em bairros populares. C – extração de recursos regionais (inclusive areia e seixo para construção civil) realizada por grandes empresas comerciais da cidade; não há mediações ou processamento na cidade, mantendo sujeitos populares que abastecem tal fluxo em grau elevado de territorialidade passiva. Organizado pelo autor.

A continuidade da moradia no barco, enquanto há espera para nova saída, sinaliza característica da centralidade da embarcação para a constituição do STUR. As embarcações são refúgio dos que não foram “absorvidos” plenamente pela lógica da cidade, não podendo pagar aluguéis ou construir moradias em escassos espaços da ilha. Acoplados como próteses às beiras de rio, batelões, bajaranas e canoas são composições flexíveis das territorialidades que o STUR abarca.

Antigos barcos, bajaranas, balieiros e canoas vão ganhando adaptações e se adequando cada vez mais às características do urbano enquanto portador de modos de produção e reprodução do capital. Sem perder o sentido para o qual foram construídas, servem os habitantes da Amazônia na oscilação sazonal das águas e cada vez mais entre o “vai e vem” cidade-rios-interiores.

Enfim, as pesquisas com pescadores urbanos e carpinteiros navais nos indicaram que o espaço urbano, como condição, meio e produto (CARLOS, 2009) para ações de pescadores, demonstra contradições de processos que suas territorialidades ensejam na formação do STUR, cada vez mais submissos e envolvidos às determinações e lógica do Sistema Territorial Urbano-Fluvial (STUF). Pescadores e carpinteiros navais passam a se

adaptar às restrições do espaço urbano produzido por agentes ligados à sua funcionalidade mercantil enquanto mercadoria vinculada ao valor de troca. Um espaço intraurbano-ribeirinho se desenha nas beiras de rio de bairros populares e diversos fragmentos espalhados pela cidade.

## Considerações Finais

Os dois sistemas territoriais (STUR e STUF) funcionam como estruturadores da esfera direta de influência urbana de Parintins. Tanto nodal-zonal, ligando fragmentos do espaço intraurbano através de seus caudais hídricos a territórios circundantes, como no aspecto relacional, pois permitem interpenetração de atividades para o complemento da economia urbana, influenciando (ou sendo influenciado como no caso do STUR) o uso e reordenamento de territórios. Este varia de acordo com o tipo de autonomia relativa conquistada por cada grupo.

As técnicas ditam ritmos, finalidade e contexto para extrair e processar recursos regionais. Quando associadas e adaptadas à cultura regional (amálgama da continuidade de relações do homem amazônico como usufruto de recursos em longa trajetória), constituem mediadoras importantes na construção de territórios.

As atividades pertencentes ao STUR são embasadas na economia popular de pequena escala. Nesta, a “escassez” das possibilidades da cidade é complementada por práticas no espaço e interação com recursos disponíveis se manifestando em: i) adaptações técnicas de máquinas e motores; e ii) formas de circular pelo espaço urbano-ribeirinho entre diversos ambientes conectando o urbano ao entorno. São ao mesmo tempo sistemas complementares e componentes da economia urbana. Complementares, pois sujeitos acessam rios e interiores para obtenção de renda “complementar” à da cidade. Também para subsistência com a manutenção de roçados e pesca no entorno da cidade e nos interiores (o que confere a tais sujeitos enorme vantagem em tempos de “crise”). Complementam, ainda, o sistema mercantil fornecendo recursos e consumindo das empresas locais. São componentes uma vez que se materializam na paisagem (feiras, bairros populares, embarcações, flutuantes, pequenos portos) e têm recursos processados na cidade, movimentando grande parte da economia urbana. Formam redes intensas mantendo laços entre os membros da cidade e entornos. Geralmente famílias que possuem parentes nos dois ambientes, conservando laços, refazendo fluxos, coligando tais localidades que são ativadas pelas possibilidades que a cidade oferece.

O STUR intensifica exploração de recursos florestais pela cidade ou pela propagação do modo de vida urbano e inserção de técnicas mais avançadas. Se o espaço geográfico é composto por sistemas de ações e objetos (SANTOS, 2004) a partir das práticas espaciais são construídas territorialidades e territórios onde podem ser delimitados acessos restritos e direitos desiguais de produção e ordenamento do território, conferindo a definição clássica atrelada ao poder. O Sistema Territorial Urbano-Fluvial passa a ordenar a divisão territorial do trabalho a seu favor. Afeta os demais sistemas impondo uma lógica mais funcional, ditando preços e controlando o mercado urbano de absorção dos produtos e mercadorias advindos de florestas e rios. Por outro lado, não anula práticas espaciais e territorialidades dos demais sistemas.



## Referências Bibliográficas

BARTOLI, E. Ações indígenas sateré-mawé na cidade de Parintins (AM) e a formação de sistemas locais territoriais urbano-ribeirinhos. In: Simpósio Nacional de geografia Urbana (SIMPURB), CD-room. Fortaleza: UFCE, 2015.

\_\_\_\_\_. *O retorno ao território a partir da cidade: sistemas territoriais urbano-ribeirinhos em Parintins (AM)*. Tese (Doutorado). Presidente Prudente: PPGG/Unesp, 2017.

