



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
CURSO DE MESTRADO EM GEOGRAFIA

LARESSA BENTES DA SILVA - 201815570005

REDE URBANA E PEQUENAS CIDADES NA AMAZÔNIA:
O CASO DE VIGIA DE NAZARÉ, PA

BELÉM-PA
2020

LARESSA BENTES DA SILVA

**REDE URBANA E PEQUENAS CIDADES NA AMAZÔNIA: O CASO DE VIGIA
DE NAZARÉ, PA**

Dissertação para Exame de Defesa do Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação e Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal do Pará, como requisito à obtenção do título de Mestre. Área de concentração: Organização e Gestão do Território Linha de Pesquisa: Dinâmicas territoriais na Amazônia.

Orientador: Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral

BELÉM-PA

2020

LARESSA BENTES DA SILVA

Dissertação de mestrado apresentada para Exame de Defesa do Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal do Pará, como requisito à obtenção do título de Mestre.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral (Orientador – PPGeo/UFPA)

Prof. Dr. José Queiroz de Miranda Neto (examinador interno – PPGeo/UFPA)

Prof. Dr. José Arilson Xavier de Souza (examinador externo – PPGeo/UEMA)

DATA:

BELÉM-PA

2020

*À minha mãe – Neves Bentes, e aos meus avós –
Raimundo Vilhena Bentes e Maria de Jesus Bentes
– e a todos aos meus amigos e familiares que me
apoiaram nessa conquista. A vocês todo o meu
amor, carinho, esforço e dedicação. Gratidão!*

AGRADECIMENTOS

Começo por agradecer a Deus e a Nossa Senhora de Nazaré pela proteção, sabedoria, saúde, persistência e por toda força espiritual que me deram para que eu pudesse chegar até aqui, pois sem o amor divino eu nada seria.

Agradeço imensamente à minha amada mãe e meus avós que me deram condições psicológica e financeira para que eu pudesse continuar apenas me dedicando aos estudos. E que, mesmo em silêncio ou em suas orações, me transmitiram força e persistência, razões para que eu não desistisse em meio às dificuldades do dia a dia.

Menciono o meu amigo e companheiro Jefferson Galvão, que me deu forças para continuar no caminho da pós-graduação, que diante dos momentos de estresse e cansaço, foi meu abrigo e o meu refúgio.

Agradeço imensamente ao meu irmão que sempre me incentivou e acreditou em mim.

Agradeço aos meus amigos e professores que percorreram comigo essa luta acadêmica, que me estimularam com cada palavra positiva e carinho externalizado.

Agradeço ao meu orientador Professor Dr. Márcio Douglas Brito Amaral, o qual se disponibilizou em me ajudar muito antes de eu pleitear a vaga no programa de pesquisa, que me acolheu como uma amiga e orientanda. Obrigada por todo empenho e paciência.

A todos os vigienses, em especial aos entrevistados e amigos, que contribuíram para o desenvolvimento dessa pesquisa, como a Larissa e Maria.

Agradeço ao meu amigo Josimar que esteve comigo no trabalho de campo e elaborou meus mapas.

Agradeço aos meus amigos queridos do curso de Direito que sempre me estimularam através de nossos diálogos, os quais me fizeram enxergar ainda mais a mulher forte que sou, uma excelente estudante-pesquisadora.

Por fim, agradeço a todos àqueles que em pensamento e em suas orações me direcionaram para Deus. Obrigada a todos e a todas.

Felicidade

É uma **cidade pequenina**

É uma casinha, é uma colina.

Qualquer lugar que ilumina

Quando a gente quer amar

Moraes Moreira

RESUMO

Este trabalho apresenta os resultados de pesquisa sobre uma pequena cidade no litoral do Nordeste Paraense, na porção oriental da Amazônia brasileira – Vigia de Nazaré -, com ênfase para a compreensão de seu papel na rede urbana regional. A partir de constatações e de impressões iniciais no espaço urbano de Vigia, como também considerando a importância histórica desta cidade no litoral paraense, buscou-se responder à seguinte questão: qual é o papel de Vigia na rede urbana Amazônica? A presente pesquisa é de natureza qualitativa, e está estruturada no método materialismo histórico-dialético. Esta foi pensada como uma contribuição à análise dos processos que envolvem o estudo da importância e dos significados que as pequenas cidades do Salgado Paraense apresentam no contexto da rede urbana regional. A metodologia da pesquisa utilizada é composta das seguintes etapas: levantamento e revisão bibliográfica de caráter histórico-geográfica sobre a rede urbana amazônica e sobre a cidade de Vigia; discussão teórica dos conceitos que norteiam esta pesquisa, como rede, rede urbana, fluxos e fixos, horizontalidades e verticalidades e pequenas cidades; bem como discussões sobre a rede urbana amazônica, evidenciando o seu processo de construção, além de suas características e dinâmicas recentes aliadas à formação socioespacial do litoral paraense, com enfoque para a região do Salgado e, em seguida, a discussão sobre pequenas cidades na Amazônia, com destaque para o lócus da pesquisa; e a produção de mapas temáticos. Baseado nesses procedimentos pretende-se responder as questões da problemática levantada e atingir os objetivos propostos, oferecendo uma contribuição à academia e à sociedade sobre o entendimento do papel de Vigia de Nazaré na rede urbana amazônica.

Palavras-chave: Rede urbana; Pequenas cidades; Pesca; Vigia de Nazaré.

ABSTRACT

This paper presents the results of research on a small city on the Northeast coast of Pará, on the eastern portion of the Brazilian Amazon, Vigia of Nazaré, with emphasis on understanding its role in the regional urban network. Based on initial observations and impressions in the urban space of watch, as well as considering the historical importance of this city in the coast of Pará, it was tried to answer the following question: what is the watch function in the Amazon urban network? The present research is of a qualitative nature, and is structured in the historical-dialectical materialism method. It is thought as a contribution to the studies of the processes that involve analysis of the importance of the meanings that small cities on the Salgado state of Pará present in the context of the urban network regional. The methodology of the research used until the present moment is composed of the following steps: survey and bibliographical revision of historical character on the Amazon urban network and about small cities; And theoretical discussion of the concepts that guide this research as network urban flow: horizontality and verticality and small cities; as well as discussions about the Amazonian urban network evidencing the construction process as well as the characteristics and recent dynamics and social-spatial formation of coast of Pará with emphasis on the Salgado region and soon after the discussion about small cities in the Amazon, with emphasis on the research locus; and the production of thematic maps. Based on these procedures, it is intended to answer questions about the problems raised and achieve the proposed objectives by offering a contribution to the academy and society on the understanding the role of Vigia of Nazaré in the Amazonian urban network.

Key-words: Network Urban; Small cities; Fishing; Vigia of Nazaré.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Mapa de localização do Município de Vigia de Nazaré.....	15
Figuras 02-04: Embarcações da pesca artesanal.....	86
Figura 05: Interações espaciais nacionais estabelecidas a partir da comercialização do pescado artesanal de Vigia. 2019.....	91
Figura 06: Interações espaciais nacionais estabelecidas a partir da comercialização do pescado industrial. 2019.....	93
Figura 07: Interações espaciais internacionais estabelecidas a partir da comercialização do pescado industrial. 2019.....	94
Figura 08-11: O grude do peixe em diferentes momentos de sua preparação.....	98
Figura 12: Diagrama sobre a cadeia de comercialização do grude.....	99
Figura 13: Composição de Vigia de Nazaré em diferentes períodos de formação socioespacial.....	103
Figuras 14-17: Área central do comércio de Vigia: o mercado municipal de peixe e as barracas de comercialização do pescado ao ar livre – as feiras.....	106
Figura 18: ECOMAR: parte da estrutura do prédio.....	107
Figura 19: Funcionários do setor de beneficiamento da ECOMAR cuidando dos peixes.....	108
Figura 20: Cidade de Vigia de Nazaré: lojas de artigos de pesca e venda de grude.....	109
Figuras 21-22: Posto de Combustível Arapiranga (o mais utilizado pelas embarcações) e o posto de combustível sobre o rio Guajará-mirim.....	112
Figuras 23-24: Orla do Arapiranga onde os pescadores realizam alguns serviços pequenos de reparo nos barcos e conserto de redes.....	113
Figura 25-26: serviço autônomo de conserto e reparo das embarcações, próximo à ponte do Arapiranga.....	114
Figura 27-31: Os trapiches e o porto existentes ao longo da orla e no seu prolongamento até o bairro Arapiranga.....	115
Figura 32-33: Estaleiro “Catuaba” localizado no Bairro Centro da cidade de Vigia.....	117

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Área de influência de Vigia. Dados populacionais.....	71
Quadro 02: Embarcações utilizadas na atividade pesqueira em Vigia.....	78
Quadro 03: Características gerais de pesca em Vigia.....	79
Quadro 04: Modalidade de pesca utilizada na pesca artesanal em Vigia.....	85
Quadro 05: Artes de pesca utilizada na pesca artesanal em Vigia.....	85
Quadro 06: Características da atividade pesqueira artesanal de Vigia.....	86
Quadro 07: Agentes da pesca artesanal: estrutura organizacional da tripulação.....	88
Quadro 08: Agentes da pesca e sua relação com o circuito da economia.....	90
Quadro 09: Produtos exportados do Município de Vigia de Nazaré.....	94
Quadro 10: Artes de pesca utilizada na pesca industrial em Vigia.....	96
Quadro 11: Cidade de Vigia de Nazaré: estabelecimentos ligados à pesca, 2019.....	109
Quadro 12: Cursos Técnicos do Instituto Federal do Pará (IFPA-Vigia) e da Escola Estadual Tecnológica do Pará (EETEPa), relacionados à pesca.....	118

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Pescado vigiense comercializado com os Estados Unidos, 2019.....	96
---	----

LISTA DE SIGLAS

BASA – Banco da Amazônia

CELPA - Centrais Elétricas do Pará

CEPNOR - Centro de pesquisa e gestão de recursos pesqueiros do litoral Norte

COTELPA - Companhia de Telecomunicações do Pará

EETEPa - Escola Estadual Tecnológica do Pará

FOB – Free on board (livre a bordo)

IBAMA - Instituto brasileiro do meio ambiente e dos recursos naturais renováveis

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFPA - Instituto Federal do Pará

INSS – Instituto Nacional de Seguridade Social

MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

PA - Pará

PGC – Programa Grande Carajás

PIN – Plano de Integração Nacional

POLAMAZÔNIA – Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia

REGIC - Região de Influências das Cidades

SEAP - Secretaria de Aquicultura e Pesca

SDPA – Seguro Defeso dos Pescadores Artesanais

SEDAP – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agropecuário e da Pesca

SEPAQ – Secretária de Pesca e Aquicultura

SETUR - Secretaria de Estado de Turismo

SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia

SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

UFPA - Universidade Federal do Pará

Sumário

INTRODUÇÃO.....	13
CAPÍTULO 1 - REDE URBANA E PEQUENAS CIDADES	22
1.1. REDE URBANA: UMA ABORDAGEM TEÓRICA A PARTIR DA GEOGRAFIA.....	22
1.2. AS PEQUENAS CIDADES NA REDE URBANA	38
1.3. A CONCEPÇÃO DE AMAZÔNIA ENQUANTO FRONTEIRA	
CAPÍTULO 2 - REDE URBANA E PEQUENAS CIDADES NA AMAZÔNIA	41
2.1. A GÊNESE DA REDE URBANA AMAZÔNICA	41
2.2. O NOVO PADRÃO DA AMAZÔNIA.....	48
2.3. FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO LITORAL PARAENSE: A REGIÃO DO SALGADO	54
2.4. ABORDAGEM DAS PEQUENAS CIDADES NA AMAZÔNIA: A URBANODIVERSIDADE	58
2.4.2. A ribeiridade de Vigia de Nazaré.....	67
2.4.1. A centralidade de Vigia de Nazaré.....	69
CAPÍTULO 3 - A PESCA NA AMAZÔNIA	72
3.1. O DESENVOLVIMENTO DA PESCA NA REGIÃO AMAZÔNICA.....	72
3.2. CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE PESQUEIRA EM VIGIA	76
3.3. A DINÂMICA DE FLUXOS A PARTIR DA COMERCIALIZAÇÃO DA PESCA ARTESANAL	82
3.4. A DINÂMICA DE FLUXOS A PARTIR DA COMERCIALIZAÇÃO DA PESCA INDUSTRIAL	90
3.5. O COMÉRCIO DO SUBPRODUTO DO PEIXE: O GRUDE	96
CAPÍTULO 4 - A PESCA E A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE VIGIA DE NAZARÉ	99
4.1. O SISTEMA DE OBJETOS RELACIONADOS À PESCA EM VIGIA.....	99
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	117
REFERÊNCIAS.....	119

INTRODUÇÃO

Este trabalho apresenta os resultados de pesquisa sobre Vigia de Nazaré - uma pequena cidade no litoral do Nordeste Paraense, na porção oriental da Amazônia brasileira –, com ênfase para a compreensão de seu papel na rede urbana regional.

A rede urbana brasileira tem passado por transformações consubstanciais, as quais têm atingindo o seu funcionamento por intermédio das relações mantidas entre as cidades, o que provoca uma alteração em sua hierarquia, em função de que algumas cidades, sobretudo as pequenas, têm redefinido suas funções, e outras, por sua vez, têm dinamizado os seus papéis, chegando a polarizar cidades de seu entorno (LEÃO, 2011). Estas transformações têm como causa a desconcentração das atividades econômicas, a ampliação e instalação de atividades industriais em outras cidades, a modernização, industrialização e capitalização do campo e algumas inovações, sobretudo no comércio e no setor de serviços (FERREIRA, 2010).

Pensar o papel desempenhado pelas pequenas cidades na rede urbana amazônica não é uma tarefa fácil, visto que a diversidade de perfis urbanos existentes na região não nos permite construir padrões em que sejam definidos papéis para esses centros urbanos, mas sim desenvolver diferentes interpretações para um mesmo tipo de cidade. Além disso, a inserção das pequenas cidades na rede urbana se dá de forma diferenciada, levando em consideração o contexto de sua formação urbana, os serviços de que dispõe e as interações espaciais que estabelece dentro da rede. Desse modo, é necessário analisar cada cidade de forma particular e, ao mesmo tempo, articulada aos eventos regionais, para então compreender de que forma esta se insere na dinâmica da rede.

A produção geográfica sobre as cidades pequenas, no Brasil, ainda é pouco expressiva, pois os estudos sobre os espaços urbanos se direcionam, geralmente, para as cidades grandes e médias (SPOSITO E JURADO, 2013). Anteriormente Corrêa (1999, p.48) pondera que já havia atentado para este fato, visto que “os esforços de reflexão empreendidos sobre o espaço urbano e a cidade têm, preferencialmente, privilegiado as grandes cidades”. Nesse sentido, torna-se imprescindível o estudo desses espaços, em busca de compreender a sua dinâmica e importância para o funcionamento da rede urbana, uma vez que:

A cidade pequena em si não é um dado a priori, não deve ser analisada isoladamente; e sim no plano de suas relações com outros centros. Trata-se de uma construção social e coletiva, além de uma elaboração

teórica e prática de membros da comunidade científica, a qual produz reflexões analíticas, algo consensual e/ou reconhecido/negado para a compreensão do urbano e da estruturação da sociedade (SPOSITO; JURADO, 2013, p.17).

É possível entender, portanto, que a cidade, embora pequena, não está alijada das relações capitalistas de produção, pelo contrário, ela estabelece ligações com outros centros urbanos, por meio de fluxos diversos. Dessa forma, torna-se um equívoco pensar as cidades pequenas como formações urbanas insignificantes dentro da rede urbana, pois o espaço dessas cidades se transforma, tornando-se mais complexo, à medida que o modelo de produção vigente vai tomando novos lugares, mesmo aqueles mais distantes.

Conforme Endlich (2006), as pequenas cidades estão adquirindo novos papéis e significados em virtude do processo de redefinição da rede urbana, com o crescimento econômico e demográfico das cidades médias e o desenvolvimento de atividades e serviços em cidades menores. Nesse sentido, a autora argumenta.

A vitalidade observada neste tipo de cidade está relacionada ao incremento industrial, em parte motivado pela instalação de novas atividades, mas também decorrente do crescimento do ramo agroindustrial; além das atividades terciárias, referentes ao atendimento de um nível de consumo mais exigente e até mesmo de consumo comum ofertado em estabelecimentos de grandes superfícies comerciais, ampliando significativamente e seus papéis e promovendo sua consolidação (ENDLICH, 2006, p. 180).

Inferese a partir das palavras da autora que a dinâmica da cidade pequena está pautada nos objetos e serviços que ela dispõe, tanto na sede quanto no interior, por meio de atividades relacionadas ao setor terciário, as quais conseguem atender as exigências mais imediatas da população.

A cidade de Vigia de Nazaré, referencial empírico desta pesquisa, é considerada, segundo Ildone (1991), uma das mais antigas do Estado do Pará, reconhecida por ser um dos mais importantes polos de exploração agrícola e de produção pesqueira da região (LOUREIRO, 1983). A sua economia continua fortemente voltada para a pesca, atividade típica de cidades litorâneas (SANTOS, 2009). Contudo, desde os anos 2000, tem ocorrido um avanço significativo do setor de serviços terciários na cidade, sobretudo na área de expansão – PA-412, o que tem contribuído para uma diversificação da economia local, além de conferir à cidade um grau de importância maior dentro de sua região imediata (BENTES; RAIOL, 2017).

Segundo a nova divisão territorial do Brasil, atualmente o município de Vigia (fig. 01) integra à Região Imediata de Belém (IBGE, 2017).

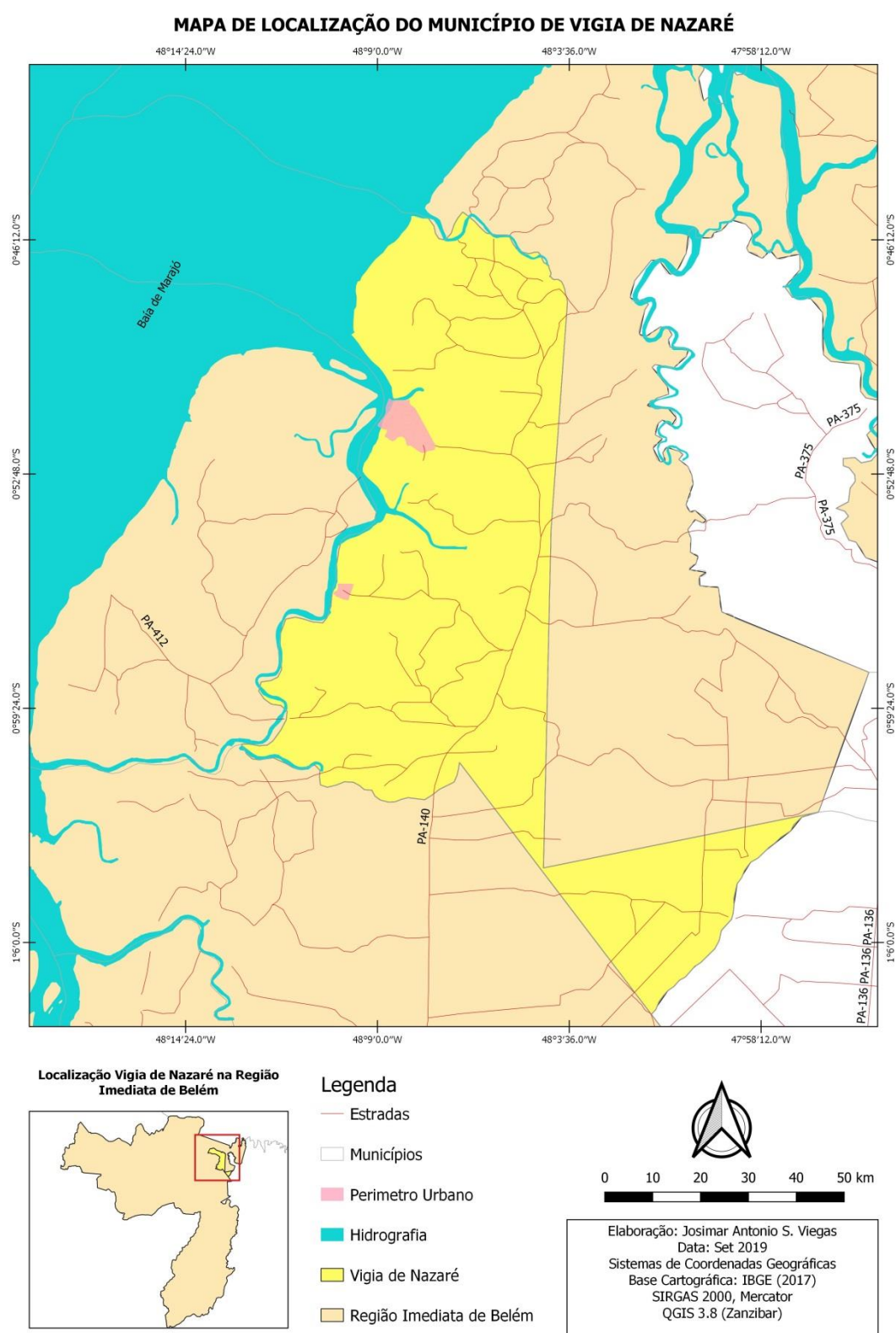


Figura 01: Vigia de Nazaré: localização do município. **Fonte:** IBGE, elaborado por Josimar Viegas, 2019.

Segundo Bentes e Barbosa (2016), no contexto da Zona Costeira Paraense, o município de Vigia está localizado no Setor II – Continental Estuarino, o qual abrange o espaço continental e insular de Belém, sua região metropolitana e entorno. Nesse sentido, a cidade de Vigia, por ser um polo pesqueiro e com ascensão no setor de serviços, torna-se de suma importância dentro da escala microrregional, em que pese, também, a influência direta da metrópole Belém.

De acordo com o último Censo Demográfico (IBGE, 2010), Vigia tem uma população de 47.889 mil habitantes, e atualmente conta com 53.686 habitantes, segundo as estimativas do IBGE (2019), distribuídos em uma área de 401,589 km², sendo que desse total, 32.353 mil moravam na sede municipal, isto é, na cidade. Faz limite, a norte e oeste, com o Município de São Caetano de Odivelas; a sul, com Santo Antônio do Tauá; e a leste, com Colares, do qual é separado através do rio Guajará-Mirim. Possui, além do Distrito Sede, a Vila de Porto Salvo (IBGE, 2015). A distância em linha reta da sede municipal para a capital do Estado, Belém, é de 75 km, e de aproximadamente 100 km por via hidroviária, e 90 km por meio das rodoviárias, sendo acessado pela BR-316, PA-140 e PA-412.

A cidade de Vigia é considerada “tradicional” da Amazônia (TRINDADE JR. 2011). E, além de ser tradicional, Vigia, em uma interpretação mais atualizada, é concebida como uma cidade ribeirinho-litorânea (BARBOSA, 2016), em virtude dos elementos que compõe o seu espaço intraurbano (arranjo espacial) e suas relações tanto com o rio quanto com o litoral.

De acordo com Barbosa (2016), a característica ribeirinho-litorâneo de Vigia, diz respeito a um caráter de transição entre a Amazônia interior, dos rios e das florestas, e a Amazônia litorânea, com seus ecossistemas e recursos típicos. Destaca-se a pesca, como característica litorânea, por ser uma importante atividade econômica, de organização espacial, vida social e cultural, assim como as relações estabelecidas com outros espaços em função da atividade pesqueira, que é realizada dentro do estuário amazônico e em mar aberto.

O aspecto litorâneo conferido a esta cidade se dá pela relação que Vigia mantém tanto com o rio – pesca extrativa continental -, quanto com o mar (oceano atlântico) a partir da atividade pesqueira, a qual é denominada de pesca extrativa marinha (IBAMA, 2007).

O atributo ribeirinho da cidade de Vigia é marcado pelas relações estabelecidas com o rio, tanto pela atividade econômica a partir da atividade de pesca artesanal, quanto com a prática de lazer e cultura. E, apesar da expansão urbana e das transformações mais recente ocorridas na organização espacial da cidade, a cultura da população, entendida como ações tradicionais, passear de canoa e contemplar a paisagem, ainda é muito presente, o que marca a identidade local.

Ademais, como enfatiza Barbosa (2007), existe também um caráter físico-ambiental de transição para o litoral, a partir do trecho da Zona Costeira entre São Caetano de Odivelas e Santo Antônio do Tauá, incluindo Vigia, em virtude de sua localização em uma região estuarina - a do rio Pará (baía de Marajó), a qual recebe as águas do rio Guajará-Mirim.

A relação que a cidade de Vigia mantém com o rio Guajará-Mirim, mesmo depois das transformações socioespaciais ocorridas após 1960, ainda é muito significativa, em virtude dos diferentes usos desse recurso natural pela população, tais como: meio de sobrevivência (através da atividade da pesca artesanal), meio de transporte, como espaço de lazer e a (re) produção da atividade econômica com a pesca industrial (FIGUEIREDO, 2017).

Segundo Figueiredo (2017, p.58) “a pesca praticada em águas marinhas são aquelas em que os estoques pesqueiros estão situados na costa do litoral Norte do Brasil e no oceano atlântico”. Diante disso, identifica-se uma particularidade da atividade pesqueira na cidade de Vigia no contexto regional amazônico, bem como suas articulações comerciais que ultrapassam a escala local, regional e nacional.

No processo de formação enquanto cidade (1616-1851), Vigia teve sua economia pautada na agricultura, mas com o passar do tempo, essa atividade foi declinando em virtude do desgaste do solo e, paralelamente a isso, a atividade pesqueira começa a ser praticada e ganha força, tornando-se a atividade econômica preponderante na cidade de Vigia (ILDONE, 1991). Porém, na década de 1970, o setor de serviços, sobretudo, o comércio que inicialmente fornecia os insumos necessários para a pesca, começa a crescer, de modo a tornar-se uma das atividades mais rentáveis (ILDONE, 1991; VERÍSSIMO, 1985). E, atualmente, a cidade tem sua economia diversificada entre a pesca (artesanal e industrial) e os diferentes tipos de serviços não mais relacionados somente à pesca, mas à educação, saúde, comércio e outros (BENTES; RAIOL, 2017).

Conforme Bentes e Raiol (2017), a cidade de Vigia de Nazaré é marcada por temporalidades distintas decorrentes de seu processo de formação urbana, em que cada

período histórico - a paisagem, a organização espacial e a dinâmica da sociedade - combinavam com as transformações socioespaciais da região amazônica.

De acordo com Furtado (1980), as estradas construídas a partir da década de 1960, possibilitou a ligação de Belém ao Centro-sul, e depois à região Nordeste do País, bem como propiciou as melhorias das rodovias do próprio Estado do Pará, as quais facilitaram as comunicações entre os povoados do interior e os centros urbanos, favorecendo a circulação de produtos da região. Assim, com a abertura das rodovias na Amazônia, houve mudanças na dinâmica socioespacial de Vigia, como o aumento de fluxos de pessoas, bens e serviços a partir da relação cidade-região. Dessa forma, a economia dessa cidade passou a ser marcada, além da produção pesqueira, pela oferta de serviços, sobretudo os ligados a essa atividade econômica (BENTES; RAIOL, 2017).

As relações de horizontalidades e verticalidades de Vigia com outros centros urbanos permitiram que a atividade pesqueira se destacasse na economia regional, por meio da oferta de seu produto para o mercado externo (BENTES; RAIOL, 2017). Essas relações de verticalidade foram permitidas pelo uso e avanço da técnica, que propiciou a evolução dos meios de transportes, comunicações e outros, fazendo com que haja uma interação maior entre cidades grandes e as cidades pequenas, tendo em vista que as últimas estão, na maioria das vezes, na posição mais baixa da hierarquia urbana (SANTOS, 2012).

De outra parte, embora Vigia seja considerada uma cidade pequena, observa-se que ela não está fora das relações do sistema econômico regional, pois atua em maior ou menor grau nas relações econômicas estabelecidas em rede. Isto é, Vigia está integrada ao sistema de rede e, certamente, tem o seu papel definido nessa teia de relações urbanas. É necessário, portanto, investigar qual a importância da cidade de Vigia para o funcionamento de uma rede urbana regional, buscando entender a sua posição e os serviços que ela mais oferta, bem como analisar de que forma o espaço interno da cidade se organiza para fornecer e receber os diversos fluxos que transitam em rede.

A relevância desta pesquisa está pautada no debate sobre as cidades pequenas da Amazônia, as quais vêm apresentando recentes dinâmicas espaciais, que necessitam ser analisadas a partir da introdução de novos elementos e conteúdos que redefinem a função desses espaços na rede urbana, e no aumento do grau de importância que passam a apresentar em face de suas interações espaciais. Além disso, urge estudar a cidade de Vigia em função da discussão que valoriza os estudos de cidades não metropolitanas, especialmente as de pequeno porte, no Brasil e na Amazônia, na busca de compreender o

papel dessas cidades na rede urbana, e a sua organização socioespacial. A este respeito, Sposito (2007, p.233) diz que se deve pensar "na posição sempre relativa e transitória dessas cidades e de seus papéis nas relações, sobreposições e articulações com o espaço rural e com outras cidades em múltiplas escalas".

Sobre os estudos de cidades pequenas em uma escala nacional, destacam-se as contribuições de Santos (1982), Fresca (1990), Corrêa (1999), Endlich (2006), Sposito e Jurado (2013), Schor e Costa (2013) e Trindade Jr. (2013; 2015). Há outras considerações, algumas mais recentes, sobre o referencial empírico desta pesquisa que podem ser encontradas, por exemplo, em Ildone (1991), Santos (2009), Bentes e Barbosa (2016), Barbosa (2016), Bentes e Raiol (2017) e Figueiredo (2017).

A partir das constatações iniciais sobre o espaço urbano de Vigia, considerando a dinâmica de fluxos entre a cidade e a região em função da pesca, comércio e serviços, e da importância histórica desta cidade no litoral paraense, buscou-se responder as seguintes questões:

- a) Qual é o papel de Vigia de Nazaré na rede urbana amazônica?
- b) Quais as origens e os tipos de fluxos existentes entre a cidade e a região?
- c) Quais mudanças e permanências ocorreram na dinâmica de fluxos nos últimos anos?
- d) Como a dinâmica de fluxos implicou na configuração do espaço intraurbano?

Diante disso, temos os seguintes objetivos específicos:

- Compreender o papel desempenhado por Vigia de Nazaré na rede urbana amazônica
- Identificar as origens e os tipos de fluxos existentes entre a cidade e a região a partir da pesca;
- Explicar as mudanças e permanências do papel da cidade na rede urbana regional;
- Compreender as mudanças recentes da dinâmica de fluxos e analisar os fatores que contribuíram para esta realidade.

A presente pesquisa é de natureza qualitativa, e está estruturada no método materialismo histórico-dialético, que compreende os fenômenos em sua processualidade e totalidade, a partir da dialética entre singularidade, particularidade e universalidade (MARTINS; LAVOURA, 2018).

Os procedimentos metodológicos da pesquisa devem estar de acordo com os objetivos que se pretende atingir. Nesse sentido, a escolha das variáveis deve ser feita

adequadamente, a fim de garantir o bom desempenho da pesquisa, uma vez que há muitas abordagens e metodologias para compreender as pequenas cidades. Assim, para este trabalho, buscando compreender o papel que Vigia desempenha na rede urbana regional, optou-se por entender a dinâmica de fluxos entre a cidade com a região a partir da pesca, a qual, por sua vez, está atrelada ao circuito inferior e superior da economia, no que tange o setor de comércio e serviços.

A análise do setor de comércio e serviços na cidade foi importante para o levantamento de dados sobre a oferta de insumos relacionados à pesca, como os materiais para a construção de barcos, redes e outros. Além disso, a entrevista feita com os feirantes situados na orla da cidade foi essencial, pois são espaços de comercialização do pescado, constituindo-se uma excelente variável para entender a dinâmica da circulação de pessoas em função desse produto.

A coleta de dados foi feita sobre a quantidade mensal do pescado, a mão de obra empregada na indústria para o beneficiamento do produto, o número de embarcações e capacidade produtiva, as principais rotas de pesca, a área de pescaria e a espécie alvo da captura e outros. Além disso, realizou-se entrevistas com os compradores do pescado e de seu subproduto, a grude, a fim de obter dados sobre a comercialização e o escoamento dessa produção, no que concerne ao volume e o destino final desses produtos.

Realizou-se entrevistas com os proprietários dos estabelecimentos de comércio que fornece os insumos para a atividade pesqueira, como anzóis para as redes de pesca, além de contabilizar a quantidade de comércios que estão ligados direta e indiretamente com a atividade pesqueira, bem como coletar dados sobre o serviço de transporte usado para o deslocamento do pescado em diferentes escalas espaciais.

No que se refere ao estudo da configuração do espaço intraurbano a partir da dinâmica de fluxos ligada à atividade pesqueira, buscou-se trabalhar com a organização dos serviços que estão ligados à pesca, ressaltando o bairro “pesqueiro” da cidade, buscando entender como este espaço está estruturado para dar suporte a essa atividade econômica.

Foram realizados os seguintes procedimentos metodológicos:

- Levantamento e revisão bibliográfica de caráter histórico-geográfico sobre a rede urbana amazônica, pequenas cidades e sobre a cidade de Vigia, entendendo que a finalidade da mesma é “colocar o pesquisador em contato com tudo o que foi escrito, dito (...) sobre determinado assunto” (MARCONI; LAKATOS, 2010, p.166).

- Leitura do material selecionado e a construção de uma discussão teórica dos conceitos que norteiam esta pesquisa, como rede, rede urbana, hierarquia urbana, heterarquia urbana, interações espaciais, fluxos e fixos, horizontalidades e verticalidades e pequenas cidades. Isso se faz necessário em virtude da importância do entendimento dos mesmos para o desenvolvimento do trabalho.
- Realização de discussões sobre a rede urbana amazônica, evidenciando o seu processo de construção, bem como suas características e dinâmicas recentes e formação de cidades do litoral do nordeste paraense e, logo em seguida, a discussão sobre pequenas cidades na Amazônia, com destaque para o lócus da pesquisa.
- Foram feitos, no total, seis trabalhos de campo com a aplicação de questionários e entrevistas semiestruturadas junto aos diferentes agentes que compõem o circuito da atividade pesqueira em Vigia. Aplicaram-se questionários com os pescadores, incluindo donos de embarcação e atravessadores, e entrevista com feirantes, representante da indústria de pesca, dono de estaleiro, donos de lojas de apetrechos de pesca e empresários do grude, e com o secretário da Colônia dos Pescadores e a Secretária de Pesca do município.
- Confronto do material coletado na pesquisa de campo e na interpretação da bibliografia selecionada, buscando compreender o papel de Vigia de Nazaré na rede urbana regional.
- Tabulação dos dados, com produção de quadros e mapas temáticos, utilizando o *software* Quantum-Gis 3.8 “Zanzibar”, para cartografar o espaço urbano de Vigia e a dinâmica de fluxos a partir das interações da pesca.
- Realização de análise aos dados e informações e, posteriormente, a redação final.

Baseado nesses procedimentos responder as questões da problemática levantada e atingir os objetivos propostos, oferecendo uma contribuição à academia e a sociedade sobre o entendimento do papel de Vigia de Nazaré na rede urbana amazônica.

No primeiro capítulo, intitulado **Rede Urbana e Pequenas Cidades**, discute-se a rede urbana a partir de uma abordagem teórica no âmbito da Geografia, apresentando diferentes concepções sobre a rede urbana e seus processos, bem como a análise de seu funcionamento a partir das interações espaciais, hierarquia urbana e a heterarquia urbana.

