



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

ANTÔNIO SÉRGIO SARAIVA SILVA JÚNIOR



**REDES TÉCNICAS, TURISMO E DESENVOLVIMENTO  
SOCIO-ESPACIAL NA ILHA DE MOSQUEIRO, BELÉM-PA.**

Belém-Pa

2007

ANTÔNIO SÉRGIO SARAIVA SILVA JÚNIOR

**REDES TÉCNICAS, TURISMO E DESENVOLVIMENTO  
SOCIO-ESPACIAL NA ILHA DE MOSQUEIRO, BELÉM-PA.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Pará – PPGeo-UFPa para a obtenção do grau de Mestre em Geografia. Orientada pela Prof<sup>a</sup>. Dra. Maria Goretti da Costa Tavares.

Belém-Pa

2007

**Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)**  
(Biblioteca de Pós-Graduação do IFCH/UFPa, Belém-PA)

---

Silva Júnior, Antônio Sérgio Saraiva.

Redes técnicas, turismo e desenvolvimento sócio-espacial na Ilha do Mosqueiro - Belém-PA / Antônio Sérgio Saraiva Silva Júnior; orientadora, Maria Goretti da Costa Tavares. - Belém, 2007

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém, 2007.

1. Turismo e planejamento urbano - Mosqueiro, Ilha do (PA). 2. Infra-estrutura (Economia) - Mosqueiro, Ilha do. 3. Qualidade de vida - Mosqueiro, Ilha do. I. Título.

CDD - 22. ed.338.4791098115

---

ANTÔNIO SÉRGIO SARAIVA SILVA JÚNIOR

**REDES TÉCNICAS, TURISMO E DESENVOLVIMENTO  
SOCIO-ESPACIAL NA ILHA DE MOSQUEIRO, BELÉM-PA.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação  
em Geografia da Universidade Federal do Pará –  
PPGEO-UFPa para a obtenção do grau de Mestre em  
Geografia.

Data de aprovação: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_.

Banca Examinadora:

\_\_\_\_\_ - Orientador  
Profª. Drª. Maria Goretti da Costa Tavares-  
PPGEO-UFPa.

\_\_\_\_\_  
Profª. Pós Dra. Janete Gentil Coimbra de Oliveira  
PPGEO-UFPa.

\_\_\_\_\_  
Profª.Drª. Maria das Graças da Silva  
Mestrado em Educação – UEPa.

Para meus pais,  
Antônio Sérgio Saraiva Silva e  
Cleonice Oliveira Silva  
Minha segurança e fortaleza,  
Meu refúgio e consolo.

## AGRADECIMENTOS

À Deus, pelo dom da vida e pela perseverança à mim concedida;

À Professora Dr<sup>a</sup>. Maria Goretti da Costa Tavares, pelos conhecimentos partilhados, pela paciência e compreensão durante a realização deste trabalho;

Às professoras, Prof<sup>a</sup>. Pós Dra. Janete Marília Gentil Coimbra de Oliveira e a Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Maria das Graças da Silva, pelas contribuições de grande valia para o desenvolvimento deste trabalho;

Ao Departamento de Turismo da Agência Distrital de Mosqueiro, na pessoa do Sr. Antônio Joaquim Tavares Ferreira, pelas informações prestadas;

À meus pais e irmã, por todo amor, dedicação e carinho sem os quais não teria forças para seguir em frente;

À minha esposa, Mislene Lima, pela inspiração, amor e força fundamentais para a conclusão deste trabalho;

À todos os amigos que contribuíram direta ou indiretamente para concretização desta dissertação.

Viver significa conhecer o espaço circundante e produzir interpretações a partir das mais simples experiências.

Sandra Lencioni, 2003.