BECKER, B.; LIMA, A. Surtos e ciclos econômicos de Parintins (AM): Condicionantes à sua organização socioespacial e estruturação urbana. *Revista Espaço Aberto*. v. 3, n. 1, p. 77-99, 2013.

CARLOS, A.F.A. A ilusão da transparência do espaço e a “fé cega” no planejamento urbano: os desafios de uma geografia urbana crítica. *Revista Cidades*, v. 6, n. 10, p. 289-306, 2009.

DEMATTEIS, G. Il sistemi territoriali in un’ottica evolucionista. In: DEMATTEIS G.; GOVERNA, F. (orgs.). *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello Slot*. Milão: Angeli, 2005.

\_\_\_\_\_. Sistema Local Territorial (SLoT): um instrumento para representar, ler e transformar o território. In: ALVES, A.; CORRIJO, B.; CANDIOTTO, L. (orgs.). *Desenvolvimento territorial e agroecologia*. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

GOTTMANN, J. A evolução do conceito de território. *Boletim Campineiro de Geografia*. v. 2, n. 3, 2012.

MOREIRA, R. *Pensar e ser em geografia*. São Paulo: Contexto, 2008.

NUNES, D. A.; TRINDADE Jr., S. C. C. (Sobre)vivências ribeirinhas na orla fluvial de Marabá – Pará: agentes, processos e espacialidades urbanas. *Novos Cadernos NAEA*, v. 15, n. 1, p. 209-238, 2012.

OLIVEIRA, J. A. *Cidades na selva*. Manaus: Valer, 2000.

\_\_\_\_\_. Impactos sociais de desterritorialização na Amazônia. *Emancipação* (UEPG, Imprensa), v. 12, 2012.

OLIVEIRA, J. A.; SCHOR, T. Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional. In: CASTRO, E. *Cidades na floresta*. São Paulo: Anablume, 2008.

RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

Estevan Bartoli

\_\_\_\_\_. A produção das estruturas espaciais e sua representação. In: SAQUET, M. SPOSITO, E. S. *Territórios e territorialidades*. Teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

SAQUET, M. A. *Abordagens e concepções de território*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

\_\_\_\_\_. *Por uma geografia das territorialidades e das temporalidades: uma concepção multidimensional voltada para a cooperação e para o desenvolvimento territorial*. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SANTOS, M. *A natureza do espaço*. São Paulo: Edusp. 2004.

\_\_\_\_\_. *Economia espacial*. São Paulo: Edusp. 2007.

SILVA, M. A.; MALHEIRO, B. C. P. A face Ribeirinha da orla fluvial de Belém. In: TRINDADE Jr., S. C. C.; SAINT CLAIR, C.; SILVA, M. A. P. (orgs.). *Belém: a cidade e o rio na Amazônia*. Belém: EDUFPA, 2005.

SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS et al. (orgs.). *A cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto. 2013.

\_\_\_\_\_. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (org.) *Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média*. Presidente Prudente: Pós-Graduação em Geografia da FCT/ Unesp: 2001.

TRINDADE Jr., S. C.; SILVA, M. A. P.; AMARAL, M. D. B. Das “janelas” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. In: TRINDADE Jr. S. C.; TAVARES, M. G. *Cidades ribeirinhas na Amazônia*. Mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008.

TRINDADE JR. S. C. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. *Revista IEB*, n. 50, 2010.

\_\_\_\_\_. Uma floresta urbanizada? legado e desdobramentos de uma teoria sobre o significado da cidade e do urbano na Amazônia. *Revista Espaço Aberto*, v. 3, n. 2, p. 89-107, 2013.

Recebido em: 18/07/2018

Aceito em: 23/11/2018

---

<sup>1</sup> Batelão é o nome dado ao casco largo, poupa arredondada, de dimensões variadas, que é a base da embarcação. Quem define o que será construído acima do casco (a chamada “obra morta”) é o proprietário, variando desde a pesca ao transporte de gado.

<sup>2</sup> Furos são canais que ligam corpos hídricos. Geralmente se formam no período das cheias, ligando lagos, rios e paranás (braços de rios).

<sup>3</sup> Banzeiro: nome regional dado às ondas dos rios, que podem ser altamente prejudiciais por afundar pequenas e médias embarcações e erodindo margens de rios causando desmoronamentos (terras caídas). Além de formadas por intempéries climáticas, os banzeiros também se formam com a passagem de grandes embarcações, cargueiros originários de Manaus, na parte frontal de Parintins junto ao rio Amazonas.

<sup>4</sup> Carreiras são os trilhos usados para retirar as embarcações do rio. Tilheiros são considerados os galpões onde se desenvolve a carpintaria naval, termo similar ao estaleiro.

<sup>5</sup> Nos últimos anos o pirarucu vem sendo colocado na lista do IBAMA de espécies ameaçadas, permanecendo em defeso permanente. Isso não impede sua captura e comercialização. Pela popularidade e qualidade da carne é facilmente encontrado nas feiras e restaurantes.