No segundo capítulo, **Rede Urbana e Pequenas Cidades na Amazônia**, apresenta uma discussão sobre a rede urbana amazônica e a urbanodiversidade existente

na região, com ênfase para a periodização da rede urbana, buscando mostrar a formação da rede urbana Amazônia em seus diferentes períodos, bem como as transformações no papel exercido pelas pequenas cidades.

O terceiro capítulo, **A Pesca na Amazônia**, apresenta o desenvolvimento da atividade pesqueira na região amazônica, como uma das principais para a subsistência e economia da população. Além disso, destaca as características da pesca desenvolvida em Vigia, com ênfase para a comercialização do pescado.

No quarto capítulo, **A Pesca e a Estruturação do Espaço Urbano de Vigia de Nazaré**, apresentam-se os elementos espaciais ligados à atividade pesqueira, buscando entender como este sistema de objetos está disposto pela cidade, levando em consideração as articulações com o circuito da pesca.

CAPÍTULO 1 - REDE URBANA E PEQUENAS CIDADES

Neste capítulo discute-se a rede urbana a partir de uma abordagem teórica no âmbito da Geografia, apresentando diferentes concepções sobre a rede urbana e seus processos, bem como a análise de seu funcionamento a partir das interações espaciais, hierarquia urbana e a heterarquia urbana. Além disso, apresentam-se as definições de cidade, com enfoque para o entendimento das pequenas cidades, buscando compreender a sua importância para o funcionamento da rede urbana; bem como se discute a Amazônia como fronteira, evidenciando os seus processos e implicações.

1.1. REDE URBANA: UMA ABORDAGEM TEÓRICA A PARTIR DA GEOGRAFIA

O espaço geográfico contemporâneo é marcado por múltiplas redes que são engendradas por diferentes agentes sociais, tendo finalidades distintas, com o objetivo de interligar ou interconectar diferentes pontos através do fluxo de pessoas, informações, mercadorias e/ou serviços.

O estudo da rede no campo da ciência geográfica é antigo, e está relacionado à gama de redes (urbana, transportes, comércio) que compõem o espaço. Todavia, o debate sobre redes, especificamente a rede urbana, ganha relevância sobre as demais por ser um instrumento indispensável para compreender as novas dinâmicas da globalização, as quais são redefinidas, constantemente, em face dos conteúdos que transitam por essas redes.

O meio técnico científico e informacional cunhado por Santos (1997) dá suporte às dinâmicas que são desenvolvidas no espaço a partir de um sistema de ações que dá

funcionalidade ao sistema de objetos. É nesse sentido que Castells (1996) afirma que a sociedade atual é uma “sociedade em rede”, isto é, há um espaço de fluxos cada vez maior, mais intenso, em que as trocas materiais e imateriais são facilitadas no espaço em virtude do desenvolvimento da tecnologia. Assim, verifica-se a existência de uma nova lógica espacial a qual é chamada de espaço de fluxos. Por outro lado, existe a organização espacial, denominada de espaço de lugares, e ambas as lógicas refletem diretamente sobre o projeto urbano, sobre o espaço das cidades (CASTELLS, 1996).

O espaço de fluxos é constituído por um circuito de impulsos eletrônicos (microeletrônica, telecomunicações, processamento computacional, sistemas de transmissão e suporte em alta velocidade). A rede de comunicações é a configuração espacial fundamental: os lugares não desaparecem, mas a sua lógica e seu significado são absorvidos pela rede (CASTELLS, 1996).

De outro modo, o espaço de fluxos também forma nós que são centros de importantes funções estratégicas e centros de comunicação. Nos nós estão localizadas as funções estrategicamente importantes que constroem uma série de atividades e organizações locais em torno de uma função-chave da rede. Além disso, há também a organização espacial das elites gerenciais dominantes, que exercem as funções direcionais em torno das quais esse espaço é articulado (CASTELLS, 1996).

O autor supracitado observa que em cada país a arquitetura de redes se reproduz em centros locais e regionais, de forma que todo o sistema fique interconectado em tempos globais. Isso demonstra a força que a tecnologia informacional apresenta nessa era da globalização, marcada pela conectividade instantânea.

Segundo Santos (1997, p. 209), a rede urbana é definida por “fluxos de informações hierarquizados e fluxos de matérias que, nas áreas mais desenvolvidas, não são hierarquizantes”. Além disso, a rede contém um lado social e político, em virtude das pessoas, mensagens e valores que transitam por ela. Desse modo, percebe-se que a definição de rede para esse autor não envolve apenas a realidade material, mas leva em consideração o dado social.

Em contrapartida, para Corrêa (2001, p.190), os fluxos, na atual configuração do espaço geográfico, não estão mais somente organizados de forma hierárquica, o que dava origem a um único padrão de rede que se estende por toda a superfície terrestre, mas o que se tem visto são diferentes redes “planejadas e espontâneas, formais e informais temporárias e permanentes, materiais e imateriais, regulares e irregulares”.

Para Santos (1978), dentro de uma rede urbana, as cidades constituem os nódulos do sistema de fluxo, uma vez que este sistema dinamiza a rede urbana e estrutura o território. É importante ressaltar que no atual período da história, no meio técnico científico e informacional, os fluxos imateriais exercem grande força nas definições de hierarquias urbanas e na polarização de cada cidade. Nesse ínterim, Corrêa (2001, p.107) concebe as redes geográficas como “um conjunto de localizações interconectadas entre si por certo número de ligações”, as quais têm a função de organizar as atividades e as ações no espaço, provenientes dos diferentes agentes sociais que se articulam em pontos estratégicos.

Conforme Santos (1997), as redes contemporâneas são pontos escolhidos e ativados no território que por meio da técnica, da ciência e da informação, se interligam mediante as diferentes intencionalidades e comandos. *In verbis*:

Os suportes das redes encontram-se agora, parcialmente no território, nas forças naturais dominadas pelo homem (o espectro eletromagnético) e parcialmente nas forças recentemente elaboradas pela inteligência e contidas nos objetos técnicos (por exemplo, o computador). Desse modo, é abusivamente que conserva esse nome. Na realidade, nem há mais propriamente redes; seus suportes são pontos (SANTOS, 1997, p. 211).

Consonante ao estudo de redes urbanas, Corrêa (2000) argumenta que a literatura sobre esse tipo de rede mostra que cada centro urbano assume sua própria especificidade dentro de uma teia de diferentes combinações. Nesse sentido, para o autor, a gênese dos centros urbanos, o tamanho, a densidade de suas relações, funções urbanas e os aspectos político, social e cultural são elementos que tornam explícito a complexidade e a diversidade de redes urbanas.

Corrêa (2006, p.93) considera a rede urbana como “um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si”. O autor define a rede como um tipo particular no qual os vértices ou nós são os diferentes núcleos de povoamento que desempenham funções urbanas, e as ligações a partir dos diversos fluxos entre esses centros. Além disso, a rede urbana tem o papel de articular pontos diferenciados no espaço, ao passo de garantir sua existência e reprodução.

As interações espaciais que acontecem no espaço geográfico sofrem alterações em suas formas e intensidades em diferentes temporalidades. Essas interações acontecem dentro do mundo globalizado, articulando diferentes espaços, não importando a distância física entre os mesmos, rompendo com a hierarquia estabelecida entre cidades de diferentes portes. Além disso, as interações provocam mudanças socioespaciais na

paisagem geográfica, na medida em que constroem novas relações, entre diferentes agentes sociais, que são responsáveis pela produção do espaço urbano (CORRÊA, 1995), alterando sua forma e o seu conteúdo.

Segundo Rochefort (1998, p.18), "a verdadeira unidade de estrutura para uma geografia comparada das cidades tende a ultrapassar o âmbito da rede urbana regional", desta forma, para compreender as funções e papéis desempenhados por uma cidade já não é suficiente situá-la na rede urbana, é necessário entender a estrutura dos fluxos que a subordina a cidades maiores.

O autor ainda destaca que as redes urbanas são distintas entre si, uma vez que apresentam diferenças conforme a região ou país em que estão situadas. Nesse sentido, a "sua variedade resulta da maior ou menor multiplicidade dos tipos de centros; ela depende também das formas de interdependência e dos laços existentes entre esses tipos de centros" (ROCHEFORT, 1998, p. 30).

A rede urbana é formada por centros de serviços que se diferenciam no que tange ao tipo e à qualidade da oferta, contudo, isso não revela uma dependência entre eles. Assim, a diferenciação reside na posição que esse centro ocupa na rede, bem como a sua forma de distribuição dos serviços (ROCHEFORT, 1998).

Nas palavras do autor:

Os serviços se localizam em diversas cidades maiores ou menores, e cada ponto do espaço depende de um ou outro dos centros de acordo com o serviço a que deve recorrer. A unidade real de organização é, pois constituída pelo conjunto dos centros necessários para fornecer a totalidade dos serviços reclamados pelas atividades econômicas e pela vida da população (ROCHEFORT, 1998, p. 19).

Conforme Rochefort (1998), existem, de maneira mais ampla, três tipos de centros que compõem a rede urbana: as grandes cidades, as quais correspondem aos grandes centros, sendo os mais complexos; os centros regionais, os quais exercem funções de cidades intermediárias, igualando-se às cidades médias; e as cidades de função regional incompletas, que diz respeito às cidades menores, com menor nível de complexidade e que influenciam uma área mais restrita.

Conforme Santos (2012), o espaço geográfico agrupa horizontalidades e verticalidades. As horizontalidades são entendidas como ordens e relações próximas, também chamadas de solidariedade orgânica, aquela que se dá na contiguidade dentro de um lugar, uma região. As verticalidades são entendidas como ordens e relações distantes,

desenvolvidas por agentes hegemônicos que estabelecem uma hierarquia entre as cidades, e também têm seu conteúdo marcado por solidariedade organizacional.

De um lado, há extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade, como na definição tradicional de região. São as horizontalidades. De outro lado, há pontos no espaço que, separadas uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia. São as verticalidades (SANTOS, 2012, p. 284).

As articulações entre cidades que formam uma rede não estabelecem, hoje, apenas relações próximas, ou seja, a ideia de continuidade, elas conseguem se conectar umas as outras por meios de ordens distantes, isto é, a articulação pode ocorrer de pontos descontínuos. Essas relações de verticalidade foram permitidas pelo uso e avanço da técnica, que propiciou a evolução dos meios de transportes, comunicações e outros, fazendo com que haja uma interação maior entre a metrópole e as pequenas cidades, tendo em vista que as últimas estão, na maioria das vezes, na posição mais baixa da hierarquia urbana. Nesse sentido, no momento atual, as solidariedades organizacionais tendem a se sobrepor às solidariedades orgânicas, predominantes em outrora, pois a organização espacial não está pautada somente em pontos contínuos e relações horizontais. Hoje também existe uma série de pontos descontínuos, mas que estão interligados no espaço por meio dos fluxos (SANTOS, 2008).

Nesse contexto, vale mencionar os conceitos de proximidade territorial e da rede de proximidade relativa. A rede de proximidade territorial é composta por redes materiais, principalmente a rede de circulação, a qual se refere às redes de transportes viários. Dentro dessa rede, as distâncias existentes entre os lugares são redimensionadas em função da densidade e de sua capacidade de fluidez. Assim, “quanto mais as redes viárias tiverem fluidez e permitirem conexões mais rápidas tanto mais os pontos nodais dessas redes tenderão a diminuir, acentuando algumas centralidades e alterando profundamente a relação entre as cidades” (LENCIONI, 2011, p. 142).

A rede de proximidade relativa está relacionada às redes imateriais, a exemplo da rede de fluxos de informação e comunicação, que necessitam da infraestrutura material para se reproduzirem, como os cabos de fibra ótica, por exemplo. Essas redes são importantes, pois possibilitam uma aproximação daquilo que está fisicamente distante (LENCIONI, 2011).

De acordo com Santos (1989), a metamorfose do espaço frente às mudanças provocadas pela globalização e as facilidades dos fluxos provocam questionamentos sobre a teoria da hierarquia urbana, a qual diz respeito às interações imediatas de cidades

menores para as cidades maiores, configurando relações horizontais, no plano da contiguidade.

Conforme Corrêa (1989), a existência de uma rede urbana em países subdesenvolvidos pressupõe a presença de uma economia de mercado, que trata da produção em outras escalas espaciais; a existência de pontos fixos no território para a realização das interações; além disso, é necessário existir articulação, por menor que seja entre os centros urbanos de mesma hierarquia ou não. Nesta perspectiva,

Os estudos sobre hierarquia urbana colocaram em evidência, simultaneamente, uma série de irregularidades empíricas e de características diferenciadas das redes urbanas. A existência de uma hierarquia urbana em qualquer organização sócio-espacial estruturada por mecanismos de mercado é a principal regularidade verificada (CORRÊA, 1989, p. 110).

Santos (2012) se dedicou ao estudo da rede urbana a partir dos dois circuitos da economia – superior e inferior – nos países subdesenvolvidos. Ele parte do pressuposto de que uma localidade central pode interagir entre hinterlândias diferentes, por meio dos dois circuitos, o que possibilita a estruturação de uma hierarquia de cidades que apresentam dentro da rede três níveis de centros: a metrópole, a cidade intermediária e a cidade local.

As atividades do circuito superior e do circuito inferior da economia se diferenciam em função da tecnologia empregada e o modo de organização do trabalho empregado. Nesse sentido, o circuito superior tem uma base tecnológica, ligada à modernização, aos grandes monopólios inseridos no mercado financeiro. Já o circuito inferior é formado por atividades de pequena escala, como as desenvolvidas por vendedores ambulantes, voltado para o consumo local (SANTOS, 2004). Todavia, este circuito não corresponde a um setor tradicional, visto que é produto indireto da modernização (SILVEIRA, 2007).

A respeito do circuito superior da economia, Silveira (2009, p.65) aponta as atividades bancárias, financeiras, comércios, indústrias e serviços modernos como constituintes desse circuito. E, derivado dessas atividades, tem-se o circuito inferior da economia urbana marcado por uma economia “constituída por atividades de fabricação, comércio e serviços cujo grau de capitalização, tecnologia e organização é relativamente baixo”.

De acordo com Montenegro (2006), os dois circuitos urbanos da economia apresentam a mesma origem, sendo ambos os resultados das condições históricas do

processo de modernização, estando articulados entre si, tanto por relações de complementariedade como por relações de concorrência. Assim, esses circuitos são frutos da modernização do território e da sociedade.

Nessa perspectiva, Silveira (2004, p. 3) complementa:

A intensa urbanização, a reorganização do Estado e da economia, a monetarização da economia e da sociedade que vão se completando, os agregados da ciência, técnica e informação à vida social e ao território, e a diversificação e aprofundamento dos consumos são dados novos do período que alteram a natureza do espaço no qual os circuitos da economia urbana se desenvolvem.

Nesse sentido, pode-se dizer que o espaço da metrópole e a cidade local apresentam elementos de ambos os circuitos – superior e inferior. Entretanto, a metrópole destaca-se por ter certo grau de modernização em atividades e serviços, e a cidade local, em sua maior parte, não dispõe de serviços altamente modernos e apresenta uma economia baseada, sobretudo, em atividades informais (SILVEIRA, 2009), já a cidade intermediária se posiciona entre ambos os circuitos. Além disso, Santos (2012) destaca que os circuitos da economia urbana são mantidos pela classe média da população que utiliza os insumos dos dois sistemas.

Nos países subdesenvolvidos existem dois circuitos de produção e de consumo, mais justapostos que realmente correntes, exceto no nível das classes médias, por sua vez pouco desenvolvidas. O circuito moderno liga-se à rede mundial de intercâmbio devido à importância da importação e da exportação em suas atividades. O circuito tradicional, ao contrário, é um elemento de integração regional, na medida em que dispõe de capitais locais (SANTOS, 2012, p.102).

Para Santos (2012), a pequena cidade dispõe de uma autonomia funcional que destoa da grande cidade, pois consegue desfrutar de um poder que lhe confere autonomia. Nesse sentido, o setor tradicional da grande cidade apresenta esse mesmo poder, o que mantém as estruturas do tipo de pequena cidade. Nesse aspecto, o autor conclui que em um mesmo espaço defrontam-se influências de alcance e intensidades diferentes, e é impossível existir um espaço que dependa unicamente de uma dada cidade.

As redes urbanas são estruturadas por três elementos base: as massas, os fluxos e o tempo. As massas estão relacionadas à densidade demográfica e sua distribuição no espaço, bem como as massas do consumo, da produção; já os fluxos constituem a expressão das redes urbanas, por meio da movimentação de pessoas, mercadorias e serviços (SANTOS, 2012).

Sobre o elemento tempo, o autor coloca que:

O tempo: é uma noção fundamental em Geografia, que pondera os dois outros critérios; fundamentalmente explica os fenômenos de disparidade e faz sentir-se no domínio do equipamento, pelo grau de arcaísmo da infraestrutura agrícola, industrial, dos transportes e dos serviços, segundo as regiões, assim como pelo nível cultural da população, encarado em sentido amplo (SANTOS, 2012, p. 172).

Diante do exposto, o autor diz que essas disparidades ocorrem em virtude da diferença de evolução dos setores de transportes, comunicações (que são mais velozes) e o conjunto de estruturas econômicas e sociais, que por sua vez é mais lenta. Conforme Santos (2012), a industrialização é a única que pode preencher esse fosso, uma vez que ela age sobre os fatores citados anteriormente. Assim, “a natureza e o grau de industrialização são os responsáveis pelo tipo de rede” (SANTOS, 2012, p. 172).

Diante disso, Santos (2012), define a rede urbana como:

O resultado de um equilíbrio instável de massas e de fluxos, cujas tendências à concentração e à dispersão, variando no tempo, proporcionam as diferentes formas de organização e de domínio do espaço pelas aglomerações (SANTOS, 2012, p. 172).

No que se refere à hierarquia urbana, esta “é fundamentada nos serviços de base, nos dados quantitativos e qualitativos” (SANTOS, 2012, p. 180). Dessa forma, os graus de hierarquia estão relacionados à presença ou ausência de certos tipos de serviços em quantidades diferentes.

Outro ponto importante para o entendimento do funcionamento da rede urbana é o conceito de interações espaciais, usado para compreender as interrelações espaciais, uma vez que é crescente a interação entre os espaços no mundo globalizado, pois os agentes, as instituições e tudo aquilo que produz espaço estão conectados em redes (CATELAN, 2012). Essas interações espaciais estão para além dos fluxos territoriais, elas devem ser concebidas “como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço” (CORRÊA, 1997, P. 280).

Sobre as interações territoriais urbanas e as interações espaciais urbanas, Catelan (2012) traz algumas contribuições que ajudam a entender cada uma em seu aspecto metodológico e analítico. Nas palavras do autor:

As interações territoriais urbanas são os fluxos e os meios materiais como as cidades se inter-relacionam no âmbito das redes, devido às ações de seus agentes. São aquelas interações que reforçam a constituição de uma territorial melhor observada nas escalas locais e regionais, mas que estão com força, nas escalas nacionais e globais. As interações espaciais urbanas

também se referem às primeiras, mas, além disso, são o movimento pelo qual o processo de urbanização é produzido, determinado pelos interesses dos agentes e forças capitalistas especializadas. Resultam deste processo as cidades e as redes urbanas (CATELAN, 2012 p. 48 – grifos do autor).

Corrêa (2001, p.364) identifica alterações que vêm ocorrendo nas redes urbanas, tais como: “a crescente complexidade funcional dos centros urbanos, a crescente articulação entre os centros, rompendo com o padrão eminentemente regional das interações e a crescente complexidade do padrão espacial da rede urbana”. Essas mudanças ainda em curso provocam, segundo Catelan (2012), o aumento da complexidade dessas redes urbanas, haja vista que as interações espaciais ocorrem de forma mais articulada e difusa.

Para Catelan (2012), a complexidade nas interações espaciais ocorre em virtude das funções e dos papéis que as cidades desempenham, como, também, a forma com que elas se articulam às redes em diferentes escalas. Nesse sentido, a análise de uma cidade está relacionada “às articulações e as interações que esta mantém na rede urbana e das redes técnicas em uma combinação de tempos, em uma determinada estruturação espacial” (CATELAN, 2012, p. 51). Com isso, entende-se que é primordial o conhecimento das interações espaciais que a cidade estabelece com outros centros, a fim de compreender o seu papel na rede.

No âmbito da rede urbana, as funções e os papéis das cidades são definidos num vai e vêm de lógicas, interesses e dinâmicas intrínsecas à reprodução do capital, cujo movimento advém do processo de articulação das escalas. Geram interações espaciais interescolares que explodem na estrutura hierárquica da rede aparecendo pontos no espaço que mostram maior complexidade que se pensados sob seus níveis hierárquicos (CATELAN, 2012, p. 51).

Partindo desta ideia, o autor acredita que a rede urbana só existe quando os fluxos se interconectam com os fixos e os agentes que estão imbricados nesse processo, o que configura as articulações e as interações das cidades, dando sentido às suas funções e papéis na rede urbana. Este autor revela que a realidade espacial agrupa uma série de elementos que mostram as complexidades que existem nas redes geográficas, tais como: os fluxos, a fluidez, a porosidade, a centralidade, a concentração espacial e econômica e as interações espaciais.

As interações espaciais interescolares estão relacionadas às articulações complexas refletidas pelas alterações das funções e papéis da cidade. Nesse sentido,

segundo o autor, para compreender essas mudanças na condição espacial é necessário perceber a projeção e a atuação das cidades na rede urbana, que se diferencia por meio dos seus agentes, para Catelan (2012, p.58):

A rede urbana é dinâmica e complexa e, por isso, tanto deve ser reconhecida sua estruturação hierárquica, pela existência de cidades com diferenças funcionais, como, também por isso, deve ser reconhecido que qualquer uma delas pode participar das interações espaciais interescales, dependendo dos interesses articulados entre agentes econômico tanto do local e do regional como nas escalas mais amplas, sobretudo a global.

Quando se fala em rede urbana e em hierarquia urbana, deve-se atentar para o conceito de heterarquia urbana, o qual ajuda a compreender as dinâmicas das cidades em rede. Nesta perspectiva, Catelan (2012, p. 60) considera a heterarquia urbana como “possibilidade de compreensão dos interstícios gerados na estruturação hierárquica da rede urbana e na complexa trama de interações espaciais urbanas interescales”. Dessa forma, esse conceito compreende as articulações que se dão em diferentes escalas no âmbito das cidades.

O autor coloca que se no processo de hierarquização das cidades formam-se centros de comando a partir das atividades econômicas, de outra parte, ocorre a ampliação de complexidade de centros que em outro momento foi considerado no menor nível da hierarquia, em virtude da sua complexidade técnica e econômica.

A heterarquia urbana, portanto, valoriza a estrutura da hierarquia na rede urbana, no que diz respeito a sua funcionalidade, reconhecendo neste processo as funções e papéis desempenhados pelas cidades como produto do processo de articulação desses espaços. Sendo assim, “a hierarquia urbana não explica, mas apenas resulta das articulações econômicas. Atribuir determinado nível de participação às cidades mostra parte da perspectiva relacional da rede urbana” (CATELAN, 2012, p. 60).

No que tange à discussão de centro e centralidade, é importante considerá-los para este trabalho, envolvendo também as novas centralidades, as quais se tornam uma variável importante para entender a dinâmica de fluxos no espaço urbano. Nesse viés, as novas centralidades (ou os novos centros, ou as novas áreas centrais) correspondem aos espaços que concentram atividades econômicas associadas ao setor terciário, sobretudo o comércio e os serviços, que estão localizados para além da área central da cidade (TOURINHO, 2004).

Conforme Lefebvre (2008, p.108), a centralidade é entendida como “o essencial do fenômeno urbano”, a qual é responsável pela dinâmica de fluxos e processos

(SPOSITO, 1991). Já o centro é caracterizado pela “expressão territorial do processo”, o que corresponde à centralidade, conformando-se um par dialético.

Lefebvre (2008, p. 44) acredita que:

Não existe cidade, nem realidade urbana, sem um centro. Mais que isso: o espaço urbano se define, já dissemos, pelo vetor nulo; é um espaço onde cada ponto, virtualmente, pode atrair para si *tudo* o que povoa as imediações; coisas, obras, pessoas. Em cada ponto, o vetor espaço-tempo, distância entre conteúdo e continente, pode tornar-se nulo.

Sobre a centralidade, o autor também a considera de forma dialética, fundamentando-a como um movimento dialético que ao mesmo tempo constitui e destrói a sua natureza. Assim:

Não importa qual o ponto passa a ser central, esse é o sentido do espaço-tempo urbano. A cidade não é indiferente ao que ela reúne ao contrário, pois ela exige um conteúdo. Amontoamento de objetos e de produtos nos entrepostos, montes de frutas nas praças do mercado, multidões, pessoas caminhando [...] eis o que constitui o urbano (LEFEBVRE, 2008, p. 108).

Partindo desse pressuposto, entende-se que centro e centralidade são conceitos distintos, mas que se relacionam entre si. As novas centralidades na cidade têm a capacidade de articular novos fluxos nos espaços em que antes não existiam, mas que agora desfrutam de diferentes atividades materializadas por meio dos fixos.

Destarte, com base no exposto acima, adotou-se o conceito de rede urbana proposto por Corrêa (2006) para subsidiar esta pesquisa. Lembrando que a rede urbana para o autor é composta por centros urbanos que funcionam de forma articulada entre si, resultante de diferentes processos criados por diversos agentes. Acrescenta-se, ainda, que a rede urbana corresponde a um tipo particular no qual os nós são os núcleos de povoamento que desempenham funções urbanas e os seus caminhos entendidos como fluxos entre os centros. Nesse contexto, a rede urbana é produto social, cuja função principal é articular a sociedade a uma dada porção do espaço através das interações espaciais. Além disso, considera-se de fundamental importância para este trabalho, a discussão sobre horizontalidades e verticalidades (SANTOS, 2012), bem como a ideia de centro e centralidade, como expressão no espaço intraurbano.

1.2. AS PEQUENAS CIDADES NA REDE URBANA

A cidade é produto histórico-geográfico, fruto das ações humanas, lócus da (re) produção social, portanto, são obras da civilização. Nas palavras de Souza (2011, p.24) “a

cidade é um objeto muito complexo e, por isso mesmo, muito difícil de definir”. Dessa forma, o sentido e a finalidade da cidade enquanto construção histórica, diz respeito à produção do homem e à realização da vida humana. Nessa perspectiva, pode-se afirmar que a cidade é produto, condição e meio para a reprodução humana, podendo ser vista como o trabalho materializado, acumulado por temporalidades distintas a partir das relações sociedade e natureza (CARLOS, 2005, p.6).

As cidades são consideradas assentamentos humanos bastante diversificados, no que concerne às atividades econômicas ali desenvolvidas. Nesse sentido, Souza (2011) enxerga a cidade como um centro de gestão do território, onde sedia as empresas, ou seja, para ele a cidade é vista sob o ângulo mercadológico, embora se ressalte que a cidade não se resume a economia, pois “a cultura desempenha um papel crucial na produção do espaço urbano e na projeção da importância de uma cidade para fora de seus limites físicos, assim como o poder” (SOUZA, 2011, p.28).

As cidades possuem certa centralidade econômica. Sua área de influência pode, muitas vezes, não ir além dos limites territoriais da unidade político-administrativa local da qual ela é a sede. Todavia, basta ela polarizar, economicamente, o seu imediato, ou seja, as cidades vizinhas, para que sua área de influência já possa ser considerada digna de nota (SOUZA, 2011, p.26).

Portanto, para Souza (2011), a centralidade de uma cidade depende de sua capacidade de ofertar bens e serviços para outros centros urbanos, estabelecendo desse modo, certa influência. E, o nível de influência poderá colocar a cidade numa posição hierárquica maior e mais complexa.

Carlos (2005) ao falar de cidade, constrói uma diferença entre o urbano e a cidade, pois para ela, o urbano deve ser pensando enquanto reprodução da vida em todas as escalas, ou seja, articulações entre o local e o mundial. Já a cidade deve ser pensada enquanto o lugar, que revela o vivido e a vida cotidiana, através dos espaços-tempo da realização da vida. Por outro lado, em uma perspectiva não mais humanista, mas econômica, a cidade passa a ser vista como o lócus da reprodução do capital, "onde os investimentos do capital são maiores, e, principalmente, por ser lugar dos conflitos sociais" (CORRÊA, 1995, p. 25).

De acordo com o referido autor, o espaço urbano é o resultado de ações que ocorrem no presente como também é resultado das ações que se realizaram no passado, e que deixam visíveis suas marcas impressas na configuração espacial do presente. Nessa mesma perspectiva econômica, Sposito (2002, p. 22) aponta a cidade atual como "o

resultado acumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim produzida pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos".

Neste sentido, Souza (2011) afirma que:

Uma cidade não é apenas um local em que se produz bens e onde esses bens são comercializados e consumidos, e onde pessoas trabalham; uma cidade é um local onde pessoas se organizam e interagem com base em interesses e valores os mais diversos, formando grupos de afinidade e de interesse, menos ou mais definido territorialmente com base na identificação entre certos recursos cobiçados e o espaço, ou na base de identidades territoriais que os indivíduos buscam manter e preservar (SOUZA, 2011, p.28).

Quando se pensa em cidades pequenas, médias e grandes, leva-se em consideração, imediatamente, o tamanho populacional, ou seja, pensa-se em uma escala de grandeza. Todavia, Sposito (2009, p. 24) nos diz que há de se "empreender um esforço para superar a adoção desses adjetivos de pequenas e médias, cidades pequenas e cidades médias", uma vez que esses adjetivos são insuficientes para caracterizar as cidades não metropolitanas. É certo que o fator demográfico é importante para a caracterização dessas cidades, mas este por si só não consegue revelar a dinâmica, desse modo necessita de outras variáveis que ajudem na construção da definição e do significado de tais cidades.

Sposito (2010) ressalta a importância de se estudar as cidades pequenas e médias a partir da interação com o seu espaço regional no qual estão inseridas. Sob esse viés, é necessário conceber sempre essa relação da cidade com a região, buscando interpretar o urbano e as dinâmicas da cidade associada à espacialidade regional. Para ela,

Cidades pequenas de uma região ou localizadas em áreas geográficas que foram reconhecidas, tanto política como cientificamente como regiões, articulam-se, no período atual com cidades maiores (médias, grandes ou metropolitanas) localizadas em outras áreas, reconhecidas ou não como regiões, pertencentes ou não à mesma rede urbana (SPOSITO, 2010, p. 54).

Para conceituar os tipos de cidade, Endlich (2011, p.151) lembra que é imprescindível considerar o caráter variável do fenômeno no tempo e no espaço, "pois dimensões que podem caracterizar uma pequena cidade em determinado espaço ou período podem ser consideradas como de cidade média, por exemplo, em outro contexto" tempo-espacial, acrescenta-se.

Para Santos (1996, p.53) "hoje cada cidade é diferente uma da outra, não importa o seu tamanho, pois entre as metrópoles, também há diferenças". Nesse contexto, torna-se

um erro gravíssimo apontar generalização de conceitos e definições para as cidades, seja ela de qualquer tamanho.

Segundo Fresca (1990), há uma diversidade dos espaços urbanos, cada um apresenta suas especificidades particulares que os diferencia dos demais. No caso, uma cidade pequena da Amazônia é diferente de uma cidade pequena em qualquer outra região do país, pois a formação socioespacial de cada cidade e o contexto geográfico em que está inserida é diferente. Todavia, conforme Sposito e Jurado (2013), apesar das cidades pequenas apresentarem particularidades, a análise no plano teórico deve estar coesa a processos mais amplos, envolvendo uma discussão da rede urbana.

Segundo Corrêa (2011), as pequenas cidades têm origens distintas, levando em consideração o contexto em que foram criadas, os agentes sociais responsáveis e a localização que permite criar núcleos de povoamento. Nesse sentido, a pequena cidade é “um núcleo de povoamento no qual certa parte da população está engajada em atividades ligadas à transformação e circulação de mercadorias e prestação de serviços” (CORRÊA, 2011, p.6).

Considerando as características associadas aos núcleos urbanos e às suas áreas de influência, verifica-se que as pequenas cidades no Brasil são muito diversificadas, uma vez que cada uma mantém características de acordo com a sua região, ligada ao contexto e processo de criação. Nesse viés, Corrêa (2011) alerta para o fato de ter o cuidado em estudos empíricos ao considerar a relação entre as pequenas cidades e suas hinterlândias.

Conforme Corrêa (1999) as pequenas cidades são numerosas e estão por toda parte. A criação de inúmeros centros se dá em virtude da criação da economia de mercado, geradora de circulação de mercadorias, por menor que seja dentro de uma divisão territorial do trabalho. De outra parte, o surgimento de pequenas cidades está ligado às elevadas densidades demográficas, apoiadas em uma estrutura agrária, caracterizada pelo trabalho intensivo.

As transformações que ocorreram no campo brasileiro em meados do século XX, por intermédio da modernização econômica e produtiva, modificaram os padrões até então existentes das pequenas cidades, dando origem a lugares prósperos e em meio às áreas agrícolas, pequenos núcleos especializados em alguma atividade, pequenos núcleos formados por força de trabalho, e também pequenos núcleos que sofrem com o processo de migração, deixando a cidade esvaziada demograficamente e economicamente (CORRÊA, 2006).

Endlich (2011) argumenta que são múltiplos os desafios que se encontram para entender a realidade socioespacial das pequenas cidades. Sob essa perspectiva, destacam-se localidades não metropolitanas ou o seu entorno, que apresentam diminuição de sua população, perda de centralidade e a falta de serviços necessários à população.

Conforme Corrêa (2011), a cidade é um núcleo que tem a função de sede municipal, uma vez que a presença da função político-administrativa caracteriza a cidade. Dessa forma, a sede municipal tem poder de gestão sobre o território, com a implantação de instituições e serviços públicos, com direito ao acesso a tributos estaduais e federais, além da existência de atividades econômicas articuladas à esfera da produção, circulação e prestação de serviços.

A pequena cidade pode ser melhor definida em termos de grau de centralidade do que em termos de tamanho demográfico. Ela se caracteriza por ser um centro local, isto é, um centro que exerce centralidade em relação ao seu território municipal, sua hinterlândia, onde vive uma população dispersa dedicada, sobretudo às atividades agrárias (CORRÊA, 2011, p 6-7).

De acordo com o exposto, a cidade pequena – centro local -, dificilmente ultrapassa uma população de mais de 30 mil habitantes, todavia a cidade pequena também pode ter outras funções além de lugares centrais, como a função industrial (CORRÊA, 2011). É importante enfatizar que a atenção dada às pequenas cidades não pode estar dissociada do restante da rede urbana. Ao contrário, é necessário entender as dinâmicas urbanas dessas cidades a partir de suas interações com outros centros urbanos, por intermédio dos diferentes tipos de fluxos estabelecidos entre as diferentes localizações (ENDLICH, 2006).

Corrêa (2000) estudou a rede urbana a partir da perspectiva da formação socioespacial brasileira e, em virtude da grande diversidade interna, o autor pontua formações espaciais distintas, mas articuladas entre si, tendo como base a estrutura fundiária. Nessa perspectiva, embora haja uma multiplicidade de pequenas cidades, a presença delas é maior em área de estrutura fundiária, maior densidade demográfica e o uso intenso da força de trabalho (ENDLICH, 2011).

Conforme Corrêa (2000), a configuração da rede urbana está de acordo com a origem dos centros, o tamanho, a densidade, as funções urbanas, os aspectos políticos, sociais e culturais, como também as relações espaciais. Dessa forma, o dinamismo da rede urbana está associado às necessidades externas - do modo de produção - e necessidades internas – que são as questões históricas.