## RESUMO

Este trabalho é um estudo do espaço urbano na ilha de Mosqueiro em Belém-Pa. Ele buscou analisar as correlações entre a introdução de redes de infra-estrutura, a ampliação do turismo, e o desenvolvimento sócio-espacial. São centrais nesta discussão conceitos e categorias como: Território, Redes, Turismo, Desenvolvimento Sócio-espacial e Qualidade de Vida. Os bairros do Caranamduba, Farol, Murubira e Vila foram selecionados como recortes empíricos desta pesquisa, pois juntos, agregam 38,6% da população urbana da ilha de Mosqueiro. Neles, foram aplicados um total de 800 questionários, distribuídos igualmente. Entrevistas com a população local e com representantes do Poder Público Municipal, bem como, a análise da paisagem a partir de levantamentos fotográficos, somaram na composição da base de informações necessárias ao desenvolvimento desta pesquisa. Foram de fundamental importância as informações cartográficas de uso do solo, obtidas junto à Companhia de Desenvolvimento e Administração da Região Metropolitana de Belém - CODEM e as informações disponibilizadas pela Agência Distrital de Mosqueiro – ADMO/PMB através do seu Departamento de turismo – DETUR/ADMO. A análise do processo histórico de produção do espaço, além de dados primários e secundários, norteou resultados que apontam Mosqueiro como uma área sem “autonomia”, com cerca de 90% de sua população vivendo direta ou indiretamente do setor terciário, em geral informal, que se tornara dependente economicamente, em função da produção de um espaço voltado para o turismo. A análise de indicadores objetivos (aqueles que dizem respeito à disponibilidade de recursos, à forma de uso destes e aos resíduos gerados no seu consumo) e subjetivos (satisfação quanto ao domicílio, às facilidades existentes no bairro e às economias e deseconomias da vida do município) mostra a insatisfação da população local quanto à atuação do Poder Público e à concentração de infra-estrutura nas áreas mais diretamente associadas aos fluxos turísticos, fato este que reflete na qualidade de vida e aponta, a partir de dados sobre a taxa de analfabetismo, que se mostra elevada entre as crianças; renda, entre as mais baixas da Região Metropolitana de Belém – RMB; abastecimento de água e energia, que o turismo, não tem sido promotor do desenvolvimento sócio-espacial para a ilha.

**Palavras-chave:** Território. Redes. Turismo. Desenvolvimento Sócio-espacial. Qualidade de vida.



## ABSTRACT

This work is a study of the urban space in the island of Mosqueiro in Belém-Pará. It searched to analyze the correlations between the introduction of infrastructure nets, the enlargement of the tourism, and the partner-space development. They are central offices in this quarrel concepts and categories as: Territory, Nets, Tourism, Partner-space Development and Quality of Life. The quarters of the Carananduba, Farol, Murubira and Vila had been selected as empirical clippings of this research, therefore together, they add 38.6% of the urban population of the island of Mosqueiro. In them, they had been applied a total of 800 questionnaires, distributed equally. Interviews with the local population and representatives of the Municipal Public Power, as well as, the analysis of the landscape from photographic surveys, had added in the composition of the base of necessary information to the development of this research. They had been of basic importance the cartographic information of use of the ground, gotten next to the Company de Development and Administration of the Region Metropolitan of Belém - CODEM and the information available for the District Agency of Mosqueiro - ADMO/PMB through its Department of tourism - DETUR/ADMO. The analysis of the historical process of production of the space, beyond primary and secondary data, guided resulted that they point Mosqueiro as an area without “autonomy”, with about 90% of its population living directly or indirectly of the tertiary sector, in general informal, that if becomes dependent economically, in function of the production of a space directed toward the tourism. The analysis of objective pointers (those that say respect to the availability of resources, the form of use of these and to the residues generated in its consumption) and subjective (satisfaction how much to the domicile, the existing easiness in the quarter and to the economies and deseconomias of the life of the city) shows to the unpleasantness of the population place how much the performance of the Power Public and the infrastructure concentration in the areas more directly associates the tourist flows, fact this that it reflects in the quality of life and points, from giving on the illiteracy tax, that if it shows high between children; income, enters the lowest of the Region Metropolitan of Belém - RMB; water supply and energy, that the tourism, has not been promotional of the partner-space development for the island.