Santos (1982, p.69) prefere denominar as cidades pequenas como "cidades locais". Para ele, o fator quantitativo para caracterizar diferentes tipos de cidades pode gerar um grande equívoco, uma vez que os vetores qualitativos são mais preponderantes na hora de definir a tipologia de cidades. De acordo com o autor, "aceitar um número mínimo, como o fizeram diversos países e também as Nações Unidas, para caracterizar diferentes tipos de cidade no mundo inteiro, é incorrer no perigo de uma generalização perigosa" (SANTOS, 1982, p. 69-70).

O autor supracitado faz uma discussão sobre a possibilidade de existir verdadeiras cidades e pseudocidades. Assim, ele nos diz sobre as pseudocidades a partir de sua interação com o meio ambiente:

Pseudocidades inteiramente dependentes das atividades de produção primária, como as cidades mineiras ou as grandes aldeias, e mesmo de atividades não primárias, como algumas cidades industriais ou cidades religiosas, universitárias, balneárias, de montanha (serranas) etc. Mas também existem as pseudocidades engastadas em zonas de influência imediata de grandes cidades e que fazem parte de sua aglomeração, com parques-industriais ou cidades-dormitório (SANTOS, 1982, p. 70).

As cidades locais seriam as cidades que apresentam uma atividade que polariza, assim, por meio das funções que elas exercem em primeiro plano, fala-se em cidades de subsistência. Diante disso, as pseudocidades não seriam as cidades locais, pois de acordo com o autor, as cidades locais são "aglomerados populacionais com uma dimensão mínima, que deixam de servir às necessidades das atividades primárias, para servir às necessidades inadiáveis da população com verdadeiras especializações do espaço" (SANTOS, 1982, p. 71).

Torna-se evidente, a partir da concepção de Santos (1982), que as cidades locais são aquelas situadas em regiões prósperas, onde a presença do capital, ou melhor, da tecnologia consegue metamorfosear o espaço a partir dos avanços tecnológicos. Em face disso, infere-se que o "fenômeno da cidade local acha-se ligado às transformações do modelo de consumo do mundo, sob o impacto da modernização tecnológica, da mesma forma que as metrópoles são o resultado dos novos modelos de produção" (SANTOS, 1982, p. 72).

De acordo com Endlich (2011), a dimensão mínima de complexidade de uma cidade pode ser constatada pela variável densidade demográfica. Assim, quando a cidade passa a ofertar serviços em quantidade superior a sua população, esta localidade deixa de ser considerada pequena, logo uma cidade definida como pequena através de dados quantitativos pode não ser funcionalmente pequena ou local.

O que se verifica nas relações entre cidades no espaço amazônico é uma sobreposição de fluxos imateriais através da circulação das informações e dos investimentos de capital, o que provoca uma redefinição da rede urbana, haja vista que os “novos fluxos prescindem da contiguidade espacial, já que se realizam por redes geográficas, nas quais a distância física pouco ou nada representa. Nesse sentido, os núcleos urbanos extrapolam áreas contíguas como espaço de suas relações econômicas” (ENDLICH, 2006, p.181).

De acordo com Sposito (2010), as dinâmicas decorrentes do processo de globalização têm alterado o funcionamento das redes hierárquicas, uma vez que estabelece novos contextos espaciais, em que os fluxos que articula, entre si, cidades de uma rede urbana, não são somente hierárquicos.

As mudanças que ocorreram no espaço mundial, tais como o aumento das relações econômicas em maiores escalas, a redefinição da divisão internacional do trabalho, redefiniram as relações estabelecidas dentro das redes urbanas, a partir da “ampliação das possibilidades de estabelecimento de articulações entre cidades de diferentes partes, pertencentes a redes urbanas que se conformaram em contextos históricos diferentes entre si” (SPOSITO, 2010, p. 52). Dentro desse aspecto, há uma flexibilização das relações entre cidades de uma rede urbana, sem que haja, contudo, a intermediação rígida de uma hierarquia urbana:

Não se trata de substituição de redes urbanas hierárquicas por outros tipos de redes, mas da combinação complexa e contraditória de fluxos que se estabelecem tanto no sentido hierárquico, como no sentido horizontal ou transversal, uma vez que uma mesma cidade é o espaço de ação e decisão de atores econômicos que se relacionam em diferentes escalas. Trata-se de sobreposição de redes organizadas por vetores de diferentes naturezas e intensidades, gerando o que já denominou de “rede de redes” (SPOSITO, 2010, p.53).

Diante do exposto, o importante é entender o que se convencionou chamar de cidades pequenas, sobretudo na Amazônia, buscando identificar quais os critérios para esta definição, quais os papéis desempenhados por estas cidades, mais precisamente sobre o papel desempenhado pela cidade de Vigia na rede urbana regional. Esses são alguns questionamentos que este trabalho pretende responder, não de forma pronta e acabada, mas que possibilite uma contribuição a esta temática por meio do estudo empírico.

Destarte, observa-se ao longo do texto construído que existe uma significativa discussão sobre a temática “pequenas cidades na rede urbana”. Para este trabalho, utiliza-se a abordagem construída por Corrêa (1999; 2011), para quem pensa a inserção das

pequenas cidades na rede urbana, sendo as relações internas e as interações externas, as quais mantêm com outras cidades, o que irá definir a sua posição e, conseqüentemente, o seu grau de importância no contexto regional; e por Santos (1979; 1982), o qual propõe entender as pequenas cidades dentro do contexto do urbano, em consonância com as cidades regionais e as metrópoles, sendo definida a partir da complexidade de atividades urbanas capazes de garantir, simultaneamente, um crescimento autossustentado e um domínio territorial. Entende-se que a articulação entre as duas abordagens explicita acima conseguirá dar suporte à presente pesquisa, para a compreensão do papel e significado de uma pequena cidade inserida rede urbana.

1.3. A CONCEPÇÃO DE AMAZÔNIA ENQUANTO FRONTEIRA

A década de 1960 é considerada um marco para a urbanização da Amazônia, pois apresentou um conjunto de vilarejos, vilas, cidades, redes de comunicação que permitiram a conexão entre esses espaços, dentro de um sistema chamado de “sistema de povoamento” (MACHADO, 1999). E, é nesse momento, também, que as ações do Estado brasileiro se faz mais presente por meio da implantação de políticas voltadas para o espaço regional.

De acordo com Martins (1996), a partir do golpe de Estado de 1964 e do estabelecimento da ditadura militar, a região Amazônica passou por profundas transformações no que concerne à ocupação territorial massiva, a qual ainda se faz presente, mesmo após a reinstauração do regime civil e democrático em 1985.

Para Martins (1996, p.27), o que define e caracteriza a fronteira no Brasil é a situação de conflito social, das lutas étnicas e sociais. Por isso, na perspectiva do conflito, a fronteira é essencialmente o lugar da alteridade, o que a torna uma realidade singular. Assim, “a fronteira só deixa de existir quando o conflito desaparece, quando os tempos se fundem, quando a alteridade original e mortal dá lugar à alteridade política, quando o outro se torna a parte antagônica de nós”.

A “frente de expansão” e a “frente pioneira” são produtos do processo de expansão capitalista no campo, todavia essas frentes instauram formas descontínuas e antagônicas de ocupação da terra (BECKER, 2001). As frentes de expansão expressam a concepção de ocupação do espaço tendo como referência as populações indígenas, já a concepção de frente pioneira “tem como referência o empresário, o fazendeiro, o comerciante e o pequeno agricultor moderno e empreendedor” (MARTINS, 1996, p.28), ou seja, essas frentes concebem sujeitos diferentes entre si.

Há, portanto, concepções distintas de fronteira, cada uma com suas espacialidades e sujeitos. A sua interpretação dependerá das observações dos pesquisadores, que é feita em desiguais lugares sociais, porém correspondente à própria realidade da fronteira (MARTINS, 1996).

Quando os geógrafos falam de frente pioneira, estão falando dessa fronteira econômica. Quando os antropólogos falam de frente de expansão, estão geralmente falando de fronteira demográfica. (...) entre a fronteira demográfica e a fronteira econômica há uma zona de ocupação pelos agentes da “civilização”, que não são ainda os agentes característicos da produção capitalista, do moderno, da inovação, do racional, do urbano, das instituições políticas e jurídicas (MARTINS, 2001, p.31).

A ideia de fronteira concebida para a região amazônica foi considerada como uma “válvula de escape” para as tensões sociais e demográficas decorrentes da expansão capitalista nas áreas povoadas, e nesse contexto, o Estado viabilizou o processo de ocupação de novas áreas, “favorecendo a reprodução de formas arcaicas tanto o campesinato na fronteira como o latifúndio nas áreas já povoadas” (BECKER, 2001, p.63).

O significado de fronteira não diz respeito a terras devolutas, na qual a apropriação econômica é delegada a pioneiros. Também, a fronteira não se reduz ao processo de colonização. Nesse sentido, o que distingue uma situação de fronteira é o espaço social, político e valorativo que é criado, e não o espaço físico onde ocorre (BECKER, 2001).

Para Becker (2001, p. 67), a fronteira é “um espaço não plenamente estruturado, dinâmico, onde as relações e práticas não assumem o grau de cristalização comum em outras circunstâncias, e, portanto gerador de realidades novas e dotado de elevado potencial político”. Nesse sentido, a fronteira é entendida como um espaço de incorporação ao espaço global/mundial, apresentando, dessa forma, elementos do modo de produção capitalista e da formação econômica e social de onde está situada.

No caso da Amazônia, dada à vastidão de seu território, às riquezas que contém e a ausência de organizações regionais capazes de resistir à nova apropriação, a fronteira assume excepcionalmente o valor estratégico como reserva energética mundial (BECKER, 2001, p. 67).

Esse cenário, segundo a autora supracitada, é propício para a atuação de corporações do mercado financeiro mundial, que se apropria da riqueza natural da região amazônica, visando a obtenção de lucro. Além disso, a potencialidade política da região permite que o espaço seja utilizado de forma estratégica pelo Estado, o qual desenvolve ações no sentido de estruturar e controlar a região, buscando integrá-la ao espaço global.

Dentro desse contexto, segundo Becker (1990, p.44), a fronteira urbana foi utilizada como estratégia para a ocupação do “vazio demográfico”, através dos incentivos do governo federal, a exemplo da política de migração, sendo a fronteira urbana “a base logística para o projeto de rápida ocupação da região”. Assim, a fronteira urbana configurou-se como espaço dinâmico do processo de ocupação recente da região amazônica (MACHADO, 1996).

No período compreendido entre 1965 e 1980, o principal atrator do processo de povoamento do espaço regional amazônico brasileiro foi a estrutura criada pelas obras e intervenções do governo federal (...) a ação governamental operou de fora do sistema regional por uma série de impulsos organizados, orientando, inclusive, a ação (e localização) dos capitais privados (MACHADO, 1996, p.840).

A intervenção estatal no espaço regional Amazônico provocou intensas transformações na paisagem e no modo de vida da população. Dentro do plano de desenvolvimento do Estado pensado para a Amazônia, tinha-se o objetivo de construir rodovias para integrar a região às demais partes do país. Diante disso, a Rodovia Belém-Brasília, na década de 1960, foi construída para conectar a região à capital do país. Com essa intervenção, rompe-se o isolamento da Amazônia em relação à região Sudeste-Sul (MACHADO, 1999).

A ocupação da região amazônica foi acompanhada de grandes projetos, como a Operação Amazônia (1966) e o Plano de Integração nacional – PIN (1970), com a implantação de redes técnicas modernas, transportes, comunicações, energia elétrica e outros (MACHADO, 1999; BECKER, 1999).

Segundo Machado (1999, p.117), nesse contexto de investimentos federais sobre a Amazônia brasileira, o fator primordial de atração do povoamento “deixou de ser a rede fluvial e passou a ser as estradas pioneiras, tanto para os fluxos migratórios dirigidos, como para as correntes migratórias espontâneas”. Assim, conforme os eixos de estradas eram construídos distante dos rios, muitas aglomerações surgiam sob a forma de cidade, isto é, elas já nasciam urbanas. Além disso, antigas aglomerações situadas às margens dos rios também foram influenciadas por essas políticas públicas, pois houve a intensificação de construção e melhoramento de rodovias, as quais foram imprescindíveis para a complexidade de relações da rede urbana; e outras cidades de maior posição hierárquica na rede foram revigoradas pelo influxo migratório.

Machado (1999, p.119) ressalta que a base logística de operações realizadas para a ocupação do território foi a aglomeração urbana, e que a intervenção estatal em cidades é

antiga, contudo, deve-se atentar para a singularidade desse processo na Amazônia pelo fato “da gênese quase instantânea, em um grande território, de um sistema urbano que é, simultaneamente, a condição e o produto do sistema de povoamento da região”.

CAPÍTULO 2 - REDE URBANA E PEQUENAS CIDADES NA AMAZÔNIA

Neste segundo capítulo, apresenta-se uma discussão sobre a rede urbana amazônica e a urbanodiversidade existente na região, com ênfase para a periodização da rede urbana, buscando mostrar a formação da rede urbana Amazônia em seus diferentes períodos, bem como as transformações no papel exercido pelas pequenas cidades. Além disso, apresentam-se os desdobramentos do processo de ocupação da Amazônia no litoral paraense, com destaque para a região do Salgado, bem como se discute o conceito de ribeiridade a partir de Vigia, e destacando, também, a centralidade dessa cidade na rede.

2.1. A GÊNESE DA REDE URBANA AMAZÔNICA

A rede urbana Amazônica apresenta-se bastante complexa em virtude da urbanodiversidade regional, isto é, das distintas realidades urbanas existente na região (TRINDADE JR, 2011), visto que as pequenas cidades na Amazônia apresentam particularidades, pois “cada uma dessas cidades é um lugar específico, o que não quer dizer exclusivo, pois faz parte de um contexto maior” (OLIVEIRA, 1999, p.206). Nesse panorama, para entender a rede urbana da Amazônia e reconhecer as diferenças e similaridades dos perfis das cidades que compõem este espaço, é importante começar por discutir os diferentes períodos de construção e formação dessa rede urbana (SCHOR et. al., 2009).

De acordo com Corrêa (1987), é possível analisarmos a formação urbana regional a partir da periodização da rede urbana da Amazônia, isto é, compreender os processos de transformação desse espaço a partir de análises espaço-temporais. Assim, entende-se a periodização como uma operação intelectual que permite definir os tempos históricos, onde em cada um deles o pesquisador torna visível e inteligível, além de significar uma sequência de combinações desiguais das diferentes instâncias da totalidade social.

Na Amazônia, as diferenciações de tempos espaciais são muito marcantes no âmbito da rede urbana; pode-se falar em segmentos velhos (que possui tempo espacial longo) e segmentos novos (como as antigas ocupações ribeirinhas, as cidades e os embriões urbanos). Desse modo, a rede urbana da Amazônia pode ser periodizada,

evidenciando-se os tempos em relação ao qual a sua organização espacial fez-se diferenciada (CORRÊA, 1987).

O início do processo de povoamento na região Amazônica ocorreu no traçado da rede fluvial, por onde se circulava naquele momento. Nesse viés, as missões religiosas, fortificações e vilas, as quais foram estruturadas pelos portugueses e construídas com a mão de obras indígena, foram essenciais para o domínio do território, porém, no que se refere ao desenvolvimento urbano na região, elas não estão relacionadas (MACHADO, 1999).

Todavia, Corrêa (1987) considera as ações das missões religiosas no processo de engendramento da rede urbana amazônica, destacando-se os seguintes períodos: a implantação da cidade de Belém e o início da conquista do território; a caracterização dos fortes e a criação de aldeias missionárias, embriões das futuras cidades; importante desenvolvimento da vida econômica e urbana sob a égide da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão; estagnação econômica e urbana; o período do *boom* da borracha; um período de estagnação após a crise da borracha; um período atual, iniciado em 1960 e que ainda perdura, caracterizado por um intenso processo de mudança econômica e urbana (CORRÊA, 1987).

A fundação de Belém fez parte do processo de construção da rede urbana amazônica, construída com a intenção de servir como um núcleo urbano para desempenhar a função de ser um ponto de defesa e de penetração de conquista do território, a qual foi fundada pelos portugueses em 1616 a partir do Forte do Presépio. Belém foi escolhida para exercer essas funções em virtude de sua localização estratégica, que garante o controle do litoral e do vale amazônico (CORRÊA, 1987).

O extrativismo era a base da colonização na Amazônia, e o controle da vida era exercido através do poder e domínio sobre o território (ROCHA et al., 2019). Nesse sentido, as “drogas do sertão” constituía um dos principais recursos naturais da região, e sua coleta foi desenvolvida por volta do século XVII, e estavam organizadas em fortins, aldeias missionárias e na mão de obra indígena, cujos produtos – cacau, cravo, canela -, eram destinados ao comércio de especiarias na Europa. Nesse contexto, as missões religiosas construíram aldeias missionárias com o objetivo de controlar os indígenas e a economia extrativa da região (CORRÊA, 1987).

Nesse ínterim, Corrêa (1987) afirma que o embrião da rede urbana comandada por Belém foi formada pelas aldeias missionárias, visto que os indígenas cultivavam para a sua subsistência e também buscavam coletar as “drogas do sertão” para encaminhar para

Belém e a partir daí para Portugal. Em contrapartida, Machado (1999) contesta essa ideia, pois entende que as missões religiosas não deram origem ao povoamento urbano da região amazônica, uma vez que o período da borracha foi o que constituiu o momento de uma gênese de uma rede “proto-urbana” na Amazônia.

Para Corrêa (1987), os núcleos urbanos existentes nesse período estavam articulados através da organização das ordens religiosas e da circulação de mercadorias à cidade Belém. Dessa forma, o período comercial das ordens religiosas seria um fator importante para o aparecimento de um novo período no processo de elaboração da rede urbana amazônica.

As aldeias missionárias estavam espalhadas pelo território de acordo com a dispersão das espécies que constituíam as “drogas do sertão”. Todavia, o autor ressalta que “esses núcleos estavam articulados, sobretudo, através da organização das ordens religiosas e da circulação de mercadorias, à cidade de Belém” (CORRÊA, 1987, p.45). Essa ligação pouco complexa já dava sinais de uma rede urbana embrionária do tipo dendrítica, comandada por Belém e que assumia forma espacial ramificada, com características de uma árvore (MACHADO, 1999).

Infere-se, portanto, que as atividades realizadas por intermédio da coleta das “drogas do sertão” foram imprescindíveis para a organização espacial da Amazônia através da implantação de um embrião da rede urbana, cuja forma se mantém e se ratifica por vários períodos a partir da localização relativa e absoluta: a localização ribeirinha (CORRÊA, 1987).

A forma dendrítica da rede proto-urbana está relacionada ao domínio da circulação fluvial e a área de ocorrência da borracha, como em terras firmes, porém, mais contundente, nas florestas de várzea. Nesse sentido, a rede incluía aglomerações localizadas em pontos de transbordo dos carregamentos, nas partes, ou na confluência de rios que drenavam a produção das sub-bacias (MACHADO, 1999). Além disso, o surgimento de uma rede urbana embrionária do tipo dendrítico é marcado pela posição excêntrica e proeminente de Belém e pela forma que assumia especialmente da circulação (CORRÊA, 1987).

A esse respeito, Rocha et al., (2019, p. s/n) reforça o papel desempenhado pela cidade de Belém na rede urbana que estava sendo construída:

Belém instituía-se, pois, como centro produtor e, ao mesmo tempo, como porto terminal do sistema produtivo do interior. Era um verdadeiro nó entre os fluxos ascendentes e descendentes, o que caracterizava a dinâmica regional no contexto da expansão mercantilista europeia.

Nesse sentido, Belém desfrutava da condição de cidade primaz, pois comandava a articulação entre o espaço regional e a economia-mundo. Durante esse período, no interior do Estado do Pará, formaram-se hierarquias e lugares subordinados ao processo de expansão mercantilista, de modo a constituir uma “sucessão de sistemas de povoamento e de ocupação estruturados, conforme o desenho de uma bacia de drenagem, uma rede de núcleos de povoamento extrovertido e voltado para pesca” (ROCHA et al., 2019, p. S/N).

A partir do século XVIII, a rede urbana amazônica, ainda embrionária, passa por um processo de desenvolvimento, que não esteve relacionado ao aparecimento de novos núcleos urbanos e nem da incorporação de novas áreas, mas que derivou, sobretudo, das atividades produtivas existentes e de uma política de Portugal, “que tinha nos pequenos núcleos preexistentes um dos meios para a realização de sua política colonial” (CORRÊA, 1987, p 45).

A política de Marquês de Pombal, Primeiro-Ministro português, estava pautada na inserção, de forma intensiva, da economia amazônica no mercado mundial. E as medidas tomadas dentro de sua política atingem a incipiente rede urbana, à medida que, a exemplo, transfere a capital do Estado do Grão-Pará e Maranhão, de São Luís para Belém, criando-se dois Estados posteriormente; cria e reativa muitos fortes, visando à proteção da Amazônia; eleva as aldeias missionárias à condição de vila, por volta de 1755 e 1760; e cria em 1755 da Capitania de São José do Rio Negro, atual Estado do Amazonas.

Os efeitos das ações da companhia pombalina, contudo, dar-se-ão espacialmente de modo desigual, introduzindo uma certa diferenciação entre os núcleos de povoamento. Primeiramente, esta diferenciação verifica-se através das funções urbanas de natureza político-administrativa: em cada uma das duas capitânicas passa a existir uma capital, várias vilas e numerosos povoados, estabelecendo-se assim uma hierarquia político-administrativa em cujo topo situa-se Belém (CORRÊA, 1987, p. 46).

Além disso, segundo o autor supracitado, a diferenciação entre os núcleos de povoamento se deu também através das funções comerciais e de serviços que foram ampliadas de forma desigual durante a inserção da Amazônia no comércio em escala internacional. Nesse contexto, as cidades pequenas, como Cametá, têm maior desenvolvimento de suas atividades, a exemplo da expansão da lavoura do cacau, porém a cidade de Belém é que mais se beneficia dessas transformações, pois está no topo da hierarquia urbana, e consegue dinamizar os seus serviços e a atividade comercial.

A extinção da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão em 1778 e o não favorecimento dos produtos tropicais da Amazônia no cenário mundial provocou um período de estagnação da vida urbana, entre o final do século XVIII e a primeira metade do século XIX, de modo a afetar a rede urbana regional. Nesse momento, o principal produto comercializado no exterior, o cacau, havia sofrido uma queda de preço e outros produtos não estavam sendo aceitos. Além disso, a borracha, por exemplo, ainda não tinha expressão econômica nessa fase (CORRÊA, 1987, p. 47).

Ao final da primeira metade do Século XIX, em um momento que antecede à grande expansão econômica e urbana apoiada na valorização da borracha, a rede urbana da Amazônia caracteriza-se pela proeminência de Belém, e por um padrão espacial predominantemente ribeirinho, centrado no eixo do rio Amazonas (CORRÊA, 1987, p.47).

Nesse sentido, é possível notar no litoral amazônico a existência de alguns núcleos urbanos, como os da zona guajarina e na ilha do Marajó, e nos afluentes do rio Amazonas, em que os núcleos limitavam-se aos baixos cursos do Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira, estabelecendo uma rede relativamente mais densa, porém em processo de decadência. Verifica-se pouco dinamismo econômico e urbano, declínio da agricultura e dos lugares surgidos a partir das aldeias. Entretanto, essa realidade começa a mudar com o boom da borracha que amplia a ocupação humana e a implantação de núcleos urbanos nessas áreas (CORRÊA, 1987).

Para Machado (1999, p.111), o impulso inicial do desenvolvimento da urbanização na Amazônia se deu com a economia da borracha a partir da segunda metade do século XIX, pois com a chegada dos fluxos migratórios para a região, com o intuito de extrair o leite da árvore da borracha, cria-se “uma rede de povoados, vilas e pequenas cidades conectadas pelas vias fluviais”.

O *boom* do extrativismo da borracha garantiu o revigoramento da rede urbana e da economia amazônica em função da crescente demanda externa pela borracha, da oferta de capitais disponíveis para o financiamento da produção (CORRÊA, 1987). Entretanto, esta ideia é contestada, visto que nesse momento, segundo Machado (1999, p.111), ainda não existia as condições necessárias para o desenvolvimento da rede urbana, uma vez que a diferenciação funcional entre as aglomerações existentes eram ínfimas, além da falta de equipamentos e as dificuldades de comunicação que, de certo modo, não estimulavam o desenvolvimento de uma vida urbana. Contudo, “o povoamento associado à exploração da borracha nos vales amazônicos impulsionou o que se pode denominar de proto-urbanização da região”.

Nas palavras da autora:

O aparecimento de novas aglomerações e o desenvolvimento, mesmo que precário, da forma urbana, se devem à espacialmente extensiva cadeia comercial de exportação da borracha in natura e à importação de bens de consumo. A estrutura comercial se refletia na estrutura da rede, em que a posição hierárquica de cada aglomeração era de função de sua posição na cadeia de comercialização (MACHADO, 1999, p.111).

Nesse contexto, a cidade de Belém ganha destaque por ter sido “o principal polo atrator urbano dos fluxos imigratórios, nacionais e estrangeiros”, uma vez que a antiga capital do Estado do Pará foi a maior beneficiária da estrutura comercial que outrora foi implantada para a comercialização da borracha com a Europa e os Estados Unidos (MACHADO, 1999, p. 113).

O efeito da valorização da borracha no mundo também repercutiu nas cidades mais importantes da região amazônica, através de melhoramentos urbanos. Além disso, o aumento da demanda e, conseqüentemente, a ampliação da área ocupada e da produção de borracha gera a necessidade de novos núcleos urbanos, bem como o revigoramento dos núcleos preexistentes (CORRÊA, 1987).

A medida que a demanda externa por borracha crescia, o sistema de transporte ia sendo modernizado e ampliado, as necessidades de mão-de-obra satisfeitas, capitais iam sendo aplicados, quer como crédito à produção, quer em obras de porte, a produção de borracha aumentava e os efeitos sobre a rede urbana regional foram se verificando. Tais efeitos referem-se, de um lado, à expansão da própria rede urbana e ao revigoramento demográfico e econômico dos núcleos urbanos preexistentes e, de outro, à intensificação, via mecanismo de “aviamento”, das relações entre os núcleos de povoamento (CORRÊA, 1987, p. 49).

Segundo Machado (1999), no alto vale do rio Amazonas, outra cidade ganha destaque, a cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas. Essa cidade se desenvolveu a partir da interiorização das frentes exploradoras de borracha. Embora Manaus exercesse funções comerciais, ela não ameaçava a primazia de Belém, visto que as principais firmas estrangeiras instalavam suas sedes em Belém.

Com o processo de revigoramento, a cidade de Manaus foi beneficiada por meio da aplicação de capitais estrangeiros e pela viabilização das firmas de Belém que instalaram suas filiais na capital do Amazonas. Acresce que, o crescimento urbano de Manaus gerou um processo de competição comercial com Belém, em virtude da posição da capital paraense na rede urbana amazônica, em termos locacionais e funcional, e de outro lado, as vantagens locacionais que Manaus oferecia em função das áreas produtoras de borracha (CORRÊA, 1987).

Todavia, mesmo com o avanço urbano de Manaus, a cidade Belém constituía-se como a mais importante da região, em virtude da oferta de serviços a partir dos equipamentos urbanos, como o serviço financeiro ofertado pelo Banco do Brasil, que foi instalado em 1890. Assim, Belém “pequena metrópole no contexto do mundo amazônico constituía-se no ponto de articulação entre a hinterlândia amazônica e o mundo exterior” (CORRÊA, 1987, p.51).

De acordo com o autor,

A rede urbana amazônica funcionava, em realidade, como um conjunto dendriticamente articulado de localização cujo papel mais significativo era o de viabilizar a extração de um excedente que, no plano regional, garantia o poder econômico e político de uma elite mercantil, localizada em Manaus e, sobretudo, em Belém (CORRÊA, 1987, p.52).

A crise econômica da borracha provocou desordem na incipiente rede urbana, como o aparecimento de cidades-fantasmas a partir do refluxo migratório, bem como a estagnação de cidades e o surgimento de novas aglomerações (MACHADO, 1999).

Conforme Corrêa (1987), diante das transformações ocorridas no Brasil a partir da industrialização no período de 1955 a 1960, foram desenvolvidas políticas de incorporação mais efetiva das regiões Centro-Oeste e Norte, as quais passaram a ser denominadas de “fronteiras do capital”, já que havia uma maciça industrialização de algumas áreas da região sudeste.

Em síntese, foi por meio da fronteira do capital que se verificou na região amazônica, a partir de 1960, um conjunto de transformações da rede urbana, dando início a um novo período dessa rede. E, nesse contexto, a cidade de Vigia, ainda que não tenha sido afetada diretamente, teve sua dinâmica alterada, sobretudo com a abertura das estradas, que possibilitou maior integração no interior da Amazônia.

2.2. O NOVO PADRÃO DA AMAZÔNIA

A Amazônia brasileira tem sido palco de intensas transformações em diversos âmbitos, ao longo do tempo, a partir das ações de diferentes agentes. Para Becker (2005), a geopolítica, considerada o ramo do conhecimento que analisa as relações entre poder e espaço geográfico, foi o principal fundamento do povoamento da Amazônia. Dessa forma, para a autora, a geopolítica foi imprescindível para garantir a soberania sobre a Amazônia, cuja ocupação ocorreu ligada a demandas externas, apresentando períodos de estagnação e de decadência.

Segundo Becker (2001), a ocupação da Amazônia foi conduzida por iniciativas de agentes externos e também internos. O modelo de ocupação externa está associado às redes de articulação, vias de circulação e núcleos que garantem a produção e exportação de produtos. Já o modelo de ocupação fundamentando na visão interna, está baseado no vasto território ocupado por populações nativas da região.

Conforme Becker (2001), o processo de ocupação da Amazônia se deu a partir da intervenção estatal, tanto na economia como no território, intensificando o modelo exógeno de ocupação. Assim, o planejamento regional da Amazônia foi iniciado pelo Estado, mais precisamente no governo Vargas, contudo foi algo que ficou no plano discursivo. No entanto, era preciso conectar a Amazônia ao mercado nacional, em virtude do avanço da industrialização brasileira, o que provocou a abertura da região. Dessa forma, pode-se dizer que com o governo de Juscelino Kubitschek, em 1958, iniciou-se as ações do Estado com a construção das rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre, “duas grandes pinças contornando a fimbria da floresta” (BECKER, 2001, p. 137).

Conforme Andrade e Tavares (2012), o Estado interveio no espaço amazônico formando redes de comunicação e circulação, e induziu a mobilidade de pessoas, como estratégia geopolítica de integração da região. Assim, as ações estatais consistiram em construir estradas, modernizar as infraestruturas aeroportuárias e oferecer incentivos fiscais a empresas hoteleiras, a fim de fortalecer o turismo da região.

Com a construção de uma malha rodoviária, que possibilitou um maior fluxo populacional e de mercadorias, ocorreu um intenso e contínuo processo de migração para a Amazônia, o que provocou um aumento significativo da população da região, que sai de um milhão para cinco milhões de habitantes entre os anos de 1950-1960. Todavia, o planejamento regional efetivo da região aconteceu somente no período entre 1966-1985 (BECKER, 2001).

Segundo Becker (2001), a atenção do Estado dada à região amazônica decorria de um projeto geopolítico para a modernidade acelerada dos territórios nacionais e, dentro desse projeto, a Amazônia seria indispensável para abrigar as populações migratórias decorrentes de tensões sociais internas, assim como era importante manter a soberania do território frente às ações de outros países no que tange a apropriação e exploração dos recursos naturais. Desse modo, havia certo receio do Estado brasileiro em perder o poder sobre essas extensas faixas de terras da Amazônia.

Nesse contexto de modernização e planejamento regional, algumas instituições importantes ganham destaques, como foi o caso do Banco de Crédito da Borracha (1966)

que se transformou em Banco da Amazônia (BASA), e da Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia (SPVEA) que foi transformada na Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Nesta mesma década de 1960 foi criada a Zona Franca de Manaus, um enclave industrial, que ficou responsável de desenvolver a porção ocidental da Amazônia brasileira. Além disso, como parte do plano, implantaram-se redes de integração espacial visando à integração da região ao restante do país e, conseqüentemente, do mundo (BECKER, 2001).

O Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA), que consistiu em quinze polos de desenvolvimento para canalizar os investimentos da região, tendo cada polo especializado em determinadas atividades de produção, fez parte do programa de governo brasileiro durante a ditadura militar, e tinha como objetivo a concentração de capitais e formação de novos espaços de desenvolvimento (MACHADO, 1999). Nessa perspectiva, também se ressalta os investimentos estatais feitos no Programa Grande Carajás (PGC-1980) com a exploração mineral da região e o Projeto Calha Norte (1985), que consiste na ocupação militar de uma faixa do território do país, situado próximo o Norte da Calha do Rio Solimões e do Rio Amazonas, com o objetivo de defender a região Norte contra as ameaças de ilícitos fronteiriços (BECKER, 2001).

De acordo com Becker (2001), com o fluxo de pessoas para a região amazônica, o povoamento concentrou-se às margens das rodovias, o que provocou muitos problemas ambientais, visto que o adensamento das estradas gerou o grande “arco de desmatamento” e focos de calor. Nesse sentido, o modelo de ocupação baseado na visão exógena e nas relações com a metrópole gerou grande impactos socioambientais na região, contudo há de se lembrar de que as ações externas propiciaram a construção de redes de circulação e de telecomunicações, o que corroborou para mobilização de novos fluxos de mão-de-obra, capital e informação (BECKER, 2001).

Segundo Becker (2001) as cidades desempenharam papel logístico fundamental para o processo de ocupação da Amazônia, uma vez que ela só se tornou uma floresta urbana, em 1996, com 61% da população vivendo em núcleos urbanos. Assim, infere-se que as transformações ocorridas na Amazônia brasileira a partir de 1960, por meio das ações do Estado e da apropriação capitalista da fronteira, provocaram redefinições nos diferentes tipos de redes existentes na região (RIBEIRO, 1997).

Conforme Ribeiro (1997, p.66), essas políticas implantadas na região amazônica tinham como foco principal a cidade. Nesse sentido, a rede urbana, cujo padrão era

dendrítica, sofre profundas transformações no que tange sua forma, função, na alteração dos papéis das cidades, bem como mudanças em suas “interações espaciais que se tornam mais complexas, seja no tamanho funcional das cidades, originando complexas redes nas quais cada centro passou a desempenhar múltiplos papéis”.

Corrêa (1991) argumenta que a rede urbana amazônica em 1960 apresentava um padrão espacial predominantemente dendrítico com a primazia da cidade de Belém na hierarquia urbana e os demais centros urbanos com expressão relativamente pequenos, apresentando uma limitada malha de articulação regional de produtos extrativos e agropecuários.

Segundo Corrêa (1987, p. 75), a transição da rede urbana dendrítica para a rede complexa pressupõe:

Complexidade na esfera da produção, circulação e consumo, com a coleta de distribuição intra-regional de produtos da própria hinterlândia da cidade primaz. Pressupõe o aparecimento de uma divisão intra-regional do trabalho capaz de romper o caráter unidirecional dos fluxos vinculados à produção regional.

A rede urbana complexa é marcada pelas múltiplas funções desempenhadas pelos centros urbanos que a compõem, na nova divisão territorial do trabalho. Nesse sentido, Corrêa (2001, p. 365) destaca que:

A rede urbana adquire contornos de uma rede urbana complexa, com a interação entre centros de regiões funcionais distintas, entre centros da mesma hinterlândia metropolitana e, muitas dessas interações, apresentam-se marcadas pela complementariedade funcional entre os centros ou por relações que não são aquelas definidas pela teoria dos lugares centrais. Estabelecem-se múltiplos circuitos na rede urbana.

A esse respeito, o autor supracitado aponta algumas características da rede urbana amazônica a partir das políticas territoriais do Estado para a Amazônia. Para ele, a partir da implantação de políticas territoriais no espaço amazônico ocorreu uma ruptura do padrão espacial dendrítico, com a localização dos centros urbanos às margens da rodovia Belém-Brasília (BR/010/BR/153), em detrimento do rio. Nesse contexto, os núcleos urbanos estão orientados por outra lógica, localizada de acordo com a malha rodoviária construída, superando a rede urbana preexistente.

O novo padrão da rede urbana amazônica “é complexo, resultante da acumulação de diferentes padrões que foram superpostos, ora justaposto, mas não resultantes de um processo aleatório” (RIBEIRO, 1997, p.68). Nesse panorama, a urbanização concentra-se, sobretudo, nas capitais estaduais, com uma população superior a 100.000 habitantes. Além disso, ocorre a ascensão de Manaus como metrópole da Amazônia, relativizando o

papel hegemônico de Belém, sobretudo a partir criação da Zona Franca de Manaus – um importante parque industrial brasileiro, pela Lei nº 3.173, de 06 de junho de 1957, como Porto Livre.

Zona Franca é um enclave dentro do território nacional, como se fosse um terceiro país, onde se pratica o “livre” comércio importador e direcionado para alguns bens de consumos duráveis sem similar nacional, destinado exclusivamente para o mercado interno, servindo de motor de desenvolvimento de uma região isolada e com grandes dificuldades de integração e de logística (ALMEIDA, 2011, p.5).

Houve, também, o revigoramento econômico dos centros urbanos tradicionais em função da abertura de novas rodovias, e a imposição de uma lógica de mercado que por vezes impacta os modos de vida das populações sem que as mesmas tenham poder de decisão, bem como a criação de novos núcleos de povoamento, ligados a diferentes processos: em função da colonização fundiária e pastoril, dos grandes projetos de mineração, em função do apoio à colonização agrícola, outros que surgiram em decorrência de empresas privadas de colonização, e por fim, centros criados em decorrência da implantação do Projeto Carajás da Companhia Vale do Rio Doce (RIBEIRO, 1997).

De acordo com Ribeiro (1997), os núcleos urbanos em grande parte estão fortemente voltados para as atividades agrícolas e extrativas. Sobre a atividade industrial, o que existe é a extração mineral e a transformação de produtos extrativos vegetais.

Em virtude das mudanças ocorrida na região amazônica, envolvendo a ocupação espontânea ou dirigida, a construção de grandes projetos, como hidrelétricas, projetos agropecuários, houve mudanças significativas na estrutura da rede urbana amazônica, que ao mesmo tempo reflete e viabiliza essas transformações (CORRÊA, 1987).

As transformações da rede urbana dizem respeito ao modelo de gênese de cidades e das novas funções urbanas que emergem, bem como o terreno em que são construídas, havendo uma valorização das áreas de terras firmes e, conseqüentemente, uma ruptura tradicional padrão espacial dendrítico da rede urbana. Além disso, ressalta-se que as formas espaciais e funções urbanas herdadas do passado ainda se fazem presente em virtude de sua importância para áreas em que não foram totalmente afetadas por essas transformações (CORRÊA, 1987).

Dentro desse contexto, Trindade Jr (2013) discute um novo e complexo perfil da Amazônia baseado em alguns elementos que Santos e Silveira (2001) construíram para caracterizar essa região, dentre eles está a importância das novas redes técnicas –

rodovias e hidrovias-, para caracterizar a nova dinâmica da rede urbana regional e de suas cidades em que se estabelecem um conjunto de relações, que de certa forma irão se sobrepor à rede urbana tradicional marcada pelo padrão rio-várzea-floresta (GONÇALVES, 2009).

As cidades que apresentam uma nova dinâmica em seu território desfrutam de elementos da modernização, mais precisamente do meio técnico científico e informacional cunhado por Santos (1994 e 1996), onde começa a se manifestar a partir dos anos 60. Todavia, é válido ressaltar que essa modernização do território regional vai ocorrer de forma heterogênea, provocando uma diferenciação intrarregional e também intraurbana, uma vez que a sofisticação não é homogênea no território brasileiro. (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Trata-se, portanto, de novos objetos inseridos na nova dinâmica territorial, como as modernas plantas industriais; os recentes sistemas de circulação, estabelecidos pelas rodovias e ferrovias; as modernas redes de telecomunicações; os sofisticados sistemas portuários; a expansão da rede de energia elétrica, apoiada na instalação de modernas hidrelétricas; a presença dos grandes projetos econômicos e de infraestrutura, e, igualmente, suas franjas urbanas avançadas ou de fragmentos delas no interior da configuração urbana mais tradicional (TRINDADE JR, 2013, p.9).

Conforme Trindade Jr. (2009, p.10), “A Amazônia sugere respostas, enquanto região no plano do território, às necessidades do novo arranjo espacial no âmbito global e aos novos esquemas de relações nos quais se encontram circunscritas as demandas por seus recursos” desse modo, a configuração territorial da Amazônia se coloca de forma mista, composta de velhos objetos e novos objetos em que se verifica a presença de relações exógenas sem anular as já existentes.

Os novos papéis dos núcleos urbanos inseridos na diversidade territorial da Amazônia e na rede urbana regional são corroborados por uma nova lógica territorial, em que:

A reestruturação da rede urbana e os novos papéis conferidos às cidades confirmam o perfil de uma nova estrutura produtiva, do mercado de trabalho e da importância política desses núcleos urbanos na Amazônia, o que implica, necessariamente, na ruptura de antigos padrões de organização espacial. Isso ocorre pelo caráter disseminado e pulverizado em que ocorreram os investimentos econômicos e as ações governamentais na região com a abertura da fronteira econômica desde a segunda metade do século passado (TRINDADE JR, 2011, p.1).

A rede urbana é considerada como o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si, algo socialmente produzido, historicamente contextualizado, cujo

papel principal é articular a sociedade numa dada porção do território (CORRÊA, 2006). As cidades não se constituem numa rede funcional em si, mas para si. Quem se estabelece em rede é a sociedade, que tem a cidade como base desse processo, sendo essa a escala da análise (SCHOR; COSTA; OLIVEIRA, 2009, p. 47).

Para além das formas, entretanto, há de se considerar a formação espacial, que concebe a existência de tempos hierarquicamente definidos e em que a presença de temporalidades tidas como hegemônicas tendem a definir, em grande parte, os conteúdos das formas espaciais, como as urbanas (TRINDADE JR, 2004, p. 244). Além disso, considera-se também a importância das verticalidades quando se fala da integração dos lugares por fluxos que geram espacialidades hegemônicas, conforme se percebe nos espaços descontínuos das redes e seus enclaves.

Nesse contexto de um novo padrão de organização socioespacial da Amazônia brasileira, marcado pelo avanço da construção de rodovias e novas relações sociais, é importante compreender, especialmente, como se deu a formação socioespacial da região do Salgado Paraense, e como esta fração do espaço reage às influências desse novo momento, a partir de 1960.

2.3. FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO LITORAL PARAENSE: A REGIÃO DO SALGADO

Para compreender a formação socioespacial do litoral paraense com ênfase para a região do Salgado, é necessário compreender os desdobramentos dos processos histórico-geográficos ligados à formação do espaço amazônico, bem como considerar os aspectos de sua dinâmica socioespacial. Nessa direção, entende-se por formação socioespacial, conforme Santos (2005), um importante instrumento de análise que possibilita reconhecer, dentre outras possibilidades, os processos socioespaciais, ao longo do tempo histórico, que corroboraram para conformação de uma determinada configuração socioespacial.

O processo de ocupação da Amazônia brasileira ocorreu nas proximidades de cursos fluviais. No entanto, os colonizadores europeus também adentraram, estrategicamente, o interior da capitania do Pará, no sentido de sua faixa litorânea em virtude da presença de imigrantes estrangeiros na faixa de terras entre a foz do rio Amazonas e São Luís do Maranhão (ACEVEDO MARIN, 2004). Esse processo de ocupação fez surgir importantes cidades litorâneas no Nordeste paraense, as quais

mantêm características semelhantes entre si em função de sua gênese e, principalmente, pela forte interação socioespacial que existe com o rio e com o mar através da atividade pesqueira.

Na faixa litorânea da capitania do Pará, em meio às dificuldades de acesso pelos rios, no período colonial, foi estabelecida uma série de núcleos que posteriormente deram origem a cidades importantes do Nordeste paraense, como o núcleo Sousa de Caeté – atual cidade de Bragança, levada a esta condição em 1962; a Vila de Nossa Senhora de Nazaré da Vigia em 1693 (atual cidade de Vigia) e a formação de Salinas em 1656, atualmente chamada de Salinópolis (ÉGLER, 1961; TAVARES, 2008).

De acordo com Égler (1961), embora a via marítima para a circulação de pequenas embarcações na costa do Pará fosse perigosa e demorada, por outro lado, ela propiciou o surgimento de pequenos núcleos de povoamento, visto que as embarcações eram obrigadas a aportar para reabastecer e se abrigar. Desta forma, entre a cidade de Bragança e Belém surgiram alguns núcleos, como Quatipuru, São João de Pirabas, Salinas, Maracanã, Marapanim, Curuçá, São Caetano de Odivelas, Vigia, que é o nosso recorte espacial, e Pinheiro.

Conforme Égler (1961, p.76):

Um simples olhar sobre o mapa mostra imediatamente a localização dêstes centros na desembocadura de cada um dos pequenos rios que deságuam na costa. Evidente, portanto, a sua função de entreposto, ligando a comunicação marítima com o acesso fluvial para o interior próximo. Com a economia voltada fundamentalmente para a pesca, constituem êstes núcleos no seu conjunto a chamada região do Salgado, denominação que já por si demonstra a sua mais íntima relação com o mar.

De outra maneira, a facilidade de navegação pelo rio Guamá permitiu a penetração e o povoamento que resultou nos núcleos de São Miguel e Ourém e, desse ponto, eram alcançadas a cabeceira do rio Caeté, onde está Bragança. Outros núcleos urbanos surgiram a partir da precária estrada para Bragança, como Castanhal, Igarapé-Açú, Timboteua e Capanema (ÉGLER, 1961).

Para Marinho (2017, p.147):

A importância estratégica atribuída às terras litorâneas da província do Pará, em grande medida, esteve associada, em primeiro lugar, com a necessidade dos portugueses assegurarem a rota de navegação entre São Luís (capital do estado do Maranhão e Grão Pará) e Belém, principal rota de comunicação entre essas cidades, já que na época não se encontravam totalmente estabelecidas as rotas terrestres entre elas.

Nesse sentido, a importância das terras da região do Salgado para os colonizadores estava associada à necessidade de controlar e fiscalizar aquilo que era transportado pelas embarcações na rota entre Belém-São Luís, visto que havia o interesse de impedir o contrabando de mercadorias, ao passo, também, de garantir a navegação segura das embarcações entre as cidades, em função das condições marítimas, a fim de evitar prejuízos financeiros (ACEVEDO MARIN, 2004). É nesse sentido que Aldeia Urutá, atual cidade de Vigia de Nazaré, em virtude de ser uma opção de rota de navegação, foi organizado pelos portugueses como um ponto de fiscalização e controle, tornando-se mais tarde um dos primeiro núcleos de povoamento a ser fundado na porção litoral da província do Pará (ARAÚJO, 2011).

Na capitania do Pará a atividade de contrabando se realizava “passando por Belém e ilha de Marajó até chegar às terras do Cabo Norte, atingindo a fronteira com a Guiana Francesa” (ACEVEDO MARIN, 2004, p. 31). Além disso, conforme a autora, o ilícito poderia percorrer a rota que saía de Vigia pelo rio Tauá-Pará, passando por Baía do Sol, até Belém, e a partir desse ponto, as embarcações poderiam atingir a ilha do Marajó e navegar até Caiena.

Quando se trata de rotas por via terrestre para colonizar a capitania do Pará, é importante citar a construção da estrada de ferro que ligava Belém a Bragança, localizada na Zona Costeira do Pará, a qual foi construída com o objetivo de possibilitar a ocupação efetiva das regiões adjacentes de Belém e dinamizar a agricultura na hinterlândia de Belém (ROCHA et al., 2019), além de ter o “propósito de substanciar e garantir êste avanço mediante a ocupação produtiva das áreas atingidas pela mesma, através de uma colonização orientada” (ÉGLER, 1961, p. 78).

A colonização do estado do Pará conforme Égler (1961), foi fomentada mediante a concessão de facilidades e através de propagandas no continente europeu, sobretudo em Paris e Lisboa, assim como era feita no sul do Brasil. Todavia, ressalta-se que no Pará a presença de imigrantes alemães e italianos foi reduzida, prevalecendo os espanhóis, e no primeiro momento, os franceses. Nesse momento é criada a primeira colônia oficial do Pará; “Benevides”, a qual precedeu a construção da estrada de ferro, em 1908. Todavia, este empreendimento não teve sucesso, pois a colônia não tinha estrutura suficiente para acomodar os imigrantes, visto que existia também a escassez de recursos.

Égler (1961) aponta que com a facilidade de acesso e comunicação ao interior do Pará por meio da estrada de ferro, a zona bragantina tornou-se a área de maior densidade demográfica do estado, em função de uma colonização orientada a princípio e, sobretudo,

através de uma ocupação espontânea e desordenada fomentada em grande parte pelos deslocamentos de nordestinos.

De acordo com Furtado (1978), os padres jesuítas tiveram grande importância para o povoamento das terras litorâneas do Nordeste paraense, pois estes implantaram, através de missões religiosas, fazendas missionárias, por volta do século XVIII, que mais tarde tornar-se-iam cidades. Esse foi o caso de Marapanim, que surgiu a partir da fazenda “Bom Intento”, localizada às margens do rio Marapanim, a qual pertencia à Vila Cintra, atual cidade de Maracanã. Além disso, outras fazendas missionárias foram registradas ao longo do litoral paraense, como a de “São Caetano”, que corresponde ao município de São Caetano de Odivelas, e a “Cruçá”, atual município de Curuçá, ambas pertencentes à região do Salgado paraense (VICENTINI, 2004).

Para Marinho (2017, p. 151):

A presença de aldeamentos e fazendas missionárias foram as principais formas de organização espacial produzidas neste espaço, nos primórdios da colonização, dentre os quais os objetos espaciais produzidos, com raras exceções, ainda se encontram presentes no espaço litorâneo a exemplo de algumas pequenas igrejas situadas em algumas poucas cidades.

Neste contexto, é importante considerar a influência das estradas sobre Vigia, como a Belém-Brasília (BR-010) e antiga Estrada de Ferro de Bragança (BRASIL, 1970). A abertura dessas estradas fez com que diversas cidades transformassem sua dinâmica, ainda que não tenham sido atingidas diretamente, pois possibilitaram uma migração de pessoas de outras regiões, como o Nordeste brasileiro, para cidades litorâneas, como foi o caso de Vigia, a qual passou a receber novos fluxos de pessoas e mercadorias.

A presença de objetos espaciais na paisagem das cidades litorâneas, que remontam o período colonial é pontual; “as práticas espaciais, sobretudo, as relacionadas à pesca, fazem-se presentes em todo o espaço do Salgado paraense” (MARINHO, 2017, p. 151). Essa característica marca a identidade coletiva desta região dentro daquilo que Trindade Jr. (2013) chama de urbanodiversidade da Amazônia, destacando-se a cidade de Vigia como tradicional.

É possível afirmar, diante do exposto, que o mar, desde o início do processo de formação socioespacial, era concebido como o principal elemento natural geográfico para as relações que se estabeleceram na região do Salgado paraense. Assim, entende-se que a pesca desempenhou um importante papel para o abastecimento do comércio e para a sobrevivência da população desse espaço, utilizando técnicas indígenas, como a pesca de currais (MANESCHY, 1993).

Segundo Furtado (2002), o conhecimento indígena foi imprescindível para a atividade de pesca desenvolvida no Salgado paraense, visto que era estabelecida uma espécie de espaço da pesca, denominados de “pesqueiros reais”, os quais eram administrados pelas fazendas reais ou por missões religiosas. Nesse contexto, os pesqueiros apresentavam-se como construções culturais e históricas, resultante do saber indígena a partir da relação que mantinham com o ambiente marinho, que propiciou a formação de uma base econômica ligada ao manejo da pesca.

Atualmente, os pesqueiros reais são conhecidos como pontos de pesca, onde diferentes grupos sociais praticam essa atividade econômica, sendo disputados pela indústria pesqueira e pelos pescadores artesanais. Portanto, essas localizações - pontos de pesca - são de suma importância social, econômica e cultural para a reprodução das relações socioespaciais do Salgado paraense (FURTADO, 2002).

A pesca, em suas diferentes modalidades (artesanal e industrial), constitui a principal atividade econômica do espaço regional do Salgado Paraense, sendo, portanto, imprescindível para o entendimento dos papéis e significados que as cidades dessa porção do Pará desempenham na rede urbana amazônica. É, indubitavelmente, uma atividade histórica, que tem como base a relação sociedade e natureza, especificamente, a relação sociedade com o mar (MARINHO, 2017).

A cidade de Vigia de Nazaré enquanto uma pequena cidade do Salgado Paraense tem a pesca como a principal atividade econômica, em virtude de sua localização privilegiada – próxima ao mar e às principais áreas de pesca, como a Costa do Amapá e Baía do Marajó. Através da atividade pesqueira, esta cidade articular fluxos em diferentes escalas com outros centros urbanos, desempenhando um papel importante na divisão do trabalho, como uma fornecedora de pescados para as regiões do Brasil e para o mercado internacional.

2.4. ABORDAGEM DAS PEQUENAS CIDADES NA AMAZÔNIA: A URBANODIVERSIDADE

O quadro regional da Amazônia brasileira das últimas décadas revela a existência de uma nova dinâmica de urbanização marcada pela forma difusa e diversa do urbano na região. Neste ínterim, verifica-se uma mudança no padrão de organização do espaço que corrobora para uma maior complexidade das formas e conteúdos das cidades, provocando um processo diferenciado de produção do espaço na região (TRINDADE JR., 2011).

A região amazônica é formada por configurações espaciais e territoriais diversas, uma vez que cada cidade apresenta suas especificidades e são de origens distintas, além de serem diversificadas em relação a sua forma e o seu conteúdo, o que influencia no modo como essas cidades interagem com outros núcleos (TRINDADE JR, 2015).

Becker (2004) divide o espaço amazônico em quatro sub-regiões por intermédio das políticas territoriais, as quais revelam a urbanização difusa da região. São elas: Amazônia central, Amazônia ocidental, Amazônia oriental e Amazônia meridional. Em cada sub-região, desenvolveram-se projetos de crescimento econômico e de desenvolvimento territorial, dada a importância da Amazônia no cenário nacional e internacional.

Segundo Trindade Jr. (2015), o território brasileiro, especificamente a região amazônica, apresenta um processo de reconfiguração espacial, uma lógica de urbanização difusa, com destaque para a fragmentação desse território a partir da formação de sub-regiões, tornando conhecidas novas dinâmicas e processos dessa transformação. Para o autor, é neste contexto de diferenciação regional interna que ocorre o processo de urbanização difusa em diferentes frações do espaço amazônico dentro de cada macrorregião, as quais são impactadas, constantemente, por novos projetos de circulação e de atividades econômica.

Neste diapasão, a regionalização da Amazônia gerou a criação de novos núcleos urbanos a partir dos novos agentes que chegaram nesse espaço através do forte incentivo do Estado, que investiu na criação de infraestrutura para receber a nova onda migratória. Assim, os novos agentes – imobiliários, trabalhadores e outros-, foram os responsáveis também pela expansão de pequenos povoados existentes, o que provocou uma reconfiguração da malha municipal, visto que “a presença de um novo ou renovado poder econômico e político local, que definiu territorialidades cujos epicentros fossaram a serem as sedes políticas de novos e antigos municípios” (TRINDADE JR., 2015, p.100).

Os diferentes tipos de cidades são particularizados através de suas configurações espaciais e de processos por meio dos quais a floresta e seus recursos (materiais e simbólicos) adquirem significados e importâncias também diferenciadas; isso em razão da maior ou menor presença de frentes econômicas e migratórias e de lógicas de circulação e de reestruturações socioespaciais impostas à região Amazônia em períodos mais recentes (TRINDADE JR., 2013, p. 4).

A ação do Estado e do grande capital a partir da década de 1960 implicou na reestruturação do espaço amazônico com o aumento da população local, instalação de grandes empreendimentos, bem como a construção de “cidades empresa” – para atender

as necessidades dos projetos – a partir dos incentivos fiscais e creditícios. Tudo isso provocou uma nova ordem imposta ao espaço amazônico (TRINDADE JR., 2015).

Neste contexto, com as estratégias de desenvolvimento regional, criadas pelo governo, as cidades ganham destaque, pois apresentam uma lógica intencional ou espontânea de ordenamento do território (MACHADO, 2000). Sendo assim, as cidades passam a cumprir no ordenamento territorial, novos papéis que corroboram com o desenvolvimento interno da região, com a estruturação do território por meio dos fixos e fluxos.

É possível reconhecer a existência de diversos modelos de urbanização impostos à Amazônia brasileira, os quais se combinam e coexistem dentro do mesmo espaço urbano, revelando uma multiplicidade de faces do ambiente urbano. Esta urbanodiversidade regional está relacionada a diferentes formas de ordenamento do espaço intraurbano, como: a) o bairro ribeirinho – que representa a relação de proximidade com o rio; b) o bairro espontâneo – o qual surge tendo como parâmetro a relação do rio, mas que pode se redefinir a partir de outros elementos geográficos; c) o bairro pré-definido – que tem a sua ocupação estabelecida em loteamentos destinados à moradia (TRINDADE JR; SILVA; AMARAL, 2008).

Na Amazônia brasileira, a relação rural-urbano ou campo-cidade, prevalece em muitas cidades ribeirinhas. Tais cidades são fundadas e permanecem muito dependentes da hidrografia para caracterizar as suas atividades, como transporte, serviços, comércio, economia e cultura. Sob esta concepção Trindade Jr, Silva e Amaral (2008, p. 38), caracterizam estas cidades em função de quatro aspectos.

As cidades ribeirinhas aqui consideradas são cidades, a rigor a) localizadas às margens dos rios, às vezes de grandes rios, seja considerando a sua largura, seja levando em conta o volume de água, ou ainda, o tamanho do seu curso fluvial [...]; b) pequenas, quanto ao seu tamanho populacional, à extensão de seu formato territorial e às funções urbanas que nelas se fazem presente; c) locais dados ao alcance de suas polarizações, a sua forma de relação com o espaço do seu entorno e sua forma de inserção no conjunto regional; d) tradicionais, no sentido de ordenamento espacial, do conjunto sub-regional em que se inserem do padrão de ordenamento intraurbano, da produção econômica e das relações socioculturais locais e regionais.

Conforme Trindade Jr et. al. (2011), a localização na margem de um rio é o primeiro fator de identificação de cidades ribeirinhas na Amazônia, todavia a relação com o rio e a importância do mesmo na vida cotidiana das pessoas na cidade constituem os elementos fundamentais de caracterização para esse tipo de cidade.

De acordo com Costa (2012), um elemento fundamental para análise das cidades ribeirinhas é a beira rio, a qual corresponde ao ponto de contato entre o rio e aglomeração urbana, e que apresenta em sua paisagem um conjunto de objetos espaciais como portos, trapiches, barcos e diferentes serviços.

O autor supracitado busca identificar as cidades amazônicas para além da paisagem, ou seja, para além das formas espaciais, classificando as cidades ribeirinhas como cidades da floresta, uma vez que essas cidades mantêm interações socioespaciais intensa com o seu entorno imediato. Até a década de 1960, essas cidades predominavam na região amazônica, sendo caracterizadas como cidades pequenas que estão frequentemente ligadas ao rio no que tange a circulação fluvial, e apresentam uma dinâmica pouco intensa marcada por uma temporalidade lenta (TRINDADE JR, 2010).

As cidades localizadas às margens dos rios estão evidenciadas em uma temporalidade que se contrasta com a modernidade do tempo acelerado, o atual mundo globalizado. Quando Trindade Jr. et. al. (2008) escrevem sobre cidades ribeirinhas na Amazônia, identificam especificidades, resultantes de vários modelos de urbanização desenvolvidos principalmente no contexto das frentes de expansão econômica que se materializaram a partir da década de 1960.

Trindade Jr. (2013, p.6) em suas produções apresenta a ideia de “cidade da floresta” e “cidade na floresta” para compreender a diversidade dos espaços urbanos na região. As cidades da floresta são caracterizadas como cidades pequenas marcadas pela circulação fluvial e ligadas ao modo de vida rural tradicional, apresentando forte relação com a dinâmica da natureza e articulações com as localidades do seu entorno. Já as cidades na floresta são “aquelas que tendem a se articular principalmente às demandas externas à região, fazendo do ecossistema florestal um elemento de pouca integração aos novos valores da vida urbana” (TRINDADE JR, 2013, p.6).

As cidades da floresta e as cidades na floresta não podem ser concebidas como excludentes, visto que:

É a convivência de relações, de temporalidades, de espacialidades e de padrões territoriais, faz-nos reconhecer a complexidade do processo de urbanização na região, remetendo-nos à coexistência de diversas temporalidades e espacialidades, marcadas por uma e por outra, notadamente em realidades relativamente mais transformadas pelos novos processos (TRINDADE JR, 2013, p.6.).

O espaço amazônico é composto por distintas realidades urbanas em virtude da existência de uma pluralidade de relações, temporalidades e de espacialidades. Assim, a

Amazônia torna-se dinâmica e diferenciada por ser “uma sociedade diversamente territorializada e que cada vez mais se caracteriza pela multiplicidade de apropriações, de acréscimos, de subtrações e também de resistências” (TRINDADE JR, 2013, p. 6-7).

Trindade Jr. (2015) reconhece um processo em que as cidades da floresta, as quais são mais comuns na Amazônia, até a primeira metade do século XX, vêm perdendo importância para as cidades na floresta, que ganharam destaques a partir do desenvolvimento de políticas de integração regional. Essas cidades da floresta têm forte ligação com a natureza, e mantêm relações orgânicas com o seu entorno; as cidades na floresta se articulam, sobretudo, às demandas externas da região, recusando as potencialidades da floresta, tornando-a uma fonte de recursos de exploração econômica.

Uma das melhores expressões da urbanização difusa, entretanto, associa-se à concepção de regionalização apoiada nos polos de crescimento, pensados para a Amazônia de forma a viabilizar grandes interesses corporativos. Concebida inicialmente como cidades fechadas, as cidades implantadas para esses fins estavam ligadas a projetos minerais e de infraestrutura, tornando-se modelos de um urbanismo extravertido e de pouca interação local, ainda que os discursos construídos a respeito de algumas dessas cidades pudessem caracterizá-las como sendo abertas ou semiabertas, alegando-se atender também às demandas do entorno (TRINDADE JR., 2015, p. 101).

O autor identifica um novo padrão de desenvolvimento na Amazônia marcado pelo volume de mão de obra especializada a partir das cidades que são criadas na floresta para atender aos ditames do capital globalizado, e também, a forte pressão que é exercida sobre os recursos naturais que são profundamente explorados, a exemplo do pescado explorado na região do Salgado Paraense, sobretudo em Vigia de Nazaré.

De acordo com Trindade Jr. (2015, p.102), existem novas formas de difusão do urbano na Amazônia, com a extensão da ideia de polarização – com eixos de nós, redes e vias nas regiões de planejamento, com o objetivo de integrar esses espaços aos mercados globais, por meio da rede de transporte, telecomunicações e cidades, haja vista que a integração regional é “alimentada pela interiorização do desenvolvimento e pelos corredores de exportação”.

Nessa perspectiva, a rede urbana sofre uma modificação; ela passa a ser menos rígida no sentido da hierarquia de cidades, ao passo que define curtos-circuitos e dá importância aos novos centros urbanos regionais que, por sua vez, assumem o papel de nós de fluxos diversos, com destaque para os produtos do agronegócio e mineração (TRINDADE JR., 2015).

Frente à tendência de uma urbanização difusa no espaço amazônico, o autor argumenta que é necessário se pensar em “cidades para a floresta” como possibilidade que se coloca entre as cidades da floresta e cidades na floresta – essas últimas que estão cada vez mais presentes, disseminando novos conteúdos urbanos nesse espaço regional, nesse sentido:

As pequenas cidades na rede urbana regional tendem a expressar a combinação de elementos e atributos originados em escalas diferenciadas, acompanhando em muito as dinâmicas das sub-regiões das quais fazem parte, e revelando, com isso, particularidades e perfis não necessariamente semelhantes aos de outras regiões do país (TRINDADE JR, 2013, p. 7).

Trindade Jr. (2013) aponta a existência de três tipos de cidades presentes na região amazônica, que se diferenciam a priori por sua origem e as relações que são estruturadas com outras localidades. Desse modo, fala-se em cidades-empresa – são aquelas construídas em razão dos grandes empreendimentos econômicos; as cidades rodoviárias que estão relacionadas à colonização oficial engendrada pela ação direta do Estado; e as cidades tradicionais, reconhecidas por se situarem em regiões que foram indiretamente impactadas pelas frentes econômicas, e são definidas pelo vínculo que esses espaços mantêm com a floresta, sobre as cidades dessa última classificação.

São cidades tidas como tradicionais e consideradas pioneiras no processo de organização do território, posto que algumas surgiram ainda nos primeiros momentos da colonização. Tais núcleos urbanos são presididos por um tempo lento e dinamizados por atividades econômicas tradicionais, praticadas principalmente no seu entorno, mas que, internamente imprimem dinamismo e particularidades, tal a relação entre as dimensões do rural e do urbano nelas existentes (TRINDADE JR., 2006, p. 15).

As cidades tradicionais englobam as cidades ribeirinhas, as cidades de colonização agrária antiga e as cidades híbridas. Essas cidades se distinguem pelo seu padrão de ocupação, pela população e pelos vínculos culturais (TRINDADE JR., 2006). Neste contexto, o recorte espacial da pesquisa se constitui, a princípio, como uma cidade ribeirinho-litorânea, todavia, a partir da dinamização de fluxos pela estrada, Vigia de Nazaré passou a manter outra dinâmica, sem anular a anterior, tornando-se uma cidade híbrida de “rio” e de “estrada” (BENTES; RAIOL, 2017).

As cidades tradicionais na Amazônia surgiram no período colonial de modo que seu conceito está atrelado às estratégias de dominação e conquista do território, servindo de apoio logístico para a apropriação de riquezas naturais (VICENTINI, 2004). Dentro desse contexto, é importante mencionar o papel da Igreja Católica em virtude da

transformação que fizeram de aldeias indígenas em aldeamentos religiosos, os quais marcaram de forma profunda o tempo e a paisagem dessas cidades.

Conforme Trindade Jr. (2013) as cidades ribeirinhas são as que mais representam a cidade tradicional da Amazônia, em virtude das densas relações com que mantém com o rio, seja ele utilizado como meio de lazer, circulação, contemplação e de subsistência. E ainda, são reconhecidas da forte presença da população nativa, com elementos culturais enraizados aos valores e saberes da floresta e do rio.

As cidades ligadas ao padrão de organização, associadas à colonização agrícola não recente, a exemplo das cidades da Zona Bragantina e do Nordeste Paraense, tem como características formas e conteúdos espaciais tradicionais e a forte ligação com o rio, não significa dizer, contudo, que nestes espaços não exista relações modernas, engendradas pelo desenvolvimento da técnica. Já as cidades híbridas são aquelas que estão ligadas aos diferentes processos de transformação do espaço amazônico, conferindo um caráter híbrido a partir de novos conteúdos que surgem a partir da estrada e que se mesclam com outros tempos do rio (TRINDADE JR., 2013).

Trindade Jr. e Malheiro, (2009), atentam para a análise e o entendimento das cidades ribeirinhas na Amazônia, pontuando que elas não devem ser estudadas como simples formações urbanas que estão às margens do rio, haja vista que existem outros elementos, além da localização absoluta, que as definem.

No início do processo de colonização da Amazônia, o rio era considerado o elemento mais importante para a dinâmica de múltiplos fluxos, pois permitia a circulação e servia como fonte de alimentos, visto que há uma diversidade de peixes na região. Além disso, o rio se destacava por influenciar no processo da ocupação urbana neste espaço.

Conforme mencionado, a construção das estradas, dentre as quais a PA-140, construída em 1908, que ligava a cidade de Vigia a outros núcleos, como Santa Izabel do Pará (PENTEADO, 1968) foram fundamentais para a dinamização do nordeste paraense. Todavia, apesar de ser uma estrada que ligava a cidade de Vigia a outros núcleos urbanos como Santa Izabel, esta não conseguiu catalisar os fluxos, permanecendo o rio, até então, como principal elemento da organização espacial de Vigia.

Para Trindade Jr. e Malheiro (2009), foi somente após a abertura de novas estradas na Amazônia, na década de 1960 principalmente, e, sobretudo, a Belém-Brasília (BR-010), que o rio passou a ser relativizado na região, não sendo mais o único elemento de organização espacial. Com isso, ocorreu uma dinamização de fluxos para o interior do

espaço urbano, possibilitando maior velocidade nas interações espaciais, e a aquisição de um novo sistema de objetos tecnicamente mais avançado.

Neste ínterim, houve uma redefinição das funções desempenhadas pelos núcleos urbanos na rede urbana regional, em virtude de uma nova “lógica territorial, que combina horizontalidades e verticalidades, continuidades e descontinuidades, regulações e hierarquias complementaridades e dominações, comandos e obediências” (TRINDADE JR; MALHEIRO, 2009, p. 10/11).

De acordo com Schor e Costa (2006), as cidades pequenas na Amazônia ocidental, que apresentam uma dinâmica econômica significativa e são dotadas de serviços básicos para atender a sua demanda e, por vezes, a de núcleos próximos a ela, exercem uma função intermediária entre cidades médias, pequenas e alguns povoados. As cidades pequenas com dinâmica econômica externa tem a economia direcionada para a exportação de produtos para cidade de porte grande. Por fim, as cidades pequenas dependentes são definidas pela falta de infraestrutura que não consegue desenvolver funções urbanas básicas e por isso torna-se dependente de outros tipos de cidades.

Pensar a cidade neste contexto regional marcado por um novo perfil da região amazônica implica em considerar as mudanças e permanências existentes no espaço regional e no espaço intraurbano, destacando o seu processo de formação urbana.

Como se mencionou anteriormente, a estrada gerou novas dinâmicas para as cidades amazônicas, alterando a sua organização espacial e seu papel na rede urbana. Portanto, pode-se dizer que a estrada foi um fator de extrema importância para o desenvolvimento, e principalmente para o crescimento de pequenas e médias cidades na Amazônia. Dessa forma, a partir da década de 1960, acompanhando as transformações socioespaciais em âmbito regional, Vigia também passou a ser dinamizada pela implantação e revitalização de malhas técnicas (BENTES, RAIOL, 2017), com um maior dinamismo da antiga estrada para Santa Isabel, que Brasil (1970) relaciona com os fluxos propiciados pela abertura da Belém-Brasília, e, além disso, Vigia sofreu influência da extinção da Estrada de Ferro Belém-Bragança, uma vez que estas ações podem ter provocado um processo de migração, tanto para o sul quanto para o norte, neste caso, para o litoral do nordeste paraense. Assim, Vigia pode ter recebido populações não apenas “[...] por ser polo de atração, mas por terem sido elas expulsas de seu antigo habitat”.