**keywords:** Territory. Nets. Tourism. Partner-space development. Quality of life

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

|              |   |     |
|--------------|---|-----|
| Figura 01 -  | Belém / Distritos Administrativos. ....   | 61  |
| Foto 01 -    | Ônibus da empresa Beiradão, veículo utilizado no transporte de passageiros – 2006. ....                     | 70  |
| Foto 02 -    | Tipo de veículo introduzido para a redução dos custos com o transporte de passageiros .....                 | 71  |
| Foto 03 -    | Veículo utilizado pela cooperativa para o transporte de passageiros ....                                    | 75  |
| Quadro 01-   | Parâmetros para definição de qualidade de vida.....   | 83  |
| Tabela 01-   | Mosqueiro - População urbana e rural. ....  | 84  |
| Tabela 02-   | Mosqueiro - População total, população por bairros selecionados e percentual por bairros selecionados. .... | 85  |
| Tabela 04 -  | Os distritos de Belém -Valor do rendimento nominal médio e mediano mensal das pessoas com rendimento. ....  | 87  |
| Foto 04 -    | Placa de indicação das obras do Sistema de abastecimento de água do Carananduba. ....                       | 88  |
| Foto 05 -    | Obras de construção do Residencial Portal da Ilha. ....   | 89  |
| Foto 06 -    | Rede de Energia no Bairro do Carananduba. ....  | 91  |
| Foto 07 -    | Surgimento de uma área de ocupação às margens da Estrada do Carananduba. ....                               | 93  |
| Foto 08 -    | Acúmulo de lixo nas ruas de Mosqueiro / bairro da Vila. ....  | 95  |
| Foto 09 -    | Praça da Igreja de Nossa Senhora do Ó. ....   | 96  |
| Foto 10 -    | Orla da praia do Farol. ....  | 97  |
| Foto 11 -    | Tubulação que leva a drenagem pluvial e o esgoto e despeja nas praias. Praia do Farol. ....                 | 98  |
| Foto 12 -    | Rua transversal à estrada do Carananduba. ....  | 99  |
| Gráfico 01 - | Número de pessoas insatisfeitas quanto à vizinhança ou bairro. ....   | 100 |
| Gráfico 02 - | Percentual do número de pessoas insatisfeita quanto à vizinhança ou bairro no Carananduba. ....             | 101 |
| Gráfico 03 - | Percentual de pessoas insatisfeita quanto à moradia. Farol/Murubira. ....                                   | 102 |

**LISTA DE SIGLAS**

|            |   |
|------------|---|
| CODEM      | Companhia de Desenvolvimento Metropolitano de Belém       |
| COOPETPAN  | Cooperativa de Transportes de Passageiros do Norte        |
| CTBEL      | Companhia de Transportes de Belém                         |
| DAMOS      | Distrito Administrativo de Mosqueiro                      |
| DETUR/ADMO | Departamento de Turismo da Agência Distrital do Mosqueiro |
| IBGE       | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística           |
| IDH        | Índice de Desenvolvimento Humano                          |
| PIB        | Produto Interno Bruto                                     |
| PNUD       | Programa das Nações Unidas Para o desenvolvimento         |
| RMB        | Região Metropolitana de Belém                             |
| SETRANSBEL | Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Belém    |
| UFPA       | Universidade Federal do Pará                              |