Segundo Bentes e Raiol (2017), o limite urbano da cidade de Vigia de Nazaré em 1960 era o Cemitério São Francisco de Assis, ponto de interseção entre a Tv. General

Gurjão (atual Av. Marcionilo Alves) e a Generalíssimo Deodoro, dando origem à Rodovia PA-412 (antes chamada de PA-16). Neste local foi construída a Praça do Manto em 1980, sendo este o novo limite da cidade por duas décadas e, segundo as autoras, foi somente a partir de 2000 que a expansão urbana ultrapassou este ponto.

De acordo com as autoras supracitadas, a expansão urbana de Vigia ocorreu após os anos 2000, em virtude da saturação da ocupação no núcleo urbano e de sua área imediata, e por conta das “baixadas” próximas ao centro, as quais ficaram saturadas em virtude de não haver mais terras disponíveis para a população nova se instalar:

A fase de expansão urbana iniciada em 1960 persegue até os dias atuais, porém uma divisão ocorre após 2000, com um típico processo de interiorização que não existia ou pelo menos não era tão forte. Tem-se aí uma cidade híbrida de “rio” e de estrada, sendo o próprio estuário (Guajará-Mirim e baía de Marajó) amplamente chamado de rio (BENTES; RAIOL, 2017, p.64).

Além disso:

O maior contingente populacional, associado à expansão da cidade, fez aumentar os contrastes no espaço, devido à formação de bairros periféricos cada vez mais afastados da orla e do núcleo original, na direção da Rodovia PA-412; e, também, à ocupação das “baixadas”, intensificando-se na década de 1980 (BENTES; RAIOL, 2017, p.65).

A intensificação da ocupação das baixadas ocorreu em virtude do crescimento demográfico da cidade que, segundo Baena (1986), registrou 3.000 mil habitantes em 1986, e 6.041 mil habitantes em 1940 (BRASIL, 1952).

Neste contexto, consonante as autoras, podemos afirmar que o crescimento da malha urbana possibilitou uma ocupação efetiva num espaço que ainda era rural ou semi-urbano antes de 1960 com novas dinâmicas que foram se desenvolvendo na cidade, particularmente em sua área de expansão a partir da ação de múltiplos agentes sociais, principalmente o Estado, proprietários dos meios de produção, comércio e serviços, agentes usuários de moradias de baixa renda e incorporadores (agentes fundiários).

A espacialização do Estado e dos proprietários dos meios de comércio e de serviços na cidade de Vigia tem provocado um rearranjo espacial na cidade. Enquanto o primeiro atua com mais vigor na área de expansão, os segundos tendem, ainda, a valorizar mais a área central (BENTES; RAIOL, 2017).

É importante ressaltar que a cidade de Vigia de Nazaré, embora apresente o setor de serviços em franca expansão, e tenha a agricultura como uma das fontes de sua economia, destaca-se por ainda ser um importante entreposto pesqueiro na região do

Salgado. Contudo, observa-se no espaço vigiense que novos serviços vão sendo instalados, como uma nova força comercial, e, diante disso, Vigia passa a se redefinir enquanto cidade-polo da Zona do Salgado (BENTES; RAIOL, 2017).

Em síntese, a partir do entendimento das autoras supracitadas, Vigia destaca-se ao estilo do que Trindade Jr. (2011, s/n) denomina de cidade intermediária, sendo definida a partir de sua “posição relativa e intermediária (entre as pequenas cidades e as metrópoles regionais), independentemente de sua expressividade político-econômica no contexto hierárquico de uma rede urbana”. Dessa forma, Vigia configura-se como uma cidade intermediária em função da intensificação de suas relações com outros centros urbanos, o que possibilitou um fluxo maior de pessoas em seu espaço intraurbano em busca dos diferentes serviços que esta cidade dispõe como serviços educacionais – universidades e Instituto federal, bancários e a própria atividade pesqueira, que gera entorno de si uma rede de serviços (lojas de apetrechos de pesca, pontos de comercialização do pescado e exportação no âmbito regional, nacional e internacional).

2.4.1. A ribeirinidade de Vigia de Nazaré

As classificações sistemáticas sobre cidades na Amazônia nos ajudam a compreender melhor as cidades, as regiões e o mundo; esse é um dos trabalhos da Geografia. Tais classificações são prerrogativas para a compreensão e para um melhor planejamento de políticas públicas, um horizonte para o combate das desigualdades socioespaciais. Contudo, ao classificar uma cidade deve-se estar atento para que não se incorra no equívoco de força o enquadramento de um espaço em uma categoria diversa de sua própria realidade. Além do mais, estas divisões/classificações de cidades são ínfimas em relação à multiplicidade do urbano na região amazônica.

Pensar as cidades ribeirinhas no tempo atual significa redefinir os elementos e as relações que corroboraram para os entendimentos desses núcleos urbanos, isto é, compreender que com o tempo e os avanços da ciência e da técnica, essas cidades passam por uma ressignificação socioespacial. Significa dizer que é retrógrado entender esses espaços como ribeirinhos pelo fato de estarem localizados às margens de um rio, imersos em um tempo pretérito e tradicional. Nesse sentido, é necessário compreender as cidades ribeirinhas como formação socioespaciais que apresentam mudanças e permanências em seu espaço, acompanhando os avanços tecnológicos e sociais. Destarte, o que define o atributo ribeirinho é o conteúdo das relações com o rio através da circulação, do imaginário e da sobrevivência (TRINDADE JR., 2003).

O conceito de ribeirinidade diz respeito a um modo de viver dos grupos sociais que vivem às margens de mananciais aquáticos, “de onde emanam os elementos materiais, imateriais e simbólicos que configuram o modo de vida desses grupos” (RENTE NETO E FURTADO, 2015, p. 159). Além disso, o termo se refere àqueles cujas práticas sociais estão relacionadas ao mundo das águas, no que tange à pesca, à coleta e à mariscagem.

O termo ribeirinho, contudo, busca identificar um perfil sociocultural de grupos caboclos que se estabeleceram às margens dos rios, num espaço dinâmico que articula as relações de sociabilidade e culturais dentro das particularidades desse espaço, onde a marca dessa configuração pode ser vista nos comportamentos, na maneira de viver, em sua alimentação, nas crenças, em sua religiosidade etc., específicos daquele espaço (RENTE NETO E FURTADO, 2015, p. 160).

O uso de canoas ou/e rabetas – que tem motor – é muito presente e importante na cidade de Vigia, principalmente para as comunidades pesqueiras que estão localizadas à margem do rio Guajará-Mirim em relação à cidade, haja vista que elas servem como meio de transporte, ainda que exista a estrada, muitas vezes, quando falta o combustível ou ocorre algum problema mecânico, a população dessas vilas vem até a cidade por meio do rio Guajará-mirim.

Segundo o relato de uma moradora vigiense (2019), é muito difícil ver as pessoas tomando banho no rio, em frente a orla, pois a população em si não tem esse hábito que outrora existia. Há uma história antiga na cidade que fala que as pessoas que tomavam banho no rio, conhecido por “rabo da osga”, desapareciam, e então isso ainda causa certo receio na população.

O “rabo da osga” é o local onde há uma reentrância do rio, o qual exerce a função de porto para receber as pequenas embarcações de pesca, bem como as de transportes de passageiros e cargas. Além disso, este espaço constitui o local de encontro diário dos pescadores, em virtude do descarregamento do peixe in natura, os quais são comercializados em barracas de madeira, cobertas de lonas plásticas, e que forma a extensão da feira municipal e do mercado de peixe (PALHETA; NOGUEIRA, 2019).

Os próprios moradores de Vigia, não só os pescadores, costumam ter em suas casas uma canoa, em que certas épocas do ano, eles saem para pescar os peixes que ficam bem em frente à orla da cidade, como o Bacu e o Baiucu, pescados que são muito peculiares dessa região. Desse modo, a população vigiense conserva práticas culturais históricas ligadas ao rio, o que evidencia um elemento de ribeirinidade desta cidade.

Outros elementos que nos permite vislumbrar a permanência do aspecto ribeirinho de Vigia são os festivais de pescados que ressaltam e valorizam a cultura local e envolvem a população, visto que esses eventos figuram como fonte de entretenimento. Nesse sentido, podemos destacar alguns eventos desse tipo: o Festival do Bacu, Festival do Marisco e o Festival da Gurijuba.

O Festival do Bacu ocorre anualmente no mês de abril, promovido pela Prefeitura Municipal, e consiste em um torneio de pesca esportiva do bacu, peixe que dá nome ao evento. São dois dias de programação com pratos feito do próprio peixe. Já o Festival do Marisco acontece no mês de julho, e é promovido pela associação de marisqueiros da vila de Porto Salvo, o qual oferece aos moradores e turistas degustação de vários pratos feitos de marisco: camarão, caranguejo, mexilhão, dentre outros; por fim, o Festival da Gurijuba que ocorre no mês de dezembro. Esse evento foi criado em Vigia por esta ser considerada a "terra da gurijuba", com o objetivo de divulgar a gastronomia local, cujo prato principal é a Gurijuba e seus derivados - peixe vindo da costa do Amapá (SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO – SETUR, 2017).

Tais eventos, portanto, constituem um importante vetor de ribeiridade, uma vez que, apesar da cidade Vigia ter passado por intensas transformações socioespaciais a partir da consolidação da estrada e dos diferentes fluxos que passam por ela, os moradores preservam o seu caráter ribeirinho – essa sensibilidade que se materializa por meio de relações diretas com o rio.

2.4.2. A centralidade de Vigia de Nazaré

Um dos últimos estudos desenvolvidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para a identificação das regiões de influência das cidades, elaborado em 2007, indicou a necessidade de atualizar o quadro das Regiões de Influência das Cidades (REGIC), em virtude do avanço da globalização na economia e as modificações no espaço brasileiro a partir da inserção de novas tecnologias e redes técnicas.

O estudo do REGIC apoiou-se na ideia de centro de gestão de território, privilegiando essa função como definidor das hierarquias urbanas a partir do entendimento de Corrêa (1995, p.83, citador por IBGE, 2008, p.131), que o concebe como: “aquela cidade onde se localizam, de um lado, os diversos órgãos do Estado e, de outro, as sedes de empresas cujas decisões afetam direta ou indiretamente um dado espaço que passa a ficar sob o controle da cidade através das empresas sediadas”.

O recorte espacial desta pesquisa, Vigia de Nazaré, conforme o REGIC configura-se como um Centro de Zona, e que tem sua área de influência apenas em dois municípios, São Caetano de Odivelas e Colares (quadro 01). O centro de zona corresponde a cidades de menor porte e com atuação restrita à sua área imediata; exercem funções de gestão elementares, podendo ser classificada em A ou B em função de seu número de habitantes (IBGE, 2008).

No quadro abaixo é possível ver as distinções territorial e populacional, considerando a população urbana e rural de cada município influenciado por Vigia. Apesar da pequena quantidade de municípios sobre sua influência conforme o REGIC, vigia tem a sua centralidade expressa pela quantidade de área e de habitantes sob sua influência diretamente, respectivamente, 1.892 km² e 76.161 mil habitantes (IBGE, 2010), como podemos observar no quadro 01.

Quadro 01: Área de influência de Vigia. Dados populacionais.

Municípios	Extensão Territorial (km²)	Pop. Total	Densid. Demogr. (hab./km²)	Pop. Urbana	(%) da Pop. Urbana	Pop. Rural	(%) da Pop. Rural
Vigia	539,1	47.889	88, 83	32.353	67,56	15.536	32,44
São Caet. de Odivelas	743,5	16.891	37,4	6.958	41,19	9.933	58,81
Colares	609,8	11.381	46,91	3.661	32,17	7.720	67,83

Fonte: IBGE (2010).

A partir do exposto, podemos analisar que a maior parte da população da área de influência encontra-se em Vigia, com 47.889 mil habitantes, resultando em densidade demográfica bem superior aos demais municípios. Apesar de São Caetano de Odivelas ter a maior extensão territorial em relação aos outros municípios, possui apenas 16.891 mil habitantes, sendo menos da metade da população do município de Vigia.

No que tange à urbanização da população, o município de Vigia se destaca, com o maior número de habitantes morando na cidade, com 32.353 habitantes, o que corresponde a 67,56%, e 15.536 morando na zona rural, correspondendo a 32,44%. Nos

outros municípios a população urbana prevalece em relação a rural. Nota-se que há, portanto, mais pessoas residindo na cidade.

A pesquisa mais recente realizada pelo IBGE (2017) construiu um novo modelo de divisão regional para o país, o qual passou a classificar as cidades brasileiras em regiões imediatas e regiões intermediárias em virtude das transformações ocorridas na dinâmica econômica do mundo, considerando a inserção do Brasil nos circuitos mundiais e as novas polarizações globais.

O estudo destaca que:

É expressivo o aumento verificado na diferenciação interna do espaço territorial brasileiro, como resultado de modificações econômicas, demográficas, políticas e ambientais vivenciadas nas últimas décadas, reforçando a necessidade de atualização do quadro regional anterior (Mesorregiões e Microrregiões Geográficas) produzido na década de 1980 (IBGE, 2017, p. S/N).

Neste novo estudo do IBGE (2017), Vigia de Nazaré passa a integrar a Região Geográfica Imediata de Belém junto com outros 14 municípios que, por sua vez, estão inseridos na Região Geográfica Intermediária de Belém.

As Regiões Geográficas Imediatas têm como referência a rede urbana, e são estruturadas por centros urbanos próximos com a finalidade de satisfazer as necessidades imediatas das populações a partir da oferta de alguns serviços, como: procura por serviços de saúde e educação; prestação de serviços públicos – como postos de atendimentos do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS; compras de bens de consumo e etc. Essas regiões substituem as Microrregiões (IBGE, 2017).

Infere-se, portanto, a partir desta leitura que Vigia estabelece significativas interações espaciais com outros centros urbanos, sobretudo com a metrópole Belém, a qual corresponde o polo articulador da região imediata, visto que Vigia dispõe de serviços que consegue atender, em certa medida, às necessidades imediatas de parte da população que formam essa região, mais precisamente a população de Colares, São Caetano de Odivelas, Santo Antônio do Tauá e, em menor grau, Santa Isabel do Pará.

De acordo com Bentes e Raiol (2017),

A reorganização espacial do setor de serviços na cidade de Vigia, ao longo da segunda metade do século XX e início do XXI, deu-se com a implantação de novos sistemas de objetos no espaço e, conseqüentemente, a geração de novos fluxos. Esses sistemas de objetos estão relacionados: com o maior dinamismo de fluxos/relações pela estrada; com o advento da pesca industrial; e a instalação de novos serviços voltados para a população local e do entorno do Município, como os educacionais, financeiros, previdenciários e outros serviços privados (BENTES; RAIOL, 2017, p. 70/71).

Nesse sentido, percebe-se que Vigia dispõe de um sistema de objetos capaz de atender outras demandas para além da sua, como é o caso do Instituto Nacional de Previdência Social (INSS), a Universidade do Estado do Pará (UEPA), o Instituto Federal do Pará (IFPA), a Escola Estadual Tecnológica do Pará (EETEPa). Além dos serviços financeiros, com o Banco do Brasil, Banpará e Bradesco, serviço de comércio e de moradia, com a presença de condomínios fechados, como o da empresa VALE.

Para Bentes e Raiol (2017),

O dinamismo do setor de serviços em Vigia e seu crescimento nos últimos anos, conforme indicado pelo aumento dos de ICMS e na expansão mesma das atividades do terciário do espaço urbano, junto com as relações que ela engendra, reafirmam e redefinem o papel de Vigia como cidade-polo no contexto da Microrregião do Salgado e outras que, mesmo estando fora desse espaço, também são influenciados, a exemplo de Santo Antônio do Tauá e Santa Isabel do Pará (BENTES; RAIOL, 2017, p. 93).

Diante do exposto, constatou-se que através da oferta destes serviços, a cidade de Vigia tem forte centralidade pautada no setor de serviços, sobretudo a partir da expansão do tecido urbano, bem como ganha notoriedade por ser um grande polo pesqueiro da região do salgado, com a pesca comercial artesanal e a pesca comercial industrial.

CAPÍTULO 3 - A PESCA NA AMAZÔNIA

Neste capítulo apresenta-se o desenvolvimento da atividade pesqueira na região amazônica, como uma das principais para a subsistência e economia da população. Além disso, destaca as características da pesca desenvolvida em Vigia, com ênfase para a comercialização do pescado, de modo a revelar o papel desempenhado por esta cidade na rede urbana regional, a partir da indústria pesqueira e da dinâmica de fluxos entre a cidade e região.

3.1. O DESENVOLVIMENTO DA PESCA NA REGIÃO AMAZÔNICA

A pesca, indubitavelmente, é uma das principais atividades econômica e de subsistência para os povos da Amazônia, visto que a região amazônica abrange uma enorme bacia hidrográfica, repleta de rios e de recursos pesqueiros, os quais, ao longo do tempo, constituíram a principal fonte de alimento e de renda da população local, considerando, também, a agricultura.

O Código de Pesca - Lei 11.959 de 29 de junho de 2009 - define recursos pesqueiros como: “os animais e os vegetais hidróbios passíveis de exploração, estudo ou

pesquisa pela pesca amadora, de subsistência, científica, comercial e pela aquicultura”. Em seu Artigo 2º, inciso III, a pesca é definida como: “toda operação, ação ou ato tendente a extrair, colher, apanhar, apreender ou capturar recursos pesqueiros”.

A atividade pesqueira começou a ser realizada na região amazônica com os povos indígenas. A importância da pesca na região está relacionada ao período anterior ao da colonização, quando os indígenas já utilizavam o pescado como fonte de alimento. No entanto, convencionou-se a delimitar o início da atividade pesqueira na Amazônia brasileira a partir do período colonial, por meio da criação dos pesqueiros reais – áreas de farta produção demarcadas pelas autoridades, nas quais os índios-pescadores eram forçados a pescar para garantir o sustento de outros grupos, como os militares, os religiosos e os funcionários da Fazenda Real (VERÍSSIMO, 1985).

Para Loureiro (1985), o consumo alimentar dos indivíduos na Amazônia e, sobretudo, no Pará, esteve baseado desde o início da colonização, no pescado e nas pequenas culturas agrícolas, dentre as quais se destacam a mandioca para a fabricação da farinha. A autora supracitada destaca alguns fatores que favoreceram essa atividade de pesca na região amazônica, tais como:

A abundância, variedade e qualidade dos peixes da Amazônia; a existência de grande potencial pesqueiro nos rios lagos e centros próximos; a relativa facilidade de captura com instrumento de trabalho simples e de fácil fabricação, como as armadilhas, o arpão, o espinhel, a tarrafa e outros [...] a existência de mercados consumidores, embora pequenos, nas cidades, vilas, povoados e colônias agrícolas (LOUREIRO, 1985, p.3).

Assim, entende-se que todos esses fatores relatados por Loureiro (1985) corroboraram para tornar a pesca na atividade produtiva mais antiga da região, e o pescado, ao lado da mandioca, no alimento mais consumido pela população local (RENTE NETO E FURTADO, 2015).

A pesca artesanal na Amazônia é de suma importância para a alimentação da população local, além de servir como fonte de renda a partir da comercialização do pescado em diversas escalas, como para os grandes centros urbanos regionais, para o sul do país e para o exterior (ISAAC ET AL., 1996).

Na Amazônia encontra-se a maior diversidade de peixes de água doce do mundo. “A hidrologia da bacia amazônica configura-se como um imenso complexo de rios, igarapés, lagos, canais e furos nos quais abriga cerca de 20% de toda a água doce da terra” (SANTOS; SANTOS, 2005, p.170). Ademais, em virtude da riqueza em espécie de

recursos pesqueiros presente na região, o preço do pescado varia em função do mercado, da espécie, do período do ano e do tamanho do pescado, mas há também outras variáveis.

Nessa perspectiva, segundo Barthem e Fabré (2004), a pesca na região amazônica destaca-se frente às outras regiões brasileiras, tanto costeiras quanto de águas interiores, em função de sua riqueza de espécies exploradas, pela quantidade de pescado capturado e pela dependência da população tradicional a esta atividade. Sendo estas, portanto, as características e especificidades da pesca na Amazônia.

Veríssimo (1985) apresenta em sua obra um importante conjunto de informações históricas sobre a pesca na região amazônica. Para ele, as pescarias amazônicas podem ser divididas em grande e pequena pesca, em função dos movimentos das populações que determinam a quantidade do pescado e o seu valor comercial. Assim, a grande pesca seria aquela que atua como indústria, na qual os seus produtos são comercializados ou de escambo, ao passo de contribuir para o aumento da riqueza da região; já a pequena pesca é desenvolvida paralelamente a grande pesca, como um complemento, ou podendo ser exercida de forma independente, sendo esta, apenas um recurso de alimentação para os indivíduos como forma de suprimento local.

A primeira grande pescaria comercial ocorreu em função da captura do pirarucu (*Arapaima Gigas*) no século XIX, ainda que a captura desse pescado tenha iniciado no século XVIII. No final do século XIX houve uma maior pressão sobre a exploração do pirarucu devido ao declínio e exploração do peixe-boi (VERÍSSIMO, 1985). Além disso, outros pescados capturados na Amazônia, durante os três primeiros séculos de colonização portuguesa, foram, basicamente, o peixe-boi (*Trichechus Inunguis*) e a tartaruga (*Podocnemis Expansa*). Todavia, em virtude de sua exaustiva captura, tais recursos pesqueiros foram se esgotando, acarretando na diminuição de suas populações (SANTOS; SANTOS, 2005).

De acordo com Batista et al (2004, p.65):

O colonizador português efetuou importante contribuição tecnológica para a pesca quando introduziu o metal na confecção dos apetrechos, seja em anzóis ou como ponteira de apetrechos penetrantes. Também contribuiu para o desenvolvimento de novas técnicas para o uso das redes confeccionado com fibras autóctones ou de algodão, materiais já disponíveis.

A captura do pescado a princípio era efetuada com a utilização de linha de mão com anzol, arpão ou arco e flecha, além dos currais, matapis e tarrafa (VERÍSSIMO, 1985). Porém, a partir da década de 1960, popularizou-se o uso de redes, pois o náilon

tornou-se mais acessível, visto que até esse momento o uso de redes na pesca era novo. Com isso, a malhadeira se constituiu no utensílio de pesca mais importante nessa categoria (BATISTA ET AL., 2004, p.80).

No que tange ao cenário da pesca regional, nesta atividade operam tanto pescadores profissionais como ribeirinhos, os pescadores locais. *In verbis*:

No primeiro caso, os pescadores operam a partir de barcos de pesca ou pescam e vendem grande parte de sua produção para as “geleiras” (embarcações com caixas ou urnas com gelo). No segundo caso, os pescadores comercializam sua produção nos mercados dos centros urbanos municipais, ou enviam diretamente para grandes centros urbanos, transportando a produção em caixas de isopor com gelo nos barcos de linha regionais ou enviam indiretamente através da intermediação das geleiras (BATISTA ET AL., 2004, p.81)

Segundo os autores supracitados, a pesca artesanal litorânea de pequena escala é efetuada no litoral norte e no estuário amazônico por um grande número de barcos de madeira, canoas, botes e embarcação manual, nas praias ou por meio de currais, que apresentam uma variedade de tamanhos, capacidade, espécies e outros.

Segundo Souza et al. (2015), a produção pesqueira na região norte é produto de uma variedade de artes e métodos de captura de pescado que vai desde um simples anzol, como os de espinhel, até às grandes redes de arrasto de fundo. Nota-se que grande parte de apetrechos para a pesca é utilizada em pescarias de caráter artesanal.

A legislação da pesca classifica esta atividade em comercial e não comercial. A primeira pode ser artesanal e industrial; a segunda diz respeito à científica e a amadora (LEI 11.959/09). Para efeitos deste trabalho, concentram-se as análises em torno da pesca comercial, em consonância com objetivo deste capítulo e do lócus de pesquisa.

A pesca comercial artesanal (Art. 8º, inciso I, alínea a):

Quando praticada diretamente por pescador profissional, de forma autônoma ou em regime de economia familiar, com meios de produção próprios ou mediante contrato de parceria, desembarcado, podendo utilizar embarcações de pequeno porte.

A pesca comercial industrial (Art. 8º, inciso I, alínea b):

Quando praticada por pessoa física ou jurídica e envolver pescadores profissionais, empregados ou em regime de parceria por cotas-partes, utilizando embarcações de pequeno, médio ou grande porte, com finalidade comercial.

Conforme Batista et al. (2004), a pesca industrial é aquela desenvolvida por pescadores profissionais na região do estuário amazônico e destinada à exportação. Neste tipo, os barcos utilizados para a captura do pescado são de aço, com casco metálico de

17 a 29 centímetros de comprimento, com a utilização de redes em parelha. A pesca industrial concentra-se na captura da piramutaba (*Brachyplatystoma Vaillantii*), no pargo (*Pagrus Pagrus*) e no camarão de água doce.

Batista et al. (2004) classifica a frota de embarcações que realizam operações pesqueiras no estuário e nas águas costeiras em duas categorias: frota industrial e frota artesanal. A frota industrial é destinada à captura da piramutaba (*Brachyplatystoma Vaillantii*) no estuário, que utiliza arrasto, constituindo a única pesca industrial de pescado de água doce na Amazônia. Além disso, nesta zona estuarina, tem-se a pesca industrial com arrasto do camarão rosa (*Farfantepenaeus Subtilis*), pargos (*Pagrus Pagrus*) com linhas e de lagostas (*Panulirus Argus*), com redes de amalhe no fundo.

A frota de embarcações utilizada na pesca artesanal de pequena escala é composta por um enorme contingente de unidades de madeira, os quais pescam com redes de espera de tamanhos distintos, podendo alcançar alguma vezes até 3 km de comprimento, e também usar espinhéis. E, além das embarcações artesanais, encontra-se uma quantidade significativa na pesca estuarina de pequena escala (IBAMA, 1997).

Segundo Batista et al. (2004), existe uma variedade de utensílios de pesca utilizada por pescadores da Amazônia, desenvolvidos com o objetivo de capturar recursos pesqueiros específicos, a fim de explorar de forma mais eficiente o recurso alvo, sob uma determinada condição ambiental. Entende-se por exploração o aproveitamento econômico de uma determinada área, previamente estudada, sobre tudo quanto aos recursos naturais.

Partindo desta premissa, busca-se aprofundar o estudo da atividade pesqueira a partir da caracterização da pesca na cidade de Vigia de Nazaré.

3.1. CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE PESQUEIRA EM VIGIA

A agricultura e a pescaria foram as duas principais atividades de subsistência da população vigiense. As famílias, de forma alternada, trabalhavam em torno das duas atividades, de modo a obter os recursos naturais para a sua própria subsistência, uma vez que o fator primordial que motivava a prática pesqueira era o sustento familiar, que através da qual, conseguia-se uma renda de suma importância para a sobrevivência (LOUREIRO, 1985).

Sendo uma atividade secular, a pesca no município de Vigia conquistou um papel importante para a economia do município, bem como lhe conferiu destaque, atuando como um importante entreposto pesqueiro da região do Salgado, em virtude de sua localização geográfica com as principais áreas de pescaria. Além disso, a pesca fez com

que Vigia se tornasse uma das comunidades de pescadores mais antigas do Estado do Pará no que concerne a frequência e o volume de sua produção (BAENA, 2004).

Segundo Brasil (1970), os municípios do Salgado paraense, em sua totalidade, dedica-se, em menor ou maior grau, à atividade pesqueira, entre eles Vigia se destaca com participação de 6,6% da produção da Zona do Salgado.

Em 1966 e em 1968, segundo dados colhidos, respectivamente, do IBRA e do Instituto do Desenvolvimento Econômico-Social do Pará (IDESP), o arroz e a mandioca (raiz) ocuparam posições de destaque na produção agrícola [...] [no entanto] a atividade que apresenta maior valor de produção é a pesqueira, representando $\frac{3}{4}$ da produção total do Município de Vigia (BRASIL, 1970, p.19).

A pesca se constitui como um dos sustentáculos da economia, embora grande parte da produção que chega e sai do município venha de fora do território paraense, pois um dos maiores estoque pesqueiros se encontra na costa do Estado do Amapá. Conforme a antiga Secretária de Pesca e Aquicultura do Estado do Pará (SEPAQ), dentre os principais municípios paraenses especializados na atividade pesqueira, Vigia lidera com 8.891 toneladas de pescado desembarcadas no município no ano de 2008. Além disso, a pesca é responsável praticamente pelo funcionamento da economia do município, sobretudo em seu aspecto formal (SANTOS, 2007).

No quadro 02, destacam-se os tipos de embarcação e suas características utilizadas na atividade pesqueira em Vigia, que envolvem tanto a pesca artesanal – com a montaria, canoa, canoa motorizada e barcos de pequeno e médio porte - como a pesca industrial – com o barco industrial.

Quadro 02: Embarcações utilizadas na atividade pesqueira em Vigia.

Tipo de embarcação	Características
Montaria	Embarcação movida a remo, de pequeno porte, chamada também de bote a remo.
Canoa	Embarcação movida a vela e/ou a remo, sem convés ou com convés semifechado.
Canoa motorizada	Embarcação movida a motor e/ou a vela com ou sem convés, medindo até 7,99 m.
Barco de pequeno porte	Embarcação movida a motor e/ou a vela, com casco de madeira, convés fechado ou semifechado, medindo entre 8 e 11,99 m.
Barco de médio porte	Embarcação movida a motor e/ou a vela, com casco de madeira ou ferro, com casaria, convés fechado, medindo 12 m.
Barco da grande porte	Embarcação movida a motor e/ou a vela, com casco de madeira ou ferro, com

	casaria, convés fechado, medindo mais do que 12 cm.
Barco industrial	Embarcação motorizada com casco de aço, com ferramentas de apoio à navegação, captura e conservação do pescado, medindo 15 m.

Fonte: Elaborado pela autora com base em CEPNOR/IBAMA (2007).

Nos estudos realizados por Mourão et al. (2007) sobre a organização social e os aspectos técnicos da atividade pesqueira no município de Vigia, é possível destacar que a atividade pesqueira no município é representada pela colônia de pescadores Z-03 (Vigia-PA), por 14 comunidades pesqueiras e por 8 associações de pescadores.

A atividade pesqueira de Vigia pode ser classificada em duas categoriais: a pesca artesanal e a pesca industrial. Ambos os tipos se diferenciam numa perspectiva qualitativa no que tange “à natureza de suas organizações sociais, relações de produção e de mercado, tecnologia, métodos de captura, formas de beneficiamento, percepção e apropriação do meio em que atuam” (FURTADO, 1990, p. 54).

Na concepção do secretário da Colônia de Vigia (2019), a pesca industrial abrange todas as embarcações que tem registro de pesca na Capitania dos portos, na Secretaria de Aquicultura e Pesca (SEAP), que tem todos os seus pescadores de carteira assinada. Segundo ele, até um barco de cinco toneladas, se tiver todos os seus pescadores registrados, eles deixam de ser artesanais e passam a ser industriais. Já o artesanal pode ser até um barco grande, que pesque em mar aberto, desde que não tenha vínculos legais com os trabalhadores. A diferença, portanto, é a parte jurídica nas relações trabalhistas em ambos os tipos.

No quadro 03 estão sintetizadas as principais características das duas categorias de pesca realizada na cidade de Vigia, explicitando os aspectos que as diferenciam e os agentes que atuam em cada uma:

Quadro 03: Características gerais da pesca em Vigia

Características	Pesca artesanal	Pesca industrial
Perfil do pescador	Trabalhador informal	Trabalhador formal
Técnica	Artesanal	Industrial
Ambiente de pesca	Canais de rio e alto mar	Estuário e alto mar
Embarcações	Canoas motorizada e barcos de pequeno, médio e grande porte	Barcos de grande porte
Pescados	Variedades de pescados com valores comerciais	Pesca específica (Piramutaba) de alto valor

	diferentes	comercial, e diversidade de pescados
Forma de comercialização	Forma fresca e salgada	Resfriados ou congelados
Destino	Mercado local, regional e nacional	Mercado regional, nacional e internacional
Principais agentes da pesca	Dono do barco, encarregado e motorista	Empresário, mestre e pescador

Fonte: elaborado pela autora, 2019.

De acordo com Sombra et al (2018), embora o Pará tenha destaque em relação a pesca industrial no âmbito da Região Norte do país, a pesca artesanal é a responsável pela grande produção pesqueira do estado.

Os pescadores artesanais de Vigia organizam-se em dois grupos: pescadores do “chega e vira” e os “pescadores de fora”. O primeiro diz respeito aos pescadores que dispõe de baixa tecnologia em seus apetrechos de pesca, por isso, só podem realizar viagens de pouca duração, de modo a retornar diariamente para a cidade com no máximo quatro toneladas de pescados capturados nas águas oceânicas desde Curuçá até o nordeste da Ilha do Marajó, abrangendo o litoral de Soure e Salvaterra. O segundo grupo, por sua vez, divide-se em pescadores amazonistas, os quais descem as águas do Amazonas até o oceano, e os pescadores “nortistas”, que percorrem do oceano ao Amazonas (NOGUEIRA; CHAGAS, 2011).

No que se refere à associação de classe, na cidade de Vigia tem-se a Colônia de Pescadores, um órgão federal fundado através da Lei 11.699 de 13 de junho de 2008. Em seu artigo 1º tem-se: “As colônias de Pescadores, as Federações Estaduais e a Confederação Nacional dos Pescadores ficam reconhecidas como órgãos de classe dos trabalhadores do setor artesanal da pesca, com forma e natureza jurídica próprias, obedecendo ao princípio da livre organização previsto no art. 8º da Constituição Federal”. Desse modo, entende-se que a Colônia é única representante legal dos pescadores no município de Vigia.

A colônia de pescadores de Vigia Z-03 é considerada uma das mais antigas do país, foi fundada em 27 de maio de 1921, contendo, aproximadamente, cerca de três mil pescadores cadastrados (MOURÃO ET AL., 2007). Todavia, conforme a fala do secretário da Colônia (2019), atualmente este órgão tem 4.688 pescadores registrados, contudo, com mais de 90% de inadimplência. Isto significa que cerca de apenas 468 associados cumpre com as suas obrigações legais.

As embarcações também devem ser registradas pelo órgão de classe, porém muitos pescadores, como foi relatado durante o trabalho de campo, não valorizam a categoria representante. Assim, a maioria das embarcações de Vigia não tem registro na Colônia, existe apenas na Secretária de Estado de Desenvolvimento Agropecuário e da Pesca (SEDAP), a qual é paralela ao governo federal.

Na Colônia Z-03 tem-se uma quantidade mínima de embarcações inscritas, são apenas 08 registradas, pertencentes a um empresário local. Nas palavras do secretário da Colônia (2019): “É o único dono de barco que tem o cuidado com os pescadores dele, que não viajam sem estarem atualizados, com a carteira em dia. Ele passou a fazer isso desde o dia em que foi multado na costa do Amapá”.

A importância de estar associado à Colônia de Pescadores se dá em virtude de que este órgão tem responsabilidade legal com os pescadores e com as embarcações que são associadas. Por exemplo: “se acontecer um naufrágio aí fora de uma embarcação que não tem registro na Colônia e não tem pescadores associados, automaticamente a Colônia não tem compromisso com eles” (SECRETÁRIO DA COLÔNIA, 2019).

No que se refere às associações de pescadores, Mourão et al. (2007) relata que elas foram criadas com a finalidade de concorrer a fontes de financiamento de recursos disponíveis, visto que o Fundo Institucional do Norte por meio do Banco da Amazônia, a partir de 1995, disponibilizaram um grande número de financiamentos destinados à atividade pesqueira.

No município de Vigia foram constados pelos autores supracitados, a presença de 8 associações, que se diferem uma das outras quanto ao número de embarcações financiadas. São elas: CAPAV (Caixa Pesqueira Artesanal de Vigia); AMAPESCA (Associação das Mulheres Pescadoras da Comunidade de Vigia); ACAPAV (Associação Comunitária e Ambiental dos Pescadores Artesanais do Município de Vigia); ASSPAV (Associação dos Pescadores Artesanais de Vigia); ATAPAV (Associação dos Trabalhadores na Pesca Artesanal de Vigia); AMUSPEB (Associação das Mulheres Pesqueiras das Regiões das Barretas); ASPECA (Associação dos Pescadores Artesanais de Curuçazinho e Adjacentes); ASPHONAB (Associação de Produtores de Hortaliças, Frutas, Frangos e Pescadores de Macapá da Barreta e regiões vizinhas).

Entretanto, as associações pesqueiras até o ano de 2016 estavam realmente filiadas à Colônia, contudo, depois que surgiu o Seguro Defeso do Marajó, o qual a região do Salgado não faz parte, as associações começaram a dar seguro defeso através de outras cidades, e por esse motivo a Colônia Z-03 desmembrou essas associações para que

não prejudicassem o órgão, por isso hoje em dia não tem mais associações de pesca filiada a Colônia de vigia (SECRETÁRIO DA COLÔNIA, 2019).

O Seguro Defeso dos Pescadores Artesanais (SDPA) é o benefício temporário correspondente a um salário mínimo, ofertado pelo Governo Federal, administrado pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), destinado aos profissionais que ficam impossibilitados de praticar a pesca no período de defeso, nos meses em que a pesca, para fins comerciais, é proibida com vistas a garantir a reprodução dos peixes.

Quanto às comunidades pesqueiras de Vigia, as mais consideradas conforme a maior produtividade de pescado são: Curuçazinho, Porto Salvo, Região das Barretas (que são várias vilas), Maracajá, Itapuá, Itaporanga do rio Açaí. Essa informação obtida através do trabalho de campo é de suma importância, visto que não consta em relatórios oficiais, pois não há registros em documentos do município sobre o volume do pescado que é produzido por essas comunidades, o que demonstra uma desorganização da administração do município.

Em entrevista com a Secretária de Pesca (2019) foram obtidas informações bem genéricas a respeito da atividade pesqueira no município, visto que não havia documentos elaborados pela prefeitura, nos quais tivessem registrados informações oficiais sobre a pesca – produção e comercialização do pescado, e pudesse ratificar aquilo que estava sendo dito verbalmente. Desse modo, percebe-se que não há controle sobre o desembarque e comercialização do pescado, bem como fiscalização, por parte da prefeitura local, o que revela a falta de controle da administração pública sobre os recursos pesqueiros produzidos pelo município.

Quando questionado sobre documentos/relatórios que apresente a produção do pescado em Vigia, o secretário da Colônia informou que isto não existe na cidade, que nem a Colônia e nem o próprio município tem controle sobre o pescado produzido na cidade.

Segundo o entrevistado, em 2012, o Estado do Pará foi o estado em que mais produzia pescado no Brasil, foi quando ele disparou e ganhou destaque em relação à Santa Catarina.

Nas palavras do Secretário da Colônia (2019):

Esse ranking surgiu da seguinte forma: a Federação de Pescadores chamou todas as Colônias de Pescadores para fazer um trabalho de estimativa de desembarque do pescado, foi o que Bragança fez na época, então durante 02 anos, nós ficamos com o título de estado que mais produzia o pescado, porque a gente calculava o que era produzido.

Além disso, o secretário relata as manobras que existem para o não pagamento de impostos de espécies de maior valor comercial, que acarreta na não contabilização verídica de todo o pescado que é produzido no município:

Eu que já fui encarregado de barco sei como fazer para que não apareça esse produto para não pagar impostos. Se sai um caminhão desse aqui ele vai cheio de pescada amarela, na próxima porta eles colocam 500 kg de cação e mais 500 kg de miritinga, os peixes que tem valor mais baixo, aí quando eles vão pesar, eles pesam por isso, então você nunca vai ter controle. E Bragança continuou fazendo aquela estimativa, até porque, a Colônia de lá trabalha diretamente com a Secretaria de Pesca municipal, o que é diferente daqui, que não sabemos o que a secretaria faz em virtude de questões políticas (SECRETÁRIO DA COLÔNIA, 2019).

Diante disso, verifica-se a dificuldade que há em fazer as estimativas de pesca mais próxima da realidade no município, bem como a falta de uma fiscalização mais rígida, o que prejudica a arrecadação de impostos tanto para o Estado quanto para o município, prejudicando também o reconhecimento de Vigia enquanto um dos maiores produtores de pescado da região do Salgado.

As informações obtidas durante o trabalho de campo no mês de agosto de 2019, durante uma entrevista com o secretário da colônia e pescadores, sobre a comercialização e o destino do pescado, revelam que os peixes exportados a partir da pesca artesanal, com destino a outras regiões levam o nome de Vigia. Entretanto, quando esses produtos não são consumidos nesses espaços, e ganham novos destinos, como Europa e Estados Unidos, o pescado perde a sua referência de origem, e levam, portanto, o nome desses estados, contabilizando, desse modo, para as estimativas de produção dessas regiões.

Neste sentido, o que é produzido pelos pescadores artesanais vigienses chega até o mercado nacional, mas não consegue ir diretamente para o mercado internacional por falta de processamento do pescado adequado. Assim, “se a Colônia tivesse apoio público de forma geral, por parte de alguns políticos, nós teríamos como fazer esse beneficiamento para poder realizar essa exportação diretamente com o nome de Vigia” (SECRETÁRIO DA COLÔNIA, 2019). Esse fato desafia as autoridades locais e regionais, uma vez que não se percebe mudanças concretas entorno da produção e comercialização do pescado, com o objetivo de valorizar o pescado a parti da pesca artesanal, beneficiando-o como produto acabado e industrializado, de modo a gerar mais emprego e renda para a população local.

Na escala regional é possível ver nos mercados de peixe e em feiras livres o peixe de Vigia, visto que o pescado vigiense tem prestígio, em virtude de ter a essência de ser

da “cidade do pescado”. Desse modo, há uma perspectiva cultural entorno da produção do pescado e do alcance de sua comercialização.

A dinâmica da captura do pescado em Vigia ocorre da seguinte forma: o atravessador/marreteiro, que por vezes é o grande empresário, conversa a princípio com o dono da embarcação com o intuito de oferecer a infraestrutura necessária para que o barco faça a sua viagem. Por exemplo, o empresário equipa toda a embarcação, tanto com o combustível quanto com os mantimentos necessários, assim, o peixe capturado já estará comprometido com este atravessador, que por sua vez, fará a negociação com dono do barco em relação às despesas e o valor da quantidade do produto.

Os atravessadores a partir do momento que consegue a sua produção, leva o produto para outras cidades, sobretudo para o consumo final no mercado do Ver-o-Peso na capital Belém. Estes são originários de diferentes cidades do Estado do Pará, bem como foi possível constatar, por meio de entrevistas, que muitos atravessadores vêm da região Nordeste do país, sobretudo do estado do Maranhão.

Sobre a importância da pesca para o município, o secretário da Colônia (2019) respondeu que a atividade pesqueira continua tendo um peso considerado na economia, haja vista que “durante o mês de julho e pela entressafra, quando acaba o peixe, o município desanda, o dinheiro passa a circular menos, e o comércio fica no prejuízo. Acredito que a pesca é responsável por 75% da economia do município”. Esse é um dado importante, revelado a partir da vivência de um morador, que observa as influências da atividade pesqueira no setor de comércio e serviços na cidade.

3.2.A DINÂMICA DE FLUXOS A PARTIR DA COMERCIALIZAÇÃO DA PESCA ARTESANAL

A pesca artesanal em Vigia apresenta variedades em termos de tamanho de embarcações, capacidade de estocagem, o tempo em que passa em mar aberto e o perfil de seus tripulantes. As entrevistas realizadas com os donos de embarcação, quando comparadas, revelam certas semelhanças, mas também apresentam algumas disparidades, sobretudo no que tange ao processo de captura do pescado.

É importante destacar que dentro da atividade pesqueira artesanal de Vigia há dois seguimentos: o primeiro, que envolve o pequeno pescador, dono de uma pequena embarcação (geralmente canoa motorizada), que necessita de no máximo três tripulantes, e que passam aproximadamente cerca de um dia pescando dentro do estuário do rio Guajará-Mirim, com capacidade de estocagem do pescado reduzida, conseguindo

abastecer somente o mercado interno-local; o segundo diz respeito às embarcações de porte maior, medindo a partir de 8 metros de comprimento, com a capacidade estocagem significativa, capaz de comercializar em escala regional e nacional o pescado capturado.

O pescador artesanal possui um conhecimento empírico muito rico que adquiriu com a vivência, uma vez que ele sabe quando e onde é melhor para jogar a rede de pesca, sem a presença de tecnologias. Esse pescador, geralmente, sai de manhã e volta à tarde, com uma pequena produção; é a chamada pesca “chega e vira”.

De acordo com o Loureiro (1985), a pesca artesanal no município de Vigia é praticada por meio de diferentes modalidades, como a pesca de curral, “chega e vira”, nortista e pelhudos – que são as formas com que é feita a captura do pescado. Nesse ponto, podem-se destacar as artes de pesca artesanais – rede de emalhar, linha de mão, manzuá e espinhel, entendida como os instrumentos utilizados para a captura do pescado.

Nos quadros abaixo (04 e 05) é possível verificar as características das modalidades de pesca usadas na pesca artesanal, e a classificação das artes de pesca mais recorrentes coletadas durante o trabalho de campo.

Quadro 04: Modalidade de pesca utilizada na pesca artesanal em Vigia.

Modalidade	Característica
Curral	O curral é constituído por cipós amarrados em um cercado de estacas no rio, com aberturas à jusante e à montante, permitindo à captura dos peixes aprisionados.
Nortista	A pesca dos nortistas é aquela que é realizada pelas grandes embarcações chamadas de “nortista” por seu ambiente de pesca ser mais ao norte
Pelhudos	Esta modalidade refere-se ao grupo de pescadores que capturam peixes de pele grossa, como a Gurijuba.
Chega e vira	Praticada por canoas motorizada ou à vela. A área de pesca é no litoral vigiense, Ilha do Marajó e às vezes nas proximidades de Salinópolis.

Fonte: elaborado pela autora com base no trabalho de campo (2019) e em Loureiro (1985).

Quadro 05: Artes de pesca utilizada na pesca artesanal em Vigia.

Arte de pesca	Característica
Rede serreia	É feita com um tipo de material mais fino do nylon, a linha Grilon, com o espaçamento menor entre cada ponto. É conhecida como “rede fina”, destinada a capturar peixe

	pequeno, como serra e corvina.
Rede malhadeira	É feita com um material mais grosso, um tipo de linha de Nylon, pontuada em intervalos maiores. É conhecida como “rede grossa”, destinada a capturar peixe maior, como guriuba e pescada amarela.
Linha de mão (anzol)	É utilizada por todo tipo de embarcação. Nos barcos de porte grande, ela costuma ter de 7 a 8 milhas.

Fonte: elaborado pela autora com base no trabalho de campo (2019).

Como se observa, há diferentes modalidades para a captura do pescado, bem como diferentes artes de pesca, isto é, instrumentos, usados na pesca artesanal. Tais modalidades e artes são usadas de acordo com a finalidade de cada pescador, considerando o tamanho da embarcação, a área de pescaria e o pescado alvo.

Podemos classificar a atividade pesqueira artesanal no município de Vigia da seguinte forma (quadro 06):

Quadro 06: Características da atividade pesqueira artesanal de Vigia.

Embarcação	Tempo no mar	Espécie capturada	Tripulação
Canoa	12 a 18 horas	Gó, Bagre, Piaba	2 a 3 tripulantes
Barco pequeno	8 a 15 dias	Serra, Gó, Corvina, Bandeirado	5 a 6 tripulantes
Barco médio	16 a 24 dias	Pescada, Corvina, Bagre, Piaba, Guriuba	7 a 8 tripulantes
Barco grande	25 dias	Pescada amarela, Guriuba, Dourada	9 tripulantes no mínimo

Fonte: elaborado pela autora com base no trabalho de campo (2019)

Há de se atentar para o fato de não generalizar as informações contidas no quadro, visto que há exceções. O quadro é apenas ilustrativo, exibindo informações de modo mais genérico. Por exemplo, um barco médio, às vezes, pode passar mais tempo no mar do que em média 16 a 24 dias, assim como ter outro pescado como alvo.



Figuras 02-04: Embarcações da pesca artesanal.

Nas figuras acima (02-04) é possível verificar os diferentes tipos e tamanhos de embarcações utilizadas pela pesca artesanal. A estrutura de cada embarcação varia conforme o seu tamanho.

As principais áreas de pescaria destacadas a partir das entrevistas são: Baía do Marajó, Costa do Amapá (conhecida pelos pescadores como canal) e próximo à divisa do Pará com Maranhão. Todos esses ambientes de pesca, de certo modo, estão mais próximos da cidade de Vigia, isto é, da orla, o que facilita as viagens para esses pontos. Por serem relativamente próximos à Vigia, muitas embarcações de outras cidades, como Belém e Bragança, costumam ancorar seus barcos na orla da cidade para abastecer e comprar alguns materiais de pesca.

As espécies de peixes variam de acordo com os ambientes e o período do ano em que são capturadas, o que não impede de encontrar uma mesma espécie em ambiente diversificado. Por exemplo, nas proximidades da baía do Marajó, encontrasse o peixe Serra (*Pristis Pectinata*), Pescada Gó (*Macrodon Anciolodon*) e Bandeirado (*Felichtys Marinus*); já na costa do Amapá, tem-se a Corvina (*Cynoscion Virescens*), o Bagre (*Bagre spp – Ariidae*) e a pescada (*Cynoscion Acoupa*); e na divisa do Pará com Maranhão, encontra-se a guriuba (*Arius Iuniscutis*) e a dourada (*Barchyplatystoma Rousseuxii*).

A partir do trabalho de campo, foi possível identificar que embora a montaria, a canoa e a canoa motorizada estejam presentes na atividade pesqueira artesanal de Vigia, a

comercialização do pescado em larga escala só ocorre por meio da embarcação de pequeno porte (no caso, maior que a canoa), de médio e de grande porte. Nesse sentido, pode-se entender que, embora o pequeno pescador, dono de uma canoa, por exemplo, pesque o que ele captura não é o suficiente para a sua comercialização em larga escala, que ultrapasse os limites da cidade, sendo apenas uma atividade para o abastecimento do mercado local e para a sua própria subsistência.

Nessa perspectiva, consideramos que os pequenos pescadores que utilizam a canoa motorizada e passam por um período curto de tempo no estuário do rio Guajará-mirim, tem grande importância para a economia do município, pois são eles que abastecem o mercado local da cidade, e isto compreendem as feiras, o mercado de peixe e o trapiche municipal.

Além disso, foi possível verificar a estrutura organizacional da tripulação das embarcações, isto é, dos agentes da pesca artesanal do município de Vigia. De acordo com o quadro 07, verifica-se uma variedade de funções desempenhadas pelos pescadores, em que cada um assume uma posição dentro da embarcação. Esta divisão do trabalho é importante porque distribui as tarefas, sendo que o grau de importância desempenhada em cada função é proporcional ao que cada trabalhador recebe financeiramente em uma viagem.

Quadro 07: Agentes da pesca artesanal: estrutura organizacional da tripulação.

Agentes	Descrição
Encarregado	É o responsável pela viagem. Detém elevada capacidade profissional, autoridade e perfil de liderança.
Gelador	É o responsável por armazenar o peixe nas urnas e pela conservação correta do pescado. Além de contribuir para lançar e puxar a rede.
Motorista	É o responsável pelo motor da embarcação; cuida e abastece a embarcação.
Cozinheiro	É o responsável pela preparação das refeições da tripulação.
Ajudante de convés	É o responsável por atividades em geral, como: manejar ou ajudar a controlar as velas, lançar e puxar a rede e etc.

Fonte: Elaboração da autora com base no trabalho de campo (2019), e em Nogueira e Chagas (2016).

No que tange as relações de trabalho na pesca artesanal, verificou-se que em muitas embarcações os tripulantes são da mesma família, e, além disso, a remuneração do pescador dependerá da produção da viagem, representando um contrato de parceria. Nesse âmbito, existe uma espécie de vale, que seria uma comissão dada ao pescador pelo dono do barco ou por quem encomendou a viagem, com vistas a garantir a sobrevivência de sua família, no valor de R\$ 500,00 reais, mas varia conforme a função do pescador. Quando eles retornam de viagem, esse vale é descontado, e o que sobra fica com o trabalhador.

O pescado capturado é comercializado com os donos de boxes – barracas de peixe – do Mercado de Peixe da cidade e das feiras ao ar livre e de alguns pontos informais dispersos ao longo da orla da cidade, e a partir daí é vendido o produto ao consumidor final. Esta relação entre o dono de boxe de peixe e o pequeno pescador, se dá, antes mesmo, da realização da atividade pesqueira, em que ambos realizam uma parceria informal, sem contratos jurídicos, baseado apenas no contrato verbal, de modo a garantir o fornecimento do produto ao espaço de venda.

O atravessador é um agente essencial que participa da dinâmica da atividade pesqueira, e este é, geralmente, um grande empresário, que pode ser da cidade ou não, em que o seu papel dentro do circuito é garantir a infraestrutura necessária para que as embarcações consigam realizar o seu trajeto e atingir o seu objetivo. Significa dizer que é o atravessador que custeia, de antemão, as despesas de uma embarcação, que envolve o fornecimento do combustível utilizado – o diesel – os apetrechos de pesca, o alimento necessário para no mínimo tripulantes, no tempo de pelo menos oito dias em alto mar, para e o fornecimento do gelo, o qual garante a conservação do pescado.

Segundo um dos donos de embarcação entrevistado, a despesa para uma viagem com cinco tripulantes (encarregado, gelador, cozinheiro e dois ajudantes), por um período de oito a dez dias corresponde a um valor entre 1.800 a 2000 reais, podendo alcançar um lucro acima de 10.000 reais. Esse lucro da viagem é repartido entre os parceiros da embarcação, de modo que metade do lucro é do dono da embarcação, e a outra metade é repartida em partes iguais para os outros agentes que fizeram a viagem (LOUREIRO, 1985).

Segundo o entrevistado, quando eles chegam de viagem, o atravessador já está aguardando pelo pescado, em que tudo que foi capturado é comercializado para ele, e a partir daí o produto é transportado para outras cidades, sobretudo Belém, para o Mercado Ver-o-Peso. Essa informação sobre o destino final do pescado não é precisa, pois

conforme a entrevista, a partir do momento em que o encarregado vende a produção, ele perde totalmente o controle, ficando sob responsabilidade do atravessador, que por sua vez, fornece o produto a preço maior a outros mercados da região.

Conforme Nogueira e Chagas (2011, p.75):

A pesca artesanal vigiense apresenta uma grande dependência de outros atores econômicos para poder subsidiá-la, em virtude, do pouco ou nenhum poder aquisitivo do pescador artesanal local. Neste sentido, mesmo na pesca artesanal de pequeno porte, onde já existe uma embarcação motorizada, há a presença do capital de empresas que fornecem materiais vendidos em seus estabelecimentos comerciais para o pequeno pescador que atua no município de Vigia. É uma espécie de crédito que o pescador recebe que é pago quando o mesmo retorna da pesca. Sendo que sobre o valor do material fornecido pelo comerciante ao pescador são acrescidos juros que chegam até 50% acima do valor real. Esse acréscimo é justificado pelo comerciante devido à demora apresentada pelo pescador para o pagamento do material “aviado” (NOGUEIRA E CHAGAS 2011, P.75).

Nesse diapasão, percebe-se que na dinâmica da produção e circulação do pescado, destaca-se a participação de vários agentes (quadro 08) que contribuem para o desenvolvimento da atividade pesqueira artesanal do município de Vigia, para além da tripulação das embarcações, os quais estão relacionados com o circuito da economia.

Quadro 08: Agentes da pesca e sua relação com o circuito da economia.

Agentes da pesca	Descrição
Dono de lojas de artigos para a pesca/aviador	Esses empresários costumam subsidiar as viagens de algumas embarcações, oferecendo o combustível necessário e alguns apetrechos de pesca, em troca do que for produzido ou o equivalente ao que foi gasto.
Atravessador/marreteiro	É o agente é responsável pela distribuição do pescado no mercado local ou regional; esse sujeito compra a produção do dono da embarcação e comercializa em outros pontos da cidade e do estado.
Caminhoneiro	Por vezes, figura também como o atravessador, pois é o responsável por transportar em caminhão frigorífico o

	pescado.
Feirante	Seria uma espécie de atravessador interno, pois compra o pescado em menor quantidade para comercializá-lo nas feiras livres e no mercado de peixe da cidade.

Fonte: Elaboração da autora com base no trabalho de campo, 2019.

O quadro acima reúne os principais agentes econômicos que atuam junto aos pescadores artesanais vigienses no que concerne ao processo comercialização do pescado. São sujeitos que investem financeiramente ou que compram a produção para vendê-la a outros mercados locais e regionais.

É importante ressaltar que o pescado de Vigia no âmbito da pesca artesanal, consegue ultrapassar o âmbito regional, chegando ao mercado nacional. Com base nas entrevistas realizadas, podemos ter conhecimento de que o peixe de Vigia chega até às regiões nordeste, sudeste e sul do Brasil, mais precisamente nos estados de Pernambuco, Bahia, Ceará, Rio de Janeiro e Santa Catarina (fig. 05). Contudo, quando esse pescado chega nessas regiões, ele é exportado para o mercado internacional não mais com o nome de Vigia, e sim como produção daquele Estado, isto é, perde-se a referência de origem do produto.

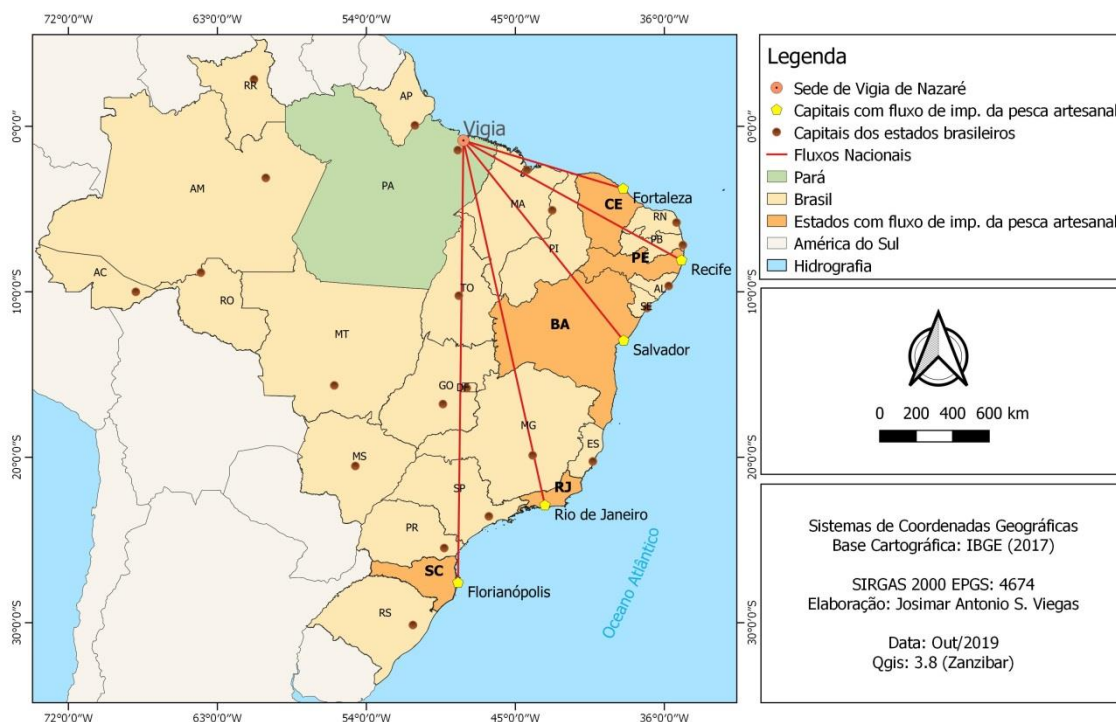


Figura 05: Interações espaciais nacionais estabelecidas a partir da comercialização do pescado artesanal de Vigia. 2019. **Fonte:** Trabalho de Campo, 2019.

Como mencionado anteriormente, a figura 05 ilustra as principais interações espaciais decorrentes da comercialização do pescado artesanal no âmbito nacional. Nele, é possível observar que, embora Vigia seja considerada uma pequena cidade no litoral do Nordeste paraense, esse centro urbano consegue gerar significativos fluxos que ultrapassam o âmbito estadual, permitindo uma ligação com outras regiões do Brasil. Desse modo, é indubitável afirmar que a cidade de Vigia consegue desempenhar um importante papel na rede urbana, pois estabelece relações verticais entre pontos descontínuos no espaço, dentro de uma lógica de solidariedade organizacional, a qual tem contribuído para a dinâmica econômica do país.

3.3.A DINÂMICA DE FLUXOS A PARTIR DA COMERCIALIZAÇÃO DA PESCA INDUSTRIAL

A pesca industrial no município de Vigia é desenvolvida por uma única empresa, a ECOMAR, instalada no município desde 1982. Esta empresa trabalha em todas as fases do processo, desde a captura ao beneficiamento do pescado. Ela conta com uma superestrutura em uma área em torno de 7.000 m², dispõe de 13 embarcações, sendo 10

de ferro e 3 de madeira, com o tamanho que varia de 20 a 26 metros e com a capacidade de armazenamento entre 33 a 54 toneladas de pescado (MOURÃO ET AL., 2007; FIGUEIREDO, 2017).

No que tange as relações de trabalho, a empresa conta com cerca de 350 funcionários, sendo 100 destes pescadores profissionais. Todos os trabalhadores têm suas carteiras de trabalho assinadas, de forma a garantir todos os seus direitos trabalhistas. Segundo a entrevistada, do início do ano até o mês de abril, no período da semana santa, que é a época em que ocorre maior consumo do pescado, é quando ocorrem muitas contratações, a depender da quantidade de peixe que vier. Outras contratações temporárias ocorrem apenas para realizar serviços extras de reparo e manutenção das embarcações.

O carro chefe da indústria pesqueira de Vigia é a Piramutaba (*Brachyplatystoma Rousseaui*) e a Gó (*Macrodon Ancylodon*). Existe um local específico em que ocorre a pesca de Piramutaba pela ECOMAR, é a Zona Fau 41. Segundo Mourão et al., (2007) esse pescado capturado é comercializado na forma de posta, filé, espetinho (tipo churrasco) e medalhão (carne utilizada para sanduíche). Além disso, tem-se a informação de que afirma que a indústria comercializa 103 tipos de produtos alimentícios, incluindo os produtos *in natura* embalados, como também o produto chamado de medalhão de pescado (SANTOS, 2007).

A frota de embarcação da Indústria ECOMAR de Vigia é composta de 18 barcos de grande porte com características bem específicas. Parte dessa frota é destinada a pescar uma diversidade de peixes, e a outra é para capturar especificamente a Piramutaba. Todavia, nessas viagens os barcos também trazem uns pescados secundários, como a Dourada, a Pescada Branca e o Bagre. Além das embarcações, a empresa dispõe de 4 veículos terrestres para o escoamento de sua produção.

A frota de barcos que pescam a Piramutaba tem um período de restrição, que é o período de defeso do IBAMA -, então nessa época a empresa trabalha apenas com os “barcos de diversos”, que pescam uma variedade de pescados. Conforme a representante da indústria, nesse período de restrição, a empresa só trabalha com a Piramutaba se elas já estiverem congeladas, daí ocorre o reprocessamento e o processamento desse pescado para colocá-lo em circulação.

A comercialização do pescado beneficiado da ECOMAR ocorre em todo o Brasil, em diferentes escalas espaciais. De acordo com o trabalho de campo, todos os estados brasileiros recebem esse produto, destacando-se os estados de São Paulo e Minas Gerais,

os quais são os que mais importam o pescado de Vigia (fig. 06). No âmbito do mercado internacional, a interação de Vigia a partir da indústria de pesca ocorre com Porto Rico e Estado Unidos (fig. 07).

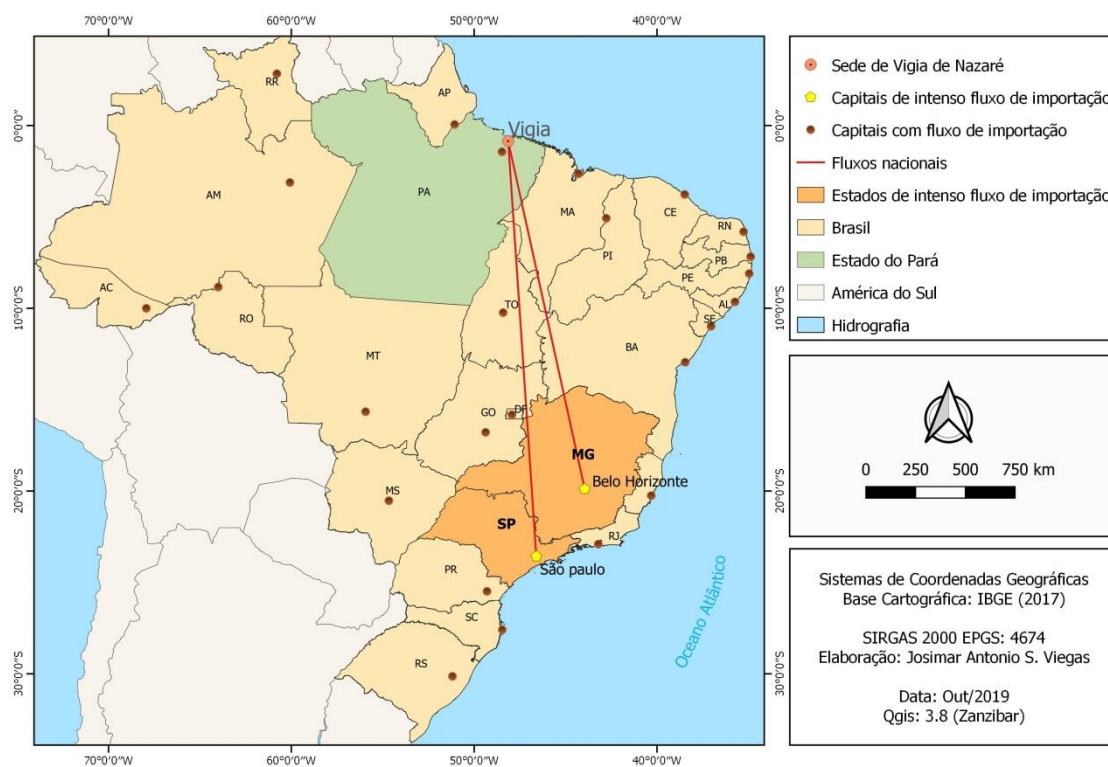


Figura 06: Interações espaciais nacionais estabelecidas a partir da comercialização do pescado industrial. 2019. **Fonte:** Trabalho de Campo, 2019.

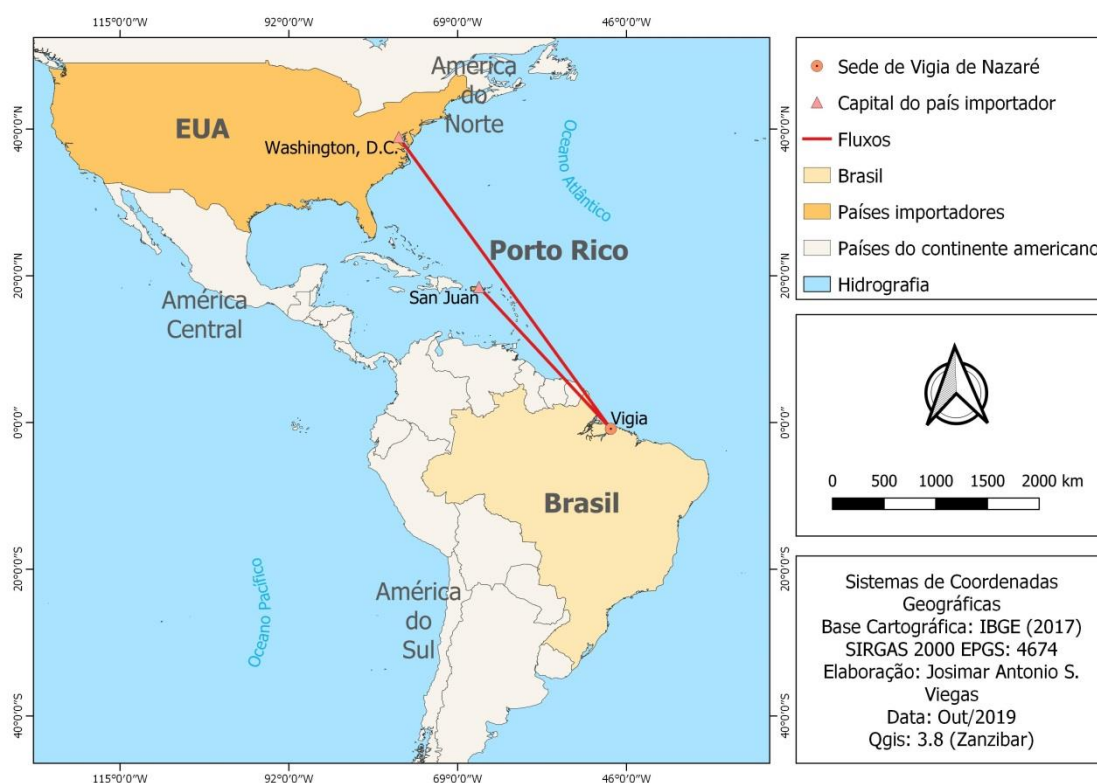


Figura 07: Interações espaciais internacionais estabelecidas a partir da comercialização do pescado industrial. 2019. **Fonte:** Trabalho de Campo, 2019.

A exportação do pescado para o mercado internacional ocorre a partir de uma relação de parceria entre empresas em que a ECOMAR contrata o serviço de uma determinada empresa brasileira que tem a tarefa de estabelecer os contatos com as empresas estrangeiras, com a finalidade de encontrar clientes/parceiros.

De acordo com o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, é possível ver que os registros do alto índice de exportação de pescados vigienses para os Estados Unidos em períodos distintos (quadro 09).

Quadro 09: Produtos exportados do Município de Vigia de Nazaré.