## SUMÁRIO

|  |            |
|--|------------|
| <b>RESUMO</b> .....  | <b>8</b>   |
| <b>ABSTRACT</b> .....  | <b>9</b>   |
| <b>LISTA DE ILUSTRAÇÕES</b> .....  | <b>10</b>  |
| <b>LISTA DE SIGLAS</b> .....   | <b>11</b>  |
| <b>INTRODUÇÃO</b> .....  | <b>13</b>  |
| <b>1. REDES, TERRITÓRIO, TURISMO E DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ESPACIAL</b> .....              | <b>20</b>  |
| 1.1 REDES, TERRITÓRIO E SOCIEDADE E SUAS INTERFACES NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO.....           | 20         |
| 1.1.1 TÉCNICA, REDES- TÉCNICAS E TERRITÓRIO.....   | 26         |
| 1.1.2 REDES, PODER, TERRITÓRIO E DESENVOLVIMENTO.....                                    | 33         |
| 1.1.3 TURISMO: O LAZER A SERVIÇO DO DESENVOLVIMENTO!?!.....                              | 53         |
| <b>2. O PROCESSO HISTÓRICO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM MOSQUEIRO</b> .....                  | <b>60</b>  |
| 2.1 A RODOVIA E A PONTE: A POPULARIZAÇÃO DO ACESSO À ILHA.....                           | 68         |
| <b>3. UMA VARIÁVEL DO DESENVOLVIMENTO: A QUALIDADE DE VIDA</b> .....                     | <b>77</b>  |
| 3.1 ELEGENDO OS INDICADORES DA QUALIDADE DE VIDA .....                                   | 81         |
| 3.2 A CONSTRUÇÃO DE INDICADORES DA QUALIDADE DE VIDA A PARTIR DOS DADOS SECUNDÁRIOS..... | 84         |
| <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....  | <b>104</b> |
| <b>REFERÊNCIAS</b> .....   | <b>107</b> |
| <b>APÊNDICES</b>   |            |
| <b>ANEXOS</b>  |            |

## INTRODUÇÃO

A Ilha do Mosqueiro localiza-se na costa do rio Pará, braço sul do rio Amazonas, de quem recebe a influência dos fluxos das marés, os quais incidem ao Norte pela Baía do Sol, ao Leste pelo Furo das Marinhas, a Oeste pela Baía de Santo Antônio e ao Sul pela Baía do Guajará e Furo do Maguari.

A partir do Ciclo da Borracha, Belém, notadamente passa por mudanças trazidas pelos lucros da borracha. A infra-estrutura e as grandes companhias estrangeiras que chegaram a Belém a partir de 1839 contribuem nesse processo, é a chamada *Béle Èpoque*. Neste período, o crescimento do comércio e das exportações, e o próprio crescimento urbano da cidade demandavam a implantação de infra-estrutura, marcados pela construção do Cais do Porto, do trabalho da Pará *Electric Railways Company*, da Companhia das Águas do Grão-Pará, os serviços de esgotos, a usina de gás, a Pará Telefones, a *Amazon River*, a *Port of Pará*, o Matadouro Público, a usina de lixo e outras.

A implantação e o funcionamento de toda essa infra-estrutura trouxeram consigo muitos estrangeiros, notadamente ingleses, franceses, americanos e alemães, e junto com eles, seus hábitos e costumes, dentre os quais, o descanso nos fins-de-semana, o que fez de Mosqueiro ponto de referência para o descanso após a semana de trabalho. Fato este facilitado pela frota de barcos novos da Companhia inglesa, que permitiam melhor trajeto entre a ilha e a capital. Assim começa o estreitamento da relação Belém/Mosqueiro, pois, a elite local passa a assumir a postura estrangeira fazendo da ilha um local de descanso.

Contudo, por muito tempo as dificuldades de transporte limitaram o acesso à ilha a um pequeno grupo de elite que dispunha de embarcações próprias e de condições financeiras para a construção das casas de veraneio. Ao longo dos anos os fluxos em direção à Ilha de Mosqueiro intensificaram-se, e a produção daquele espaço começa a se moldar em função desta demanda.

Já no primeiro decênio do século XX, as inovações refletiam o nível sócio-econômico e cultural dos frequentadores da ilha, tais como: a construção de trapiches em frente às casas de praia para a atracação de pequenas embarcações; a construção de dois hotéis; a criação de uma linha regular dos navios da *Port of Pará*, construindo em função disso, um armazém especial, em Belém, conhecido até hoje como Galpão Mosqueiro-Soure

e, um trapiche na Vila, em Mosqueiro, inaugurado em 06 de Setembro de 1908, destinado à atracação dos vapores. É dessa época também a construção do Mercado Municipal, da Delegacia de Polícia, da Sede da Agência Distrital, Correios, e algumas lojas de comércio para atender a população nativa e a flutuante que passou a crescer, oriunda de Belém.