Período	Peixes congelados	Filés de peixes e outra carne de peixe-frescos, refrigerados ou congelados.	Sumos de Frutas	Total
Jan-nov 2017	US\$ 860, 26 Mil (58%)	US\$ 580, 56 Mil (39%)	US\$ 38,25 Mil (2,6%)	US\$ 1,48 Milhão

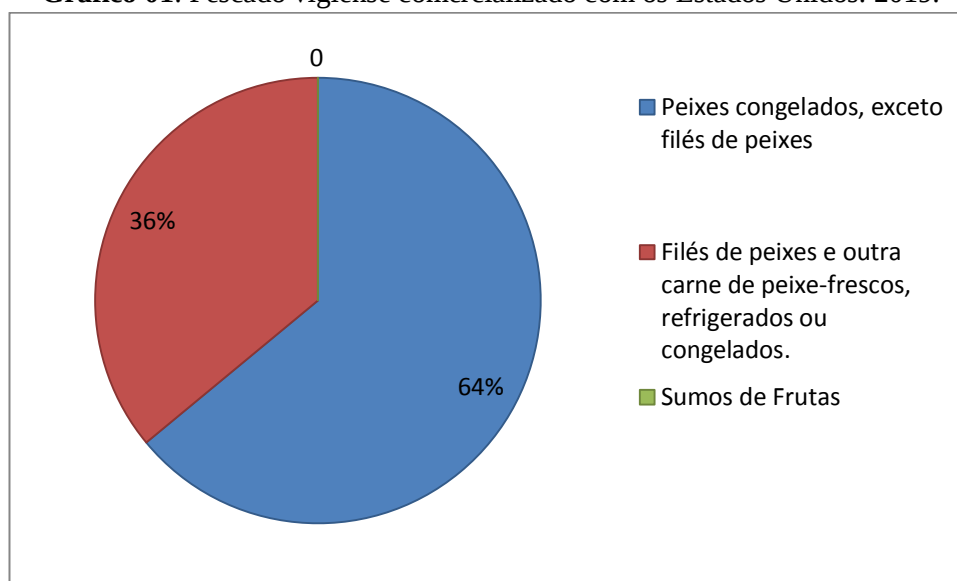
Jan-nov 2018	US\$ 335,1 Mil (39%)	US\$ 326,77 Mil (38%)	US\$ 200, 83 Mil (23%)	US\$ 862,7 Mil
Jan-nov 2019	US\$ 466,79 Mil (64%)	US\$ 258, 82 Mil (36%)	US\$ 0	US\$ 725,61 Mil

Fonte: Elaboração da autora com base na Estatística de exportação do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços – Brasil, 2020.

Os dados do quadro 09 revela magnitude da atividade pesqueira para o município de Vigia, visto que os produtos advindos da pesca são os mais exportados. No ano de 2017, 97% do que foi exportado são peixes; no ano de 2018, essa porcentagem é menor, correspondendo a 77%; e no ano de 2019, esse valor sobe, atingindo os 100%. Isto revela que o município de Vigia, através da pesca industrial, tem uma importância significativa para o abastecimento de pescado em outros países, ao passo de ganhar cada vez mais relevância na rede urbana em virtude do alcance de seus fluxos e na intensidade com que ocorrem.

No que se refere aos sumos de frutas, percebemos uma pequena participação de Vigia nas exportações, com exceção do ano de 2018, que teve 23% do valor total exportado. Isto pode ser uma explicação para a diminuição da porcentagem de exportações de peixes no ano de 2018, correspondendo a um valor FOB de US\$ 661.87 mil.

Segundo o Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços, os produtos exportados de Vigia, nos anos de 2017 a 2019, foram absolutamente para os Estados Unidos, o principal parceiro comercial deste município. Além disso, o município de Vigia atingiu o índice de 0,005% de participação nas exportações do Estado do Pará, no período de janeiro a novembro de 2019, ocupando a posição 46º no ranking dos municípios paraenses, e 1.482º no ranking de exportação no âmbito nacional.

Gráfico 01: Pescado vigiense comercializado com os Estados Unidos. 2019.

Fonte: Elaboração da autora com base na Estatística de exportação do Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços – Brasil, 2020.

O gráfico acima ilustra a porcentagem de comercialização do pescado no ano de 2019, reforçando os dados do quadro. Nota-se a predominância da comercialização de filés de peixes, podendo ser frescos, refrigerados ou congelados, com 64%, seguido dos peixes congelados com 36%, atingindo os 100%. Desse modo, no ano de 2019, a exportação de sumos de frutos para o mercado internacional foi de 0%.

As artes de pesca utilizada pela pesca industrial no município de Vigia são: a rede de arrasto, manzuá, espinhel e rede de emalhar (MOURÃO ET AL., 2007). Ver quadro10.

Quadro 10: Artes de pesca utilizada na pesca industrial em Vigia.

Artes de pesca	Características
Rede de arrasto	Utilizada em contato com o leito do ambiente por embarcações industriais; rede voltada para a pesca da piramutaba, dourada, pescada branca e bagre.
Manzuá	O manzuá tem altura de 1,6 m de altura, com circunferência maior de 4 m e abertura de entrada de 30 cm de diâmetro. Esta arte fica em contato com o fundo, sendo utilizada por barco industrial para a captura do pargo.
Espinhel	É utilizado em contato com o fundo em áreas com profundidade variando de 15 a 30 m; esta pescaria acontece em barcos

	artesanais, apresentando, entretanto, maior tecnologia, as embarcações que o utilizam estão na categoria barco de médio porte, voltado para a captura da pescada amarela, gurijuba e cação.
Rede de Emalhar	Esta pescaria acontece em barcos artesanais com maior tecnologia, em barcos de médio porte. O comprimento da rede varia de 3.000 a 4.500 m, com altura de 3 m e as pescarias acontecem a uma profundidade de 23 m.

Fonte: elaborado pela autora com base em Mourão et al., (2007)

Sobre os materiais de pesca utilizados pela empresa, como motor, linha e rede, são comprados na cidade de Vigia, Belém e em São Paulo, mas tudo depende do resultado da pesquisa de preços desses objetos, levando em consideração sempre a relação custo-benefício. Do mercado internacional, a empresa ECOMAR importa algumas máquinas de processamento e industriais, a exemplo da máquina de origem alemã que tira a pele do peixe.

3.4.O COMÉRCIO DO SUBPRODUTO DO PEIXE: O GRUDE

Tanto quanto o peixe, a produção do grude assume um papel de destaque na economia de Vigia, contudo não é um ramo muito divulgado em virtude dos altos valores pecuniários e, conseqüentemente, dos riscos que essa atividade provoca em virtude dos roubos desse tipo de carga.

O grude é a bexiga natatória do peixe, responsável pelo controle de sua flutuação (fig. 08 e 09). Segundo Veríssimo (1985), do peixe é retirado uma matéria gelatinosa, compacta, na cor amarela-esbranquiçada em forma de leque, isto é o grude, uma cola animal.

A bexiga natatória ou grude, proveniente das pescadas, conhecida na literatura tecnológica com o nome de “issinglass” possui elevado valor comercial, sendo utilizada na indústria de bebidas, principalmente na de cervejaria e vinícola, como agente clarificante. É utilizada também, na indústria, como espumante, emulsificante, dispersante e gelificante (ISAAC, 1998, pg. 22)

Nesse sentido, de acordo com Palheta e Nogueira (2019), há uma dinâmica em toda a cidade de Vigia entorno da compra desse produto; são inúmeros pontos de compra com placas comerciais em residências e comércios com os dizeres: “compra-se grude e abas de peixe”. Entretanto, existe um silenciamento sobre as rotas, transporte e

armazenamento no comércio em torno do grude, pois esse produto tem alto valor no mercado. Além disso, os autores relatam que com o comércio do grude, houve uma alteração na paisagem urbana com o surgimento de locais dotados de equipamentos de segurança para servir de depósito do grude.



Figura 08-11: O grude do peixe em diferentes momentos de sua preparação. Na foto A tem-se o grude in natura; na foto B o grude é seco; na foto C o grude está embalado; e na foto D o grude já está pronto para ser transportado. **Fonte:** Luis Augusto Nogueira (2019)

A compra do grude se dá pela relação de parceria entre os grandes empresários e os seus clientes, no caso, os pescadores que fornecem o produto. Quando o produto chega à cidade, os empresários recebem o produto e classificam cada um, pois há diferença entre o grude de cada peixe.

O valor do quilo do grude oscila sempre em função do mercado internacional, pois o pagamento do grude deve estar de acordo com a cotação do dólar. Atualmente, houve uma queda no valor desse produto em virtude da guerra comercial entre os Estados Unidos e a China em que cada país eleva as taxas de importações de produtos estrangeiros, a fim de potencializar a produção industrial de seu território, e outras questões no âmbito social, mas, sobretudo, político-econômico.

A cidade de Vigia mantém interações espaciais direta e indiretamente com a China em função da comercialização do grude. Conforme o empresário entrevistado, o grude que sai de Vigia entra no território chinês pelo aeroporto de Hong Kong, contudo, nos últimos meses do ano de 2019, em função da disputa comercial já citada, os EUA tem provocado o fechamento desse aeroporto, construindo, desse modo, uma barreira ao destino final do grude. Com isso, a produção que não consegue chegar ao seu destino

final, começa a ser estocada pelos empresários brasileiros, conforme relatos dos empresários.

No diagrama (fig. 12) abaixo é possível ver a cadeia de comercialização do grude desde o produtor ao consumidor final.



Figura 12: Diagrama sobre a cadeia de comercialização do grude. **Fonte:** Trabalho de Campo, 2019.

Observa-se a partir do diagrama que a produção do grude é vendida pelo dono do barco ao empresário local – Vigia, que por sua vez vende o produto ao empresário regional, neste caso de Belém, e a partir daí o produto é enviado ao seu destino final, para a China.

O grude de maior valor comercial é o de origem da pescada amarela, da Gurijuba, do Bagre e da Corvina. O valor comercial desse produto incide sobre todo o processo de beneficiamento até chegar ao ponto de revenda. Nas palavras do empresário: “eu compro a grude verde, *aí* tem todo o preparo para secar, expor ao sol, para depois vender. Tudo isso é feito em um depósito próprio localizado na cidade” (TRABALHO DE CAMPO, 2019).

Conforme os entrevistados, em Vigia o maior volume de dinheiro que entra na cidade é da exportação do grude, e não a do pescado. Sobre isso, o empresário explica que: “o quilo do grude da pescada varia entre R\$ 2.000 a R\$ 2.100 reais, e o quilo do peixe está em custando R\$ 13.00 reais”. Isto significa que a renda maior que o dono do barco consegue provém da venda do grude, uma vez que:

O dono do barco paga as suas despesas por conta do grude, pois se a pessoa for só para pescar e trazer o peixe para vender, ela não consegue pagar nem a despesa do barco, porque só no óleo, vale e alimentos que eles levam, só

com a venda do pescado não paga, tem que ter o complemento do grude (TRABALHO DE CAMPO, 2019).

É importante destacar, neste contexto, que entre o dono da embarcação e os donos de lojas de artigos para pesca há um contrato (verbal) de parceria em que o dono da loja fornece os materiais para estruturar o barco, e quando este volta de viagem, o pescador paga em dinheiro ou repassa o grude, como forma de pagamento. Dessa forma, as relações sociais estabelecidas a partir da pesca se expandem em direção aos serviços que estão diretamente ligados a ela.

Considera-se, portanto, que a comercialização do grude é de suma importância para a economia da cidade de Vigia, bem como para a renda daqueles que trabalham diretamente com este subproduto. Desse modo, o grude é concebido como um verdadeiro produto precioso, pois consegue ter um alto valor no mercado.

4. A PESCA E A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE VIGIA DE NAZARÉ

Neste capítulo apresentam-se os elementos espaciais ligados à atividade pesqueira, buscando entender como este sistema de objetos está disposto pela cidade, e influencia na organização espacial de Vigia.

4.1.O SISTEMA DE OBJETOS RELACIONADO À PESCA EM VIGIA

Santos (2012) pensa o espaço geográfico enquanto um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, os quais permite uma leitura sobre a realidade socialmente produzida. Para a compreensão do espaço o autor aponta algumas categorias que nos permite fazer uma análise holística sobre a organização espacial, são elas: forma, função, estrutura e processo. A forma diz respeito ao aspecto visível do objeto, enquanto a função é a atividade que o objeto espacial desempenha. Ambas as categoria variam no tempo e no espaço. A estrutura é definida historicamente e o processo é entendido enquanto a ação contínua no tempo e no espaço (SANTOS, 1978).

Segundo Santos (1978), o espaço deve ser considerado como totalidade, constituindo um conjunto de relações realizadas por meio de funções e formas históricas, demonstradas por meio de processos tanto do passado quanto do presente. Nesse ínterim, o espaço é definido como um conjunto de relações sociais de diferentes tempos e por uma estrutura que se manifestam através de processos e funções.

O espaço é resultado e condição de processos sociais, uma instância social que está subordinada à lei da totalidade. Nesse sentido:

O espaço social corresponde ao espaço humano, lugar de vida e trabalho: morada do homem, sem definições fixas. O espaço geográfico é organizado pelo homem vivendo em sociedade e, cada sociedade, historicamente, produz seu espaço como lugar de sua própria reprodução (SAQUET; SILVA, 2008).

As diferentes ações humanas sobre o espaço conseguem alterar a sua forma-conteúdo, e elas provocam uma (re) organização espacial, uma vez que o espaço é movimento, e são as práticas humanas que o animam. Assim, “São as práticas espaciais, isto é, um conjunto de ações espacialmente localizadas que impactam diretamente sobre o espaço, alterando-o no todo ou em parte ou preservando-o em suas formas e interações espaciais” (CORRÊA, 2000, p. 35). Logo, o espaço é produto social, moldado por diferentes práticas socioespaciais.

A dinâmica da sociedade atribui novas funções às formas geográficas existentes, alterando a organização do espaço, engendrando fluxos de equilíbrio no espaço e, concomitantemente, novos caminhos para um novo movimento. Assim, “por adquirirem uma vida, sempre renovada pelo movimento social, as formas – tornadas assim formas-conteúdo – podem participar de uma dialética com a própria sociedade e assim fazer parte da própria evolução do espaço” (SANTOS, 2012, p. 106).

Explorar a natureza interna e externa das interações espaciais de cidades ribeirinhas, como é o caso de Vigia de Nazaré, nos direciona para o entendimento do sentido relacional de dinâmicas e práticas espaciais que revelam mudanças e permanências, bem como temporalidades específicas (TRINDADE JR et. al., 2008). Nesse sentido, as mudanças ocorridas em cidades com intensa dinâmica ribeirinha apontam para a redefinição de conteúdos e processos, que figuram como elementos indutores de mudança no papel desempenhado por esses espaços na rede urbana:

A cidade ribeirinha é derivada dessa complexidade, mas tem especificidades, que só podem ser compreendidas com base em alguns atributos. Para efeito da presente análise, tomaremos como referência para reconhecer tais atributos um olhar geográfico pautado no entendimento do espaço como uma realidade socialmente produzida e parte de uma totalidade – social, política, cultural e econômica – que nos faz compreender sua natureza. (TRINDADE et al, 2008, p. 35)

Nesse contexto, o rio figura como o elemento natural crucial para o desenvolvimento da atividade pesqueira no município de Vigia, visto que Vigia foi criada e desenvolvida às margens do rio Guajará-Mirim, com quem mantém, ainda hoje, fortes

relações espaciais. Desse modo, a relação cidade-rio evidenciada desde o surgimento de Vigia enquanto Vila constitui fator primordial no processo de estruturação do espaço urbano, seja por meio da circulação ou de sobrevivência.

Todavia, é importante ressaltar que as novas formas-conteúdos introduzidas na dinâmica da cidade de Vigia não estão atreladas somente ao rio, mas a outros fatores, como as estradas, as quais possibilitaram a diversificação modal, maximizando o tempo de circulação de diferentes fluxos, impulsionando a econômica e produção do espaço local. Dessa forma, a rodovia PA-412 foi crucial no processo expansivo da cidade, visto que surgiram novos bairros e serviços ao longo de seu traçado.

Conforme dados obtidos em entrevista junto à Secetária de Pesca, as principais atividades desempenhadas no município de Vigia são a agricultura e a pesca. Contudo, o setor pesqueiro é o mais relevante, pois consegue atrair outros serviços na cidade, além de ser o principal setor que oferece emprego a população, ainda que seja informal. Além disso, a pesca se destaca como um dos principais elementos estruturadores do espaço urbano de Vigia, pois influencia na organização e produção do espaço urbano à medida que novas relações são produzidas no âmbito da atividade pesqueira, na produção e comercialização.

A figura abaixo destaca a composição urbana de Vigia em diferentes períodos históricos de seu processo de formação, o que demonstra a expansão do tecido urbano ao longo dos anos. O período entre 1616 a 1854 corresponde à produção do espaço como aldeia, povoado e vila; o segundo período, 1854 a 1960, de cidade ribeirinho-litorânea; o terceiro período compreendido entre 1960 a 2000, diz respeito à cidade híbrida de rio e estrada; e a quarta fase, a partir dos anos 2000, corresponde à fase atual de interiorização (BENTES; RAIOL, 2017).

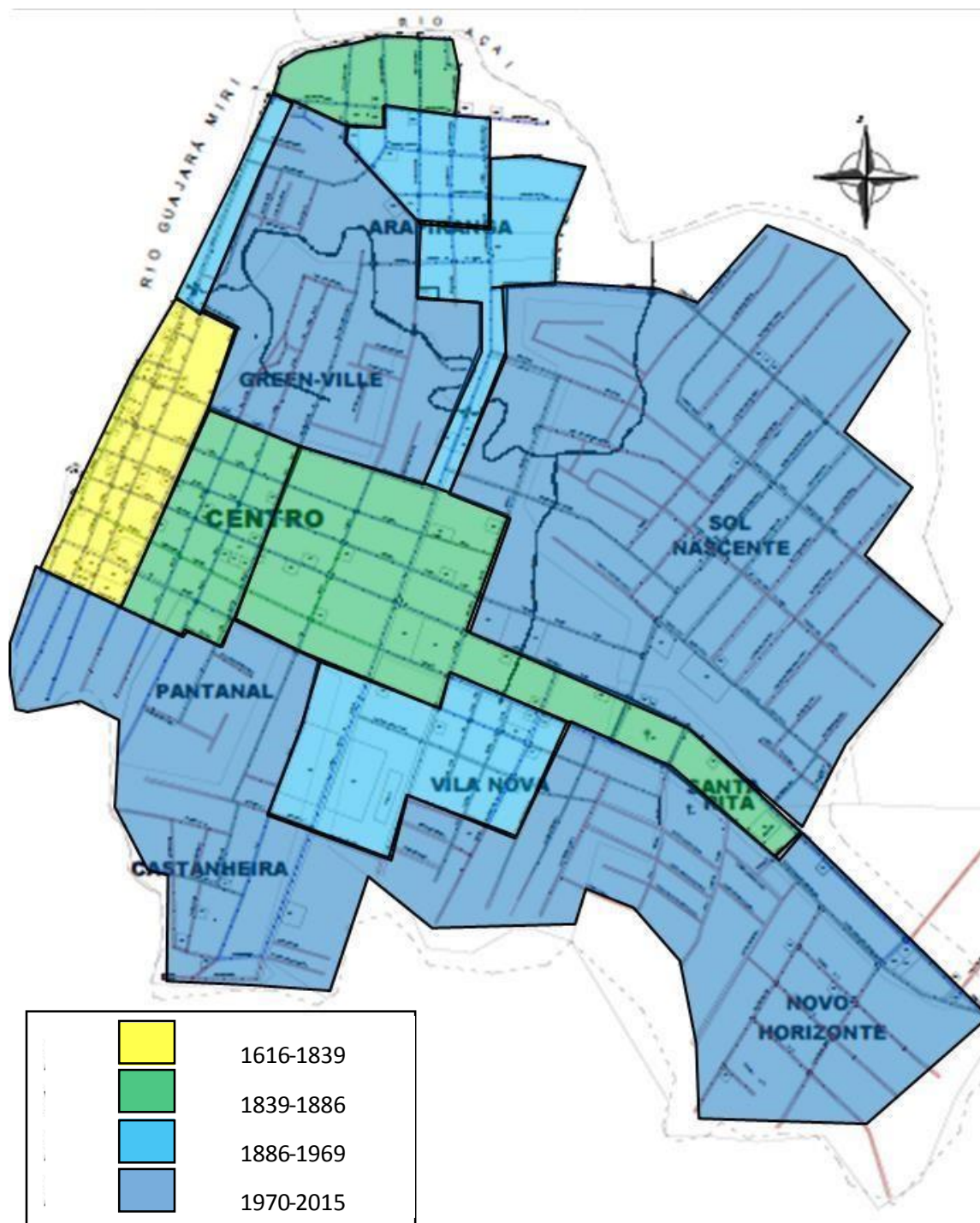


Figura 13: Composição de Vigia de Nazaré em diferentes períodos de formação socioespacial.

Fonte: Bentes e Raiol, 2017.

Atualmente Vigia de Nazaré está dividida em 12 bairros, pertencentes à área urbana do município, os quais surgiram períodos distintos de formação urbana, atrelados a processos socioespaciais específicos. São eles: Arapiranga, *Green-ville*, Centro, Pantanal,

Castanheira, Vila Nova, Sol Nascente, Santa Rita e Novo horizonte (fig. 13), Amparo, Tujal e Siqueira. No entanto, os três últimos bairros são os mais recentes, localizados na rodovia PA-412, estando o bairro Siqueira ainda em processo de formação.

O arranjo espacial de Vigia é composto de um núcleo original da cidade, o qual corresponde uma área central de comércio e serviços, localizados ao longo da orla; uma área imediata a esse núcleo; uma área de expansão, incluindo o bairro do Arapiranga, o eixo da Avenida Barão de Rio Branco e transversais, e o início da estrada para Santa Isabel; uma zona de serviços da Travessa General Gurjão, atual Marcionílio Alves; e uma área mais recente com o surgimento de uma nova centralidade ao longo da PA-412 (BENTES; RAIOL, 2017).

Na configuração do arranjo espacial da cidade de Vigia de Nazaré, verifica-se um esforço da área central, ocupação sistemática das “baixadas”, processos de substituição de usos e a formação de eixos secundários de serviços nas áreas que eram de expansão urbana antes de 1960, e o crescimento da cidade na direção da Rodovia PA-412, que liga a cidade à PA-140, e esta até a BR-316, à altura da cidade de Santa Isabel do Pará, de onde se acessa a capital do estado e demais municípios (BENTES; RAIOL, 2017, p. 79).

A atividade pesqueira figurou um peso importante no adensamento da área central de Vigia, haja vista que muitos dos objetos espaciais localizados nesta porção da cidade estão ligados diretamente à atividade pesqueira, tais como: lojas de artigos e materiais para pesca, empresas de gelo, casas de venda de pescado, mercado de peixe, feiras do pescado e outros, além dos objetos públicos como os trapiches municipal e privado. Ademais, têm-se outros serviços que não necessariamente estão ligados diretamente à pesca, como: supermercados, lojas de roupas, bares, bancos, prefeitura municipal, mercado municipal, postos de combustíveis e etc.

No âmbito intraurbano, as beiras de rio são interpretadas como nós para a construção de práticas espaciais, destacando-se pontos de centralidade, como as feiras, os trapiches e os portos. Esses espaços contribuem para a formação das territorialidades urbano-ribeirinhas, condicionando a forma com que sujeitos circulam e delimitam esses nós multireticulares, os quais são compostos por um conjunto de fixos (BARTOLI, 2018).

O estudo de Amaral (2016) sobre as feiras nas cidades de Marabá, Macapá e Castanhal no Estado do Pará identifica dois tipos de distribuições espaciais das feiras: as feiras distribuídas pelos principais núcleos da cidade representam um padrão de

poli-centralidade; e a concentração de feiras em um determinado núcleo central representa um padrão de monocentralidade.

De acordo com Amaral (2016, p. 379):

De modo genérico, pode-se dizer que a distribuição espacial das feiras acompanha a estruturação dos núcleos da cidade, destacando-se uma maior densidade das mesmas na porção mais central da cidade e, de modo menos denso, nas chamadas zonas norte e sul da cidade (áreas de expansão urbana).

Observando a cidade de Vigia, verificou-se que as feiras estão concentradas no núcleo principal da cidade, mais especificamente ao longo da orla, na rua Boulevard Melo Palheta e na rua Generalíssimo Deodoro, o que demonstra um padrão de organização espacial de monocentralidade, acompanhada de outros serviços de comércio.

Nesta fração do espaço – núcleo central da cidade - é possível ver os diferentes usos com a comercialização de produtos variados, como frutas, legumes, carnes, peixes e mariscos. As feiras da cidade de Vigia são constituídas de pequenas barracas - muitas delas móveis - que são abastecidas diariamente com uma variedade de produtos alimentícios, os quais são importantes para o abastecimento da população local, bem como para a dinâmica econômica da cidade.

A distribuição espacial das feiras (fig. 16 e 17) permite compreender como a cidade se organiza em face de sua produção através das ações de diversos atores sociais que produzem seu espaço, encontrando assim, o seu lugar na cidade (SANTOS, 2009).

Assim como a análise das feiras para a compreensão da organização espacial de Vigia, é importante compreender, também, a influência da atividade pesqueira para além do circuito superior da economia, marcado pela atuação da empresa ECOMAR, suas relações e divisão do trabalho, uma vez que a materialização da produção da cidade advém também do circuito inferior, sobretudo, representado pelas relações estabelecidas pela pesca artesanal. Assim, na cidade de Vigia, os agentes do circuito inferior da economia, em geral, os quais utilizam pouca mão de obra intensiva e baixo nível de organização são de suma importância para a produção da cidade e de suas relações socioespaciais.

As feiras de pescado são abastecidas, em grande parte, pelos pequenos pescadores artesanais, os quais pescam em pequenas embarcações para sua própria subsistência, isto é, consomem e vendem o que conseguem para a obtenção de renda. Outros barqueiros de grande porte só vendem para os feirantes o que sobra das viagens ou quando a produção não foi elevada, comercializam com compradores da cidade.

Embora as técnicas de conservação de pescado tenham evoluído, nota-se nas feiras algumas barracas que ainda vendem o peixe salgado por meio da técnica mais antiga – salgamento, a qual ajuda na conservação do pescado por mais tempo. Isto demonstra uma permanência de práticas espaciais dentro de um ambiente de transformações, e revela, portanto, a existência e a preservação de um saber vernacular.

As figuras 14-17 mostram os pontos de atração de fluxos na área central de Vigia, em função da comercialização do pescado. Observa-se que estes pontos de venda constituem verdadeiros nós de convergência de fluxos, são centralidades que dinamizam a economia local em virtude da concentração de serviços.



Figuras 14-17: Área central do comércio de Vigia: o mercado municipal de peixe e as barracas de comercialização do pescado ao ar livre – as feiras.

O Mercado Municipal de Peixe na cidade, o qual é destinado, pelo poder público municipal, a comercialização de espécies variadas de pescados, abriga alguns boxes fixos de venda em que cada dono tem o seu registro de uso legal do espaço. Esses boxes também podem ser alugados pela prefeitura, por meio de um valor pecuniário mensal.

Em um primeiro momento, o Mercado Municipal de Peixe funcionava como um comércio, no qual eram comercializados outros produtos além do pescado, como bebidas

em geral, alimentos industrializados e outros. Todavia, agora este espaço é destinado tão somente a venda de peixes, na forma fresca e resfriados em gelo.

É importante enfatizar que o Mercado Municipal de Peixe de Vigia serve também como um espaço de descarregamento do pescado de pequenas, médias e grandes embarcações artesanais, um espaço no qual as pessoas que vêm de outros municípios como de Santo Antônio do Tauá, São Miguel do Guamá, Vila do Abade em Curuçá, compram diretamente no Mercado, em virtude do preço para revender posteriormente. Entretanto, o preço do pescado varia dentro e fora desse espaço; e às vezes, o cambista que está fora do mercado vende a um custo menor do que aquele que está dentro.

Atualmente, o Mercado Municipal de Peixe de Vigia está interditado para o cumprimento de sua função, pois está passando por um processo de modernização e adequação. No início de 2020, no aniversário da cidade, a prefeitura reinaugurou alguns boxes do Mercado, mas ainda não está com toda a sua capacidade em funcionamento.

A empresa ECOMAR (fig. 18 e 19) é um dos grandes objetos espaciais na organização da pesca em Vigia, localizada no bairro do Arapiranga. Este objeto faz parte do circuito superior da economia urbana, sendo de suma importância para a economia da cidade, pois oferece mais de 300 postos de trabalho formais, além de ser o *lócus* de estágio para os estudantes dos cursos que envolvem a pesca, oferecidos pelo Instituto Federal do Pará, polo-Vigia e pela Escola Estadual Tecnológica do Pará.



Figura 18: ECOMAR: parte da estrutura do prédio.



Figura 19: Funcionários do setor de beneficiamento da ECOMAR cuidando dos peixes. **Foto:** Hugo Figueiredo, 2017.

As lojas de artigos para a pesca (anzóis, motores de barcos, linhas, boias, cordas e etc.) são espaços especializados voltados a um público consumidor bem definido ligados à atividade pesqueira. Estas se encontram aglomeradas expressivamente no núcleo central da cidade de Vigia (Rua Boulevard Melo Palheta e Justino Barroso-Arapiranga), próximo à orla, reproduzindo o padrão de monocentralidade das feiras.

Durante os trabalhos de campo, registrou-se a existência de 28 lojas de itens para a pesca (quadro 11), das quais a maioria está situada depois da ponte do Arapiranga. Algumas dessas lojas constituem pontos de comercialização de pescado por atacado e artigos de pesca a varejo.

A figura 20 mostra duas lojas especializadas em artigos para a pesca em que há uma variedade de utensílios. Nestes pontos comerciais é possível encontrar diversos equipamentos necessários para as embarcações, e são de grande importância para o circuito da economia da cidade.



Figura 20: Cidade de Vigia de Nazaré: lojas de artigos de pesca e venda de grude.

O consumo nestas lojas ocorre frequentemente pela busca de objetos que são mais frágeis e precisam ser renovados a cada viagem, como lâmpadas, boiais e linhas. Ressalta-se que o consumo se dá tanto pelos pescadores artesanais quanto pela pesca industrial.

Quadro 11: Cidade de Vigia de Nazaré: estabelecimentos ligados à pesca, 2019.

Estabelecimento	Atividade	Endereço
Colônia dos Pescadores	Associação de Classe	Rua Boulevard Melo Palheta, nº 135
Casa Grude e Materiais de Pesca	Artigos para a pesca	Rua Boulevard Melo Palheta, s/n
Casa da Corda	Produtos para caça e pesca	Rua Nazaré, nº 25
Point da Pesca	Produtos para caça e pesca	Rua Boulevard Melo Palheta, s/n
Maré Mansa	Produtos para caça e pesca	Av. Justino Barroso, nº 50
Amigo da Pesca	Atacado e distribuição de peixes e frutos do mar	Tv. Padre José Bonifácio, nº 232
Meio a Meio Nazaré	Produtos para caça e pesca	Rua Boulevard Melo Palheta, s/n

Marca da Promessa	Produtos para caça e pesca	Rua Boulevard Melo Palheta, s/n
Rossini A Melo com Pescado	Atacado e distribuição de peixes e frutos do mar	Travessa São Sebastião, nº 97
Nautilus/Agape	Comércio varejista de artigos para pesca	Tv. José Ribeiro do Vale, nº 785
Orlando Comércio de Materiais de Pesca	Comércio varejista de artigos para pesca	Rua Manoel Cardoso Soia, nº 717
Ponto da Pesca	Comércio varejista de artigos para pesca	Av. Dr. Marcionilo Alves, s/n
Ecomar	Indústria de pesca	Rua Cinco de Agosto, s/n
Casa da Grude – O shopping do Pescador	Artigos e materiais para a pesca	Travessa Solimão s/n
Comercial Amigo do Pescador	Atacado de pescados e varejo de artigos para pesca	Rua Justino Barroso, s/n
W. F. Fonseca	Atacado de pescados e varejo de artigos para pesca	Av. Dr. Marcionilo Alves, s/n
Casa Fiel	Atacado de pescados e varejo de artigos para pesca	Rua Boulevard Melo Palheta, nº 402
Zico Comércio de pescado	Caça e Pesca	Tv. Padre José Bonifácio
V. A. Materiais de Pesca	Atacado de pescados e varejo de artigos para pesca	Sem endereço
Crisllyane Materiais de Pesca	Atacado de pescados e varejo de artigos para pesca	Rua São Sebastião, nº 117
Mat. de Pesca, Construção e Peixaria	Comércio varejista de artigos para pesca	Rua Boulevard Melo Palheta, s/n
Casa das Boias Materiais de Pesca	Comércio varejista de artigos para pesca	Rua Justino Barroso, s/n

Missionário	Atacado de pescados e varejo de artigos para pesca	Tv. Manoel Saraiva, nº 498
Casa do Camarão	Venda de mariscos e pescados	Rua Justino Barroso, s/n
Teco Material de Pesca	Materiais para pesca	Sem endereço
Comercial Deus Seja Louvado	Atacado de pescados e varejo de artigos para pesca	Rua Sete de Setembro, nº 92
Cia da Pesca	Atacado de pescados e varejo de artigos para pesca	Rua Justino Barroso, nº 27
GK Mar	Atacado de pescados e varejo de artigos para pesca	Tv. Padre José Bonifácio, nº 315
Mano Materiais de Pesca	Atacado de pescados e varejo de artigos para pesca	Tv. Padre José Bonifácio, s/n
Vigia Pescados	Atacado de pescados e varejo de artigos para pesca	Tv. Padre José Bonifácio, nº 305
Gelomar	Distribuidora de gelo	Rua Boulevard Melo Palheta, s/n
Vipesca	Distribuidora de gelo	Tv. Padre Bonifácio, nº 76
Sal-Gelo	Fabricação de Gelo	Tv. Padre J. Bonifácio, s/n
J e R de Oliveira Comércio de Pescados	Fabricação de gelo comum; comercio varejista de artigos para pesca	Rua Boulevard Melo Palheta, s/n
Posto Arapiranga	Posto de combustível	Tv. Padre José Bonifácio
Sem dominação	Posto de combustível	Rua Justino Barroso
Oficina Náutica Beira-Mar	Oficina de barcos	Rua Cinco de Agosto

Fonte: Trabalho de campo, 2019.

Bentes e Raiol (2017) ao estudarem a formação urbana de Vigia constataram que para além do núcleo original da cidade - zona principal de serviços, concentrados na orla

e próximo dela-, a expansão urbana em direção ao bairro Arapiranga caracterizou um núcleo secundário de ocupação, atividades comerciais e de serviços na cidade de Vigia também dinamizado pela pesca.

Não há como precisar o surgimento do núcleo Arapiranga, contudo, acredita-se que este tenha surgido na metade do século XIX (BENTES; RAIOL, 2017). Todavia, não há como negar que com o desenvolvimento da atividade pesqueira na cidade de Vigia, o Arapiranga começa a ganhar papel de destaque, pois neste bairro estão localizados diversos serviços ligados diretamente à pesca, como a Indústria ECOMAR, as empresas de gelo (Vipesca e Sal-Gelo) e o posto de combustível Arapiranga, bem como as lojas de materiais para pesca e dois estaleiros. Além do posto Arapiranga, os pescadores utilizam o outro posto de combustível que fica sobre o rio, no entanto, o combustível é mais caro (figuras 20-21).



Figuras 21-22: Posto de Combustível Arapiranga (o mais utilizado pelas embarcações) e o posto de combustível sobre o rio Guajará-mirim.

No que se refere aos postos de combustíveis, identificou-se a existência de 06 na cidade de Vigia, distribuídos no núcleo central, próximo à orla, e no interior da cidade. No entanto, de acordo com a Secretária de Pesca e trabalho de campo, descobriu-se que ainda que estejam distante da orla da cidade, esses postos comercializam diesel para as embarcações, isto é, estão articulados ao setor pesqueiro.

Como podemos observar (quadro 11), o bairro Arapiranga, formado pela rua principal Justino Barroso e as travessas Padre José Bonifácio e São Sebastião, constitui um importante lócus de reprodução econômica e social em função da pesca, haja vista que mais de 40% dos serviços expostos no referido quadro estão situados neste bairro. Além disso, o Arapiranga é conhecido como um bairro pesqueiro, visto que uma parcela significativa dos pescadores (informação do trabalho de campo), e isto incluem o pescador livre e os donos das embarcações, residem nesta área da cidade. Assim,

compreende-se que, dentro do espaço intraurbano de Vigia, o Arapiranga se destaca pela sua forte centralização de serviços ligados à pesca artesanal e industrial.

Apesar de haver uma forte concentração de pescadores no bairro Arapiranga, bem como lojas de artigos de pesca, postos de combustível, empresas de gelo, oficina de barcos e estaleiros é possível notar uma distribuição de serviços relacionados à pesca em outros bairros da cidade, como é o caso do Centro, do Pantanal e do Sol Nascente. Em entrevista, os pescadores disseram residir principalmente nesses bairros, haja vista que muitos desses trabalhadores vieram de outros municípios, como Bragança, Dom Eliseu, Marajó e até do Estado do Maranhão.

De acordo com o trabalho de campo, os bairros Arapiranga, Centro e Sol Nascente são os espaços que apresentam mais significativamente vivências ribeirinhas, que guardam elementos e práticas ligadas à outra temporalidade que destoa da racionalidade externa, visto que é possível ainda verificar momentos de lazer entre os pescadores em frente a sua residência após uma viagem produtiva na captura de pescados, bem como outros eventos que marcam o imaginário e preservam a herança cultural.

É comum encontrar na cidade de Vigia, em alguns bairros, pescadores em frente as suas casas, consertando suas próprias redes de pesca, as quais são constantemente danificadas, e que sempre necessitam, portanto, de reparos. Esta prática enraizada na cultura do povo vigiense, além de ser uma forma de economizar com os custos na contratação de serviços como estes, demonstra a preservação do saber tradicional, marca registrada de comunidades ribeirinhas que ainda produzem seus apetrechos de pesca.

Na orla do Arapiranga é possível encontrar diversos serviços relacionados à pesca, dentre eles destacam-se a construção de redes de pesca, serviços de reparos de embarcações e redes e descarregamento do pescado. Nas figuras 23 e 24 se destacam essas atividades.



Figuras 23-24: Orla do Arapiranga onde os pescadores realizam alguns serviços pequenos de reparo nos barcos e conserto de redes.

Os serviços autônomos de conserto e reparo de embarcações acontecem em oficinas a céu aberto às margens do rio. A Praça São Pedro conhecida popularmente pelos moradores como “Praça do Pescador”, funciona como uma oficina de reparos de barcos. Neste espaço é possível ver embarcações de diferentes tamanhos ancoradas (fig. 25 e 26), visto que é necessário um local próximo à superfície terrestre para que se possa realizar esse tipo de trabalho. Nesse sentido, onde houver local próxima à beira-mar que dê para ancorar as embarcações, funciona como oficinas, e isso se nota em diferentes pontos próximo a orla.



Figura 25-26: serviço autônomo de conserto e reparo das embarcações, próximo à ponte do Arapiranga.

A Praça São Pedro, além de servir como oficina, é um importante ponto de desembarque de pescados no município, por meio de inúmeros pescadores artesanais. De acordo com Palheta e Nogueira (2019), neste espaço identifica-se o processo de construção da identidade do pescador, como um lugar de memória, da construção do saber tradicional, de vivências ribeirinhas, as quais são repassadas de geração em geração familiar. Constituindo, nesse sentido:

Um conhecimento marcado pela observação empírica do comportamento da natureza, tais como o movimento dos cardumes, os apetrechos mais apropriados para capturar uma determinada espécie de peixe, os locais de reprodução e de maior ocorrência do pescado, etc.(PALHETA; NOGUEIRA, 2019, p.24).

Ademais, os outros serviços apresentados no quadro acima (quadro 11), estão localizados no núcleo principal da cidade, na orla e próximo dela. Além desses objetos espaciais apresentados, pode-se relatar que durante os trabalhos de campo foi constatada a existência seis trapiches – um trapiche municipal, feito de concreto; um porto, de onde

partem e chegam as embarcações que dão acesso às comunidades ribeirinhas, e outros cinco trapiches, dos quais três estão situados no bairro Arapiranga, e do total, dois são de uso restrito das empresas de gelo situadas na orla e no prolongamento (fig. 27-31). Não foi possível fazer o registro dos dois trapiches das empresas de gelos.

O trapiche municipal é utilizado por pescadores artesanais para a comercialização de pescados. No entanto, esse objeto também é usado por outros agentes sociais que utilizam esse espaço para a contemplação do rio comprar peixes e outras finalidades. Na figura 27, verifica-se a presença de uma pessoa no trapiche, mas não havia neste momento a venda de pescados.





Figura 27-31: Os trapiches e o porto existentes ao longo da orla e no seu prolongamento até o bairro Arapiranga.

Segundo Bentes e Raiol (2017), o desenvolvimento do setor pesqueiro desempenhou uma transformação do comércio de Vigia em que a atividade pesqueira se utiliza dos serviços ofertados em Vigia. Isto revela que o processo de crescimento comercial se difundiu principalmente por conta da comercialização da pesca, atividade que vem ganhando espaço no setor regional de produção. As autoras concluíram que esta ação promoveu no espaço uma evolução do centro urbano a partir de investimentos empregados na cidade através de agentes sociais, municipais, estaduais e federais.

A pesca em Vigia continua tendo a mesma importância que teve durante os seus primórdios, tendo peso significativo na economia e na produção do espaço urbano, sendo um dos principais elos tradicionais com o rio e o litoral.

A cidade de Vigia possui em média oito estaleiros de capitania naval em atividades de construção e restauração de embarcações, distribuídos em bairros distintos, como no Arapiranga, Sol Nascente e Pantanal. Estes são locais onde se constroem embarcações, fazem reparos e alguns utensílios para a pesca, como a confecção de redes de pesca. Todo o trabalho realizado na produção desses objetos é realizado de forma artesanal, com a utilização de madeiras. São chamados de Calafate àqueles que constroem ou/e fazem reparos nas embarcações.

Dentre os estaleiros observados no espaço urbano de Vigia, destaca-se o estaleiro denominado “Catuaba” (fig. 32 e 33), batizado com esse nome por está localizado no bairro Catuaba, assim chamado pelos moradores, na Rua Boulevard Melo Palheta, o qual oficialmente faz parte do bairro Centro. Segundo o calafate deste estaleiro, este espaço existe há mais de 15 anos, e serve como fonte de renda, visto que a fábrica e faz reparos em embarcações diversas.



Figura 31-32: Estaleiro “Catuaba” localizado no Bairro Centro da cidade de Vigia.

O saber acerca da construção de embarcações nos estaleiros na Amazônia é fruto da evolução histórica do contato de várias gerações a partir do encontro de duas culturas ligadas à capitania naval, a portuguesa e a tupi (GUALBERTO, 2009).

Para Pantoja et al. (2016),

A construção naval é um símbolo cultural da Amazônia por se tratar de uma região constituída de florestas cortadas por inúmeros rios. Tal cultura foi gerada e organizada desde a época em que fora habitada por seus primeiros moradores, os índios. Hoje a cultura tem sua importância econômica e social para região, principalmente para os ribeirinhos que tem suas vidas entrelaçadas a ela em função da pesca ser sua principal fonte de alimento e renda (PANTOJA ET AL., 2016, p.188).

Nessa perspectiva, o Padre Daniel (2004) argumenta que os indígenas e colonizadores utilizavam diversos tipos de madeiras para a construção de embarcações que permitisse a circulação pelos rios, tais como: tabajuba, angelim, itaíba, maçaranduba e bacuri. Estas tinham grande utilidade para a calafetagem dos barcos por serem bastante resistentes.

Neste ínterim, Veríssimo (1970) afirma que o barco amazônico surgiu das ações colonizadoras e missionárias associadas aos saberes dos povos indígenas, que propiciou a construção de diferentes formas de saberes no processo de calafetagem, adequando as embarcações às peculiaridades da região. Nesse sentido, Sarlote (2010, p.103) acrescenta que: “ao saber dos mestres da construção naval da Europa, sobretudo os portugueses, o conhecimento e as técnicas indígenas reuniram-se aqui na produção de embarcações ágeis e duráveis, aptas a enfrentar com sucesso as peculiaridades da região”.

As antigas embarcações construídas na cidade de Vigia, chamadas de Vigilengas, são exemplos do saber tradicional do povo vigiense, fruto da técnica dos índios e os ensinamentos dos padres. “Afirma-se que a canoa vigilenga é a procedência dos vigienses

e que essa canoa é uma mística, resultado da combinação entre o barco de pesca português e a igarité” (CULTURA VIGILENGA, 2020, p. S/N).

Outros objetos ligados à atividade pesqueira no município de Vigia são as instituições de ensino técnico e tecnológico, as quais oferecem cursos voltados, sobretudo, para a capacitação de profissionais especialistas na atividade pesqueira, a fim de fortalecer o potencial deste setor do município.

No quadro 12 se destacam os cursos relacionados à pesca ofertados pelo Instituto Federal do Pará (IFPA-Vigia) e pela Escola Estadual Tecnológica do Pará (EETEPa), localizados na PA-140 e no prolongamento da PA-412, respectivamente. Estes institutos educacionais são de extrema importância para o desenvolvimento e crescimento do município, pois permitem a capacitação de novos pesquisadores dedicados a compreender o segmento econômico da pesca.

Quadro 12: Cursos Técnicos do Instituto Federal do Pará (IFPA-Vigia) e da Escola Estadual Tecnológica do Pará (EETEPa) relacionados à pesca.

Cursos Técnicos	Modalidade	Descrição
Recursos Pesqueiros (IFPA)	Subsequente	Destinado a compreender o setor pesqueiro da Microrregião do Salgado; entender o processo produtivo da pesca e da aquicultura; e contribuir para a relação sujeito-sociedade, ao passo de construir políticas públicas para as comunidades pesqueiras.
Aquicultura (IFPA)	Subsequente	Este curso está inserido no Eixo Tecnológico Recursos Naturais, o qual compreende tecnologias relacionadas ao cultivo de organismos aquáticos. Debruça-se sobre os estudos de empreendedorismo, segurança, educação ambiental, técnicas de manejo de animais, formando técnicos para atuar no cultivo de peixes, camarões, ostras, mexilhões, rãs e algas.
Meio Ambiente (EETEPa)	Integrado	Os estudos contemplam as análises dos problemas ambientais, com a produção de laudos e relatórios, auxiliando na execução da

		gestão ambiental, pautada da conservação e preservação do meio ambiente e de seus recursos naturais.
--	--	--

Fonte: Elaboração da autora, com base nos dados do Ministério da Educação e trabalho de campo, 2020.

No total, existem 03 cursos que envolvem a atividade pesqueira, e segundo a Secretária de Pesca, estes foram escolhidos de forma estratégica, justamente para fomentar o desenvolvimento e aperfeiçoamento da atividade pesqueira na cidade.

Em síntese, na cidade de Vigia de Nazaré, verifica-se que a estruturação do espaço ocorre a partir da atividade pesqueira, na qual há uma dinamização na oferta de serviços relacionados a esse setor, distribuídos no interior da cidade, como no núcleo Central, próximo à orla e no Arapiranga. Isso mostra que os serviços ligados à pesca estão presentes em outras frações dos espaços da cidade, os quais apresentam forte ligação com essa atividade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou compreender o papel desempenhado por Vigia de Nazaré na rede urbana, a partir das interações espaciais com a região em função da atividade pesqueira desenvolvida na cidade, considerando-a como uma importante centralidade urbana, a qual influencia significativamente na dinâmica de fluxos, através da comercialização do pescado.

Vigia de Nazaré desde o início de sua formação socioespacial é considerada como uma pequena cidade ribeirinha da Amazônia, em razão de seu processo de construção dentro do contexto regional, associado ao rio, como o único meio de circulação, fonte de renda e de subsistência da população local. Entretanto, essa realidade de cidade tradicional, pautada em um tempo lento, foi se transformando, à medida que a região amazônica recebia projetos urbanísticos que foram alterando a dinâmica de muitas cidades, inclusive a de Vigia.

Após o processo de abertura de rodovias na Amazônia, as cidades que outrora viviam somente em função do rio, passaram a ter suas relações diversificadas por meio da estrada. Assim, as cidades litorâneas puderam desfrutar de novos elementos em seu espaço intraurbano, com a chegada de serviços que até então não existiam.

Dessa forma, a cidade de Vigia passou a ter sua dinâmica voltada tanto para o rio quanto para a estrada. Todavia, ainda que exista uma dinâmica de fluxos na cidade por meio da estrada, o rio ainda continua sendo um forte elemento estruturador do espaço, visto que através deste há intensas relações socioespaciais da cidade com a região, principalmente em função da atividade pesqueira, a qual comercializa com outras cidades o seu produto.

A face ribeirinha de Vigia permanece mesmo diante das transformações por que passou a cidade. As práticas sociais da população revelam a permanência de conteúdos oriundos de outra temporalidade, que foram preservados ao longo do tempo, sendo repassado no seio familiar, haja vista que a forte ligação com rio para a subsistência e economia local é significativa. Dessa forma, Vigia guarda elementos tradicionais materiais e imateriais, oriundos de seu processo de formação ligado ao contexto regional, o que a torna uma cidade particular no universo da urbanodiversidade da região amazônica.

Com a urbanização do território, a população de Vigia começou a usufruir de novos serviços em seu espaço, voltados para diferentes setores, como os serviços educacionais e habitacionais. E isso provocou uma alteração nas relações que a cidade mantinha com outros núcleos urbanos, em função dos serviços de que dispõe, sobretudo a partir da expansão de seu tecido urbano em direção à rodovia PA-412.

Vigia continua com sua economia ligada à atividade pesqueira, tanto pela pesca artesanal, como pela pesca industrial, destacando-se como um dos maiores entrepostos pesqueiro do Estado do Pará, vide a sua importância para o abastecimento de cidades como Belém e pequenas cidades da região, e para o mercado nacional e internacional.

Os fluxos existentes entre a cidade e a região se dão, com maior intensidade, em função da pesca, atividade econômica preponderante em Vigia, seja pela comercialização, seja pela relação de aquisição de insumos para subsidiar a atividade pesqueira, como ocorre com os apetrechos de pesca advindos da capital paraense, do Estado de São Paulo, e até equipamentos tecnológicos provenientes de outros países para a pesca industrial no município, no caso da Alemanha.

Entretanto, ao lado da atividade pesqueira, considera-se o setor de serviços na cidade de Vigia como indutor de fluxos, que desde os anos 2000, a partir da expansão do tecido urbano, e com a instalação de serviços públicos, educacionais e habitacionais ao longo do eixo de expansão – PA-412 -, gerou uma movimentação de fluxos originados de

cidades próximas à Vigia, como Santo Antônio do Tauá, São Caetano de Odivelas, e Colares, em função da oferta de tais serviços.

Destarte, constatou-se que a atividade pesqueira em Vigia consegue dinamizar o setor de comércio e serviços que estão direto e indiretamente articulados à pesca, como as lojas especializadas de artigos para a pesca, as empresas de gelo, os postos de combustíveis da orla da cidade e as feiras livres, além de conseguir empregar um número expressivo de trabalhadores, visto que famílias inteiras, muitas vezes, trabalham diretamente com a pesca. Nesse sentido, a pesca constitui uma atividade indispensável para a organização socioespacial da cidade, pois além de promover emprego e renda, consegue dinamizar fluxos para além de seu espaço intraurbano.

Outrossim, é válido ressaltar que a pesca sempre esteve presente na dinâmica econômica da cidade de Vigia, acompanhando o seu processo de formação urbana e social. Contudo, nos dias atuais, pode-se observar que a atividade de pesca, embora antiga neste espaço, está ganhando cada vez mais novos significados, por meio de sua modernização, seja pela utilização de novos recursos materiais e humanos, seja pela ampliação de sua atuação do espaço geográfico brasileiro e internacional. Ademais, é indubitável que a pesca, enquanto atividade econômica tem influência direta e significativa sobre os diferentes tipos de fluxos existentes no espaço urbano de Vigia.

Nas últimas três décadas, a pesca em Vigia apresentou algumas mudanças por meio dos processos de modernização da captura ao beneficiamento do pescado, bem como das relações de trabalho e da ampliação de seu espaço de atuação. A partir da década de 1980, houve a instalação da planta industrial da ECOMAR, bem como a chegada de indústrias de gelo para o abastecimento dessa atividade e a proliferação de diversos serviços que fornecem insumos para a pesca.

Com a modernização tecnológica dos apetrechos de pesca e os conhecimentos náuticos empregados para a captura do pescado, a pesca, de maneira geral, conseguiu ampliar a sua produção, fazendo com que o pescado que outrora era obtido para consumo próprio e, no máximo, comercializado dentro dos limites da cidade, chegasse a outras cidades, estados e países. Assim, por meio da comercialização do pescado, Vigia foi estabelecendo interações espaciais, gerando importantes fluxos sociais e econômicos, ao passo de reafirmar o seu papel de entreposto pesqueiro da rede urbana.

A pesca industrial realizada em Vigia permitiu que a cidade ganhasse papel de destaque na produção e comercialização do pescado, uma vez que os pescados são destinados ao mercado nacional - para todos os estados brasileiros, e internacional, para

os Estados Unidos e Porto Rico. Essa interação socioespacial estabelecida em função da pesca faz com que Vigia tenha uma função primordial de abastecimento de outros centros urbanos, os quais dependem do que a cidade produz. Além disso, a pesca artesanal de Vigia, por sua vez, também desenvolve um papel crucial, pois sua produção pesqueira movimenta a economia local e contribui para a economia regional.

De outra parte, o crescimento econômico de Vigia gerado pela economia da pesca, deveria ser revestido em desenvolvimento social, sobretudo para os pescadores artesanais, que são desprestigiados por não ter uma organização social de trabalho sólida, ficando à mercê dos donos de embarcação e dos atravessadores, em razão da dívida que contraem juntos a eles através do crédito oferecido. Urge, portanto, a adoção de políticas públicas que potencialize a atividade pesqueira em Vigia, e regularize a atuação dos pescadores informais, para garantir os seus direitos trabalhistas e o cumprimento de seus deveres legais.

Ademais, o fato de Vigia figurar como um entreposto pesqueiro da região do Salgado Paraense atraiu empresas de gelo e lojas pescas, que estão inseridas diretamente na produção pesqueira como casas aviadoras, à medida que fornecem materiais de pesca para as embarcações em troca do subproduto do peixe que tem alto valor comercial no mercado.

Por meio desta pesquisa, constatou-se que Vigia constitui um importante centro urbano da região do Nordeste Paraense, polo de pesca, desempenhando a função de cidade intermediária, em virtude da rede de fluxos que constrói por meio da atividade pesqueira, sobretudo, pela comercialização do pescado e dos serviços que dispõe, a qual implicou na configuração espacial da cidade.

REFERÊNCIAS

ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. **Julgados da terra:** cadeia de apropriação e atores sociais em conflito na ilha de Colares, Pará. Belém, 2004.

ALMEIDA, R. N. P. **A Zona Franca de Manaus no contexto da política industrial brasileira.** XXXV Encontro da ANPAD, Rio de Janeiro, 2011.

ANDRADE, T. K.; TAVARES, M. G. **O projeto de integração Amazônica visto pela turistificação dos lugares.** Confins, 2012.

AMARAL, M. D. B. **As feiras em cidades médias da Amazônia:** as relações desenhadas a partir das experiências nas cidades de Marabá-PA, Macapá-AP e Castanhal-PA. Geosp – Espaço e Tempo (online), v. 20, n. 2, p. 376-391, 2016.

ARAÚJO, Joseane Sousa. **Arquivos, bibliotecas e periódicos na Vigia oitocentista**. Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

BAENA, M. **Informações sobre as Comarcas da Província do Grão Pará**: organizadas em virtude do aviso circular do Ministério da Justiça de 20 de Setembro de 1883. Pará [Belém]: Typ. F. DA Costa Júnior, 1885.

BARBOSA, Estêvão José da Silva. **Teorias e práticas ambientais na Amazônia**: litoral Tauá-Colares-Vigia, 06 set. 2016, Auditório da ETEPA. Apresentado na II Semana de Geografia da UEPA, Campus XVII, Vigia de Nazaré. Vigia de Nazaré – PA, 2016. 22 Slides. Color. Power-point.

_____. **Unidades de relevo em zona costeira estuarina**: municípios de Colares e Santo Antônio do Tauá. 2007. 96f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Belém: Universidade Federal do Pará.

BARBOSA, Estêvão J. da Silva. BENTES, Laressa. **Ocupação urbana em “baixadas” na zona costeira do estado do Pará, caso do igarapé da rocinha, cidade de Vigia de Nazaré**. In: SILVA, C.N.; BORDALO, C. A. L; SILVA, E. V. (Orgs.). Planejamento, conflitos e desenvolvimento sustentável em bacias hidrográficas: conflitos e ações. Belém: GAPTA/UFGA, 2016.

BARTHEM, Ronaldo Borges; FABRÉ, Nídia Noemi. **Biologia e diversidade dos recursos pesqueiros da Amazônia**. In: RUFFINO, Mauro Luis. **A pesca e os recursos pesqueiros na Amazônia brasileira**. Manaus: Ibama/PróVárzea, 2004.

BATISTA, Vandick da Silva; ISAAC, Victoria Judith; VIANA, João Paulo. **Exploração e manejo dos recursos pesqueiros da Amazônia**. In: RUFFINO, Mauro Luis. **A pesca e os recursos pesqueiros na Amazônia brasileira**. Manaus: Ibama/PróVárzea, 2004.

BARTOLI, E. **Cidades na Amazônia, Sistemas Territoriais e a Rede Urbana**. Mercator (Fortaleza) vol.17 Fortaleza 2018 Epub Dec 17, 2018.

BECKER, B. **A fronteira em fins de século XX: oito proposições para um debate sobre a Amazônia**. In: BECKER, B.; MIRANDA, M.; MACHADO, L. O. **Fronteira amazônica: questões sobre a gestão do território**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1990.

_____. **Revisão das políticas de ocupação da Amazônia**: é possível identificar modelos para projetar cenários? Parcerias Estratégicas, n.12, 2001.

_____. **Geopolítica da Amazônia**. Estud. av. vol.19 nº.53 São Paulo Jan./Apr. 2005.

BECKER, B. **A fronteira em fins de século XX: oito proposições para um debate sobre a Amazônia**. In: BECKER, B.; MIRANDA, M.; MACHADO, L. O. **Fronteira amazônica: questões sobre a gestão do território**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1990.

_____. **Revisão das políticas de ocupação da Amazônia**: é possível identificar modelos para projetar cenários? Parcerias Estratégicas, n.12, 2001.

_____. **Geopolítica da Amazônia**. Estud. av. vol.19 nº.53 São Paulo Jan./Apr. 2005.

BENTES, L. BARBOSA, Estêvão J. da Silva. **Ocupação urbana em “baixadas” na zona costeira do estado do Pará, caso do igarapé da rocinha, cidade de Vigia de Nazaré**. Revista IFHC, 2015. BRASIL. **Departamento Nacional de Produção Mineral**. Pojeto Radam: levantamento de recursos naturais. Rio de Janeiro: DNPM, 1974, v. 5.

BENTES, L. RAIOL, R. K. S. **Formação Urbana e Serviços em Vigia de Nazaré – Litoral do Estado do Pará**. Trabalho de Conclusão de Curso. UEPA, 2017.

BRASIL. **Departamento Nacional de Produção Mineral**. Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. Relatório Preliminar de Desenvolvimento integrado. Município de Vigia. São Paulo: SFHU, 1970.

BRASIL. **Código de Pesca** - Lei 11.959 de 29 de junho de 2009.

_____. Lei 11.699 de Junho de 2008. Colônias, Federações e Confederação Nacional dos Pescadores.

BRASIL. Ministério da Educação. IFPA - Cursos Campus Vigia. Disponível em: <http://vigia.ifpa.edu.br/cursos>

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. A era da informação: economia, sociedade e cultura. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 8 ed. São Paulo: Contexto, 2005.

CATELAN, M. J. **Heterarquia Urbana**: Interações espaciais interescalares e cidades médias. Presidente Prudente, SP: UNESP, 2012.

CORREIA, R. L. **Globalização e reestruturação da rede urbana** – uma nota sobre as pequenas cidades. Revista Território, Rio de Janeiro: LAGET/UFRJ, V. 6, N. 6, P. 43-53, jan. – jun., 1999.

_____. **O espaço urbano**. Editora Ática, Série Princípios, 3ª. Edição, 1995.

_____. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 1997.

_____. **A periodização da rede urbana Amazônica**. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2006.

CULTURA VIGILENGA. Jornal online. Acessado em 12 de janeiro de 2020.

ÉGLER, Eugênia Gonçalves. A zona Bragantina no Nordeste do Pará. In: **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano XXIII, n. 3, 1961.

ENDLICH, A. M. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades no Noroeste do Paraná**. 2006. 505p. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

FERREIRA, Sandra Cristina. **Rede urbana, cidade de porte médio e cidade média: estudo sobre Guarapuava no Estado do Paraná.** (Tese de Doutorado em Geografia). Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2010. 298p.

FIGUEIREDO, H. C. C. **Os circuitos da economia urbana na relação cidade-rio na Amazônia:** estudo da atividade pesqueira na cidade de Vigia de Nazaré. Trabalho de Conclusão de Curso. UEPA, 2017.

FURTADO, Lourdes Maria. Aspectos históricos e econômicos de Marapanim. In: Boletim do **Museu Paraense Emílio Goeldi**, Nº 67, 1978.

_____. **Curralistas e redeiros de Marudá;** pescadores do litoral do Pará. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1980.

_____. **Pesqueiros reais e pontos de pesca:** traços da territorialidade hailêutica ou pesqueira amazônica, 2002.

FRESCA, T. M. **A dinâmica funcional da rede urbana do oeste paulista:** estudo de casos: Osvaldo Cruz e Inúbia Paulista. 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias.** São Paulo: Contexto, 2001.

GUALBERTO, A. J. P. **Embarcações, Educação e Saberes Culturais em um Estaleiro Naval da Amazônia.** 2009. 151 f. Dissertação (Mestrado em Saberes Culturais e Educação) – PPGED/UEPA, Belém, 2009.

IBAMA. **Estatística da Pesca Grandes regiões e Unidades da Federação.** 2007. Disponível em: <http://www.docplayer.com.br/10092338-Estatistica-da-pesca-2007.html>>. Acesso em: 12. nov. 2019.

ILDONE, J. **Noções de História de Vigia.** Belém: CEJUP, 1991

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE Cidades@.** 2016. Disponível em: ><http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php?lang=<>. Acesso: 31 set. 2015.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Regiões de Influência das Cidades 2007.** Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Censo Demográfico Brasileiro.** Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

_____. **IBGE Cidades.** Vigia de Nazaré. 2017.

_____. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias.** 2017.

ISAAC, V. J; BARTHEM, R. B. **Os recursos pesqueiros da Amazônia brasileira.** Belém, Museu Paraense Emílio Goeldi, 1996.

LEÃO, Carla de Souza. **A inserção das pequenas cidades da rede urbana: o caso das cidades da região de governo de Dracena – SP.** Dissertação (Mestrado), Presidente Prudente: (s.n), 2011.

LEFBVRE, Henri. **Espaço e Política.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LENCIONI, Sandra. **A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas.** Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n.120, p.133-148, jan./jun. 2011.

LOUREIRO, Violeta R. **Os parceiros do mar: natureza e conflito social na pesca da Amazônia.** Belém do Pará, Museu Paraense Emílio Goeldi, 1985.

MACHADO, L. **Mitos e realidades da Amazônia brasileira no contexto geopolítico internacional (1540 – 1912).** Barcelona: Universitat de Barcelona: Facultat de Geografia i Història, Tese doctoral, 1989.

MACHADO, L. O. **Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira.** Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, vol. XIII, n.1, p. 109-138, jan./jul.1999.

MANESCHY, Maria Cristina. **Pescadores curralistas do litoral do estado do Pará: evolução e continuidade de uma pesca tradicional.** Revista da SBHC, nº 10, 1993.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica.** 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010. 320 p.

MARINHO, Rogério Souza. **Pequenas cidades do Nordeste do Pará: maritimidade da Amazônia.** Presidente Prudente, 2017.

MARTINS, José de Souza. O tempo da fronteira: retorno a controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. **Tempo Social: Revista de Sociologia da USP**, São Paulo, v. 8, n. 1, p. 25- 70, Maio. 1996.

MARTINS, L. M.; LAVOURA, T. N. **Materialismo histórico-dialético: contributos para a investigação em educação.** Educar em Revista, Curitiba, Brasil. 2018.

MDIC. **Exportação, Importação e Saldo por Municípios, PA: Vigia - 2020.** Disponível:
<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/comex-vis/frame-municipio?municipio=1508209>

MONTENEGRO, M. R. **O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da Globalização.** Dissertação de Mestrado. Faculdade de Letras Filosofia e Ciências Humanas. São Paulo. USP. 2006.

MOURÃO, Keila R. M; PINHEIRO, Ludmila Assunção; LUCENA, Flávia. **Organização social e aspectos técnicos da atividade pesqueira no município de Vigia-PA.** Boletim do Laboratório de Hidrobiologia, 20:39-52, 2007.

NOGUEIRA, O. M. O.; CHAGAS, C. A. N. A atividade pesqueira artesanal: organização da produção e dinâmica da circulação do pescado no município de Vigia-PA. In: SILVA, J. M. P.; SILVA, C. N. (org). **Pesca e Territorialidades**: contribuições para análise espacial da atividade pesqueira. Belém: GAPTA/UFPA, 2011, pp. 67-77.

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

RENTE NETO, F.; FURTADO, L. G. **A ribeirinidade amazônica**: algumas reflexões. Cadernos de Campo, São Paulo, n. 24, p. 158-182, 2015.

RIBEIRO, Miguel Ângelo. **Transformações na rede urbana**: o exemplo da Amazônia. Boletim Goiano de Geografia, Goiânia, v. 17, n. 1, 1997.

ROCHA, G. M.; SOARES, D. A. S.; MORAES, S. C. **Dinâmicas territoriais na Zona Costeira do Estado do Pará, Amazônia Brasileira**. Revista Confins, número 42. 2019.

ROCHEFORT, Michel. **Redes e Sistemas**: ensinando sobre o Urbano e a Região. Tradução de Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: HUCITEC, 1998.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, M. Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Pedro de. (Org.) Pequenas cidades: uma abordagem geográfica. Natal: Vozes, 1982.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

_____. **Por uma Geografia Nova**: da crítica da geografia a geografia crítica. São Paulo: EDUSP, 2008.

_____. **Técnica Espaço Tempo Globalização e Meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **Por uma economia política da cidade**. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, Geraldo Mendes; SANTOS, Ana Carolina Mendes. **Sustentabilidade da pesca na Amazônia**. Estudos Avançados, 2005.

SANTOS, J. P. S. **Viajando a cidade**: um olhar contemporâneo sobre a sociedade e o espaço do município de Vigia. Vigia, 2009.

SARLOTE, L. M. L. **Carpinteiros dos rios**: o saber da construção naval no município de Novo Airão/AM. 2010. 151 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – PPGSCA/UFAM, Manaus, 2010.

SEPAQ- Secretária de Pesca e Aquicultura. **Estatística e desembarque pesqueiro do Estado do Pará**. 2008

SILVA, S. C. B. M. **Teorias de Localização e de Desenvolvimento Regional**. Geografia, v.1, nº 2, p.1-23, out.1976.

SILVEIRA, M. L. **Finanças, Consumo e Circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo**. Caderno CRH. Salvador. v. 22, n. 55, p. 65-76. 2009.

SOMBRA, D. ; MOTA, G. S.; LEITE, A. S.; CASTRO, C. J. N. **A reterritorialização pesqueira no Estado do Pará**: reprodução contraditória das relações capitalistas. Revista de Geografia (Recife), 2018.

SOUZA, M. L. **Abc do desenvolvimento urbano**. 6 ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

SOUZA, L. A.; FREITAS, C. E. C.; GARCEZ, R. C. S. **Relação entre guildas de peixes, ambientes e petrechos de pesca baseado no conhecimento tradicional de pescadores da Amazônia Central**. Boletim do Instituto de Pesca. v. 41, n. 3, p. 633-644, 2015.

SCHOR, Tatiana; COSTA, Danielle Pereira da; OLIVEIRA, José Aldemir de. et al. **Notas sobre a tipificação da rede urbana na calha do Rio Solimões, Amazonas, 2009**. Manaus: NEPECAB/FAPEAM/PGCT/CNPq, 2009.

SCHOR, Tatiana, COSTA, D. P. Rede urbana na Amazônia dos grandes rios: uma tipologia para as cidades na calha do rio Solimões - AM In: **As cidades e a urbanização no Brasil: passado, presente e futuro**. 1 ed. Florianópolis : Insular, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Para pensar as pequenas e médias cidades brasileiras**. Belém: Fase/ISCA/UFPA, 2009. v. 1.

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

_____. O centro e as formas da centralidade urbana. Revista de Geografia. São Paulo, V, 10, P, 1-18, 1991.

SPOSITO, Eliseu Savério; JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. **Cidades Pequenas: Perspectivas Teóricas e Transformações Socioespaciais**/Eliseu Savério Sposito; Paulo Fernando Jurado da Silva. Jundiaí, Paco Editorial: 2013.

PALHETA, A. M.; NOGUEIRA, L. A. R. **Pesca artesanal em Vigia de Nazaré – PA**: saberes, fazeres e sociabilidade. Trabalho de Conclusão de Curso. UEPA, 2019.

PANTOJA, L. F.; SILVA, R. E. C.; PALHETA, D. F.; ALBURQUEQUE, S. M. L. **Etnomatemática e construção naval**: saberes de geometria de carpinteiros navais da Amazônia. Revista Terceira Margem Amazônia – v. 2, nº7 – jul/dez, 2016.

PENTEADO, A. R. **Belém do Pará**: estudo de Geografia urbana. Belém: UFPA, 1968.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação dos municípios. In: **Revista Acta Geográfica**, ano 2, nº 3, 2008.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. **Do centro aos centros: bases teórico-conceituais para estudo da centralidade em São Paulo**. 2004. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo.

TRINDADE JR, Saint Clair. MALHEIRO, B. C. Pereira. Entre rios, rodovias e grandes projetos: mudanças e permanências em realidades urbanas do Baixo Tocantins. In: TRINDADE JR, Saint Clair Cordeiro da et al. **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: FASE; ICSA/UFPA; Observatório Comova, 2009.

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 na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008, p. 27-47.

TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro da. **Cidades médias na Amazônia oriental: das novas centralidades à fragmentação do território**. XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR. Rio de Janeiro, 2011.

_____. **Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”**: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. Belém, dezembro, 2013.

_____. **Espacialidades e temporalidades na dinâmica das formações urbanas**. Cidades: revista científica/ grupo de estudos urbanos – Vol. 1, n, 1, 2004.

_____. **Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazônia**. Mercator, Fortaleza, v. 14, n. 4, Número Especial, P. 93-106, Dez, 2015.

VERÍSSIMO, José. **A pesca na Amazônia**. Livraria Clássica de Alves & C. São Paulo, 1985.

VICENTINI, Yara. **Cidade e História na Amazônia**. Curitiba: UFPR, 2004.