A década de 60 marca um novo recorte na influência de Belém sobre Mosqueiro, a era rodoviária, marcada pela construção da Rodovia “Augusto Meira”, em 1965. A partir de então a ligação rodoviária entre a ilha e o continente foi facilitada à classe média, apesar das dificuldades decorrentes do precário serviço de balsas na travessia do “Furo das Marinhas”.

Em 1976, no contexto da política nacional dirigida à construção e/ou ampliação da malha rodoviária, foi inaugurada a ponte “Sebastião R. de Oliveira”, facilitando ainda mais a comunicação com a ilha, ampliando o número de visitantes. Observa-se, porém, que essa alteração, não se deu apenas na parte numérica, atingindo também a composição sócio-econômica de seus freqüentadores. Assim, a estrada e a ponte são consideradas fatores determinantes da popularização da ilha (CARDOSO, 2000).

Em função de todo esse processo de estruturação da ilha, outras mudanças se fariam presentes. A pesca, principal ocupação dos nativos, aos poucos, foi sendo substituída por atividades de comércio, formal e informal, e prestação de serviços. No setor comercial formal, houve a ampliação no número de hotéis, churrascarias, restaurantes, mercearias e lojas de material de construção civil, postos de gasolina, lojas de tecido e de confecções e outros. E no comércio informal, aumentou o número de vendedores de frutas, peixes, camarão, verduras e legumes, tapioca, picolé, sorvetes, sanduíches, doces, salgadinhos, plantas ornamentais, carvão vegetal, jornal, guardadores de carro e muitos outros.

No que diz respeito à prestação de serviços, constata-se que algumas ocupações se consolidaram, como a de caseiro, e novas surgiram, como as oficinas de aparelhos eletro-eletrônicos, assistência técnica diversificada, agências bancárias, etc. Quanto aos serviços públicos, também se registraram inovações, a exemplo da criação da rede telefônica, ampliação dos serviços de correio, construção do hospital e de vários postos de saúde, aumento do número de escolas, ampliação da rede de água potável, de iluminação pública e pavimentação das principais ruas e logradouros públicos. Com a melhoria da infra-estrutura urbana ampliou-se consideravelmente o número de veículos do serviço interno de

transporte coletivo. Essas características revelam a extensa relação entre a dinâmica sócio-econômica e espacial da Ilha de Mosqueiro e o Município de Belém. Restava apenas compreender se esta influência teve de fato reflexos positivos para a população local.

A escolha dessa temática é reflexo dos conhecimentos adquiridos durante o curso de Graduação em Geografia na Universidade Federal do Pará - UFPA, e da participação em projetos de pesquisa do Departamento de Geografia que, dentre outros aspectos, discutiam questões relacionadas ao espaço urbano. Esta formação possibilitou um outro olhar sobre os elementos naturais e artificiais que compõem o espaço geográfico, e sobre as relações que são produtos e condicionantes destes elementos. Sendo assim, situações antes despercebidas passaram a despertar interesse, como as relações presentes na organização do espaço de Mosqueiro.

No ano de 2002, idas freqüentes à ilha e conversas com vendedores ambulantes nos possibilitaram perceber a insatisfação dos moradores locais. Ressentiam-se, dentre outros aspectos, da redução dos rendimentos decorrentes das vendas, e do abandono, segundo eles, por parte do Poder Público Municipal. Estes argumentos chamaram a atenção, pois pareciam incoerentes com a paisagem à volta, isto é, um local cheio de visitantes e de placas de obras que indicavam a atuação do Poder Público.

Os questionamentos foram inevitáveis. Se aparentemente o Poder Público está atuando, se o número de visitantes é grande, por que a reclamação, por parte dos vendedores, da redução das vendas? As obras que estavam sendo implantadas eram inadequadas às necessidades da população local? Mosqueiro estava se tornando um local desvalorizado, justamente em função da ampliação do número de visitantes? Por que a insistência, por parte do Poder Público, em investir no turismo? O turismo é suficiente para manter as demandas da população local?

A partir destes pontos se desenvolveu a intenção desta pesquisa: analisar a relação entre a introdução de redes-técnicas, a dinamização do turismo e a promoção do desenvolvimento sócio-espacial dessa área.

Diante da impossibilidade de abranger toda a amplitude territorial do espaço da ilha, buscou-se identificar áreas nas quais se manifestassem de forma mais intensa as relações presentes na dinâmica de produção e organização daquele espaço, entendidas neste

momento, como conseqüência dos fluxos de pessoas vindas do Município de Belém, e toda a infra-estrutura construída para atendê-los.

Desta forma, e de posse dos dados secundários, foram selecionados 4 bairros, dos 19 que compõem a parte urbana da Ilha, a saber: Carananduba, Farol, Murubira e Vila. Esta escolha foi direcionada por dois aspectos fundamentais: o contingente populacional e os fluxos turísticos.

A soma da população das áreas selecionadas corresponde a 38,6 % das 27.896 pessoas que compõem a população urbana de Mosqueiro. Carananduba e Vila, por serem áreas de maior contingente populacional, e Farol e Murubira, por serem áreas de intensa movimentação ligada ao turismo. A correlação dos usos da infra-estrutura disponível nessas áreas permitiu, portanto, uma interpretação que nos levou a entender de que forma o turismo influenciou e influencia na dinâmica de produção e organização do espaço urbano de Mosqueiro e de que forma estes processos têm contribuído para a promoção do desenvolvimento sócio-espacial.

As formulações iniciais apontavam para a possibilidade da proposta econômica e organizacional de infra-estrutura, implantada na Ilha do Mosqueiro, a partir da década de 1960, não se apresentar eficiente, para a promoção do desenvolvimento sócio-espacial, em função: a) da idéia de desenvolvimento estar associada ao aumento dos indicadores econômicos e à implantação de infra-estrutura; b) estar condicionada aos fluxos turísticos; c) a possibilidade da intensificação dos fluxos em direção à ilha estar apresentando um efeito contrário ao esperado, isto é uma desvalorização.

A análise do processo histórico de produção do espaço revela que a Ilha de Mosqueiro tem sua dinâmica sócio-espacial e econômica permeada pela influência do município de Belém. As características que hoje emergem em sua configuração sócio-espacial, portanto, seriam frutos dessa dinâmica. Isto é, as alterações da rede de infra-estrutura urbana e de transportes ao longo do tempo, potencializaram-na como um espaço de lazer.

A pesca, principal ocupação dos nativos, aos poucos, fora sendo substituída por atividades de comércio, formal e informal, em função da estrutura montada para atender ao veraneio. Atualmente, cerca de 90% da população local está envolvida em atividades ligadas direta ou indiretamente com o turismo.



Verifica-se hoje, uma alteração no público freqüentador da ilha – não mais a elite<sup>1</sup> – o que se apresenta contemporâneo à popularização do acesso à ilha. É importante compreender então, dentre outros fatores, qual a representatividade objetiva da introdução de infra-estrutura para a dinâmica sócio-espacial da Ilha do Mosqueiro? A provável intensificação do fluxo de pessoas (turistas), ocasionada pela introdução desta infra-estrutura contribui de fato para o desenvolvimento?

Neste trabalho, a idéia de desenvolvimento está relacionada às *demandas* e *necessidades* da população local, pensadas a partir da noção de *qualidade de vida* e enquanto um reflexo da autonomia dos lugares. Sendo assim, a influencia dos fluxos turísticos, historicamente ampliados, é positiva, ou mesmo se constitui em uma necessidade da população local?

Certamente, os números associados a atividade turísticas sugerem um potencial. Contudo, cabe entender de que forma a contextualização do turismo no cenário das relações sociais capitalistas implica na vida econômica, social, política, cultural e nos ecossistemas dos lugares, nos quais essa atividade é desenvolvida com maior intensidade.

Mendonça (2001) destaca que o distanciamento e o descompromisso do homem moderno em relação à natureza não se expressam apenas sobre o meio natural, mas sobre outras naturezas, a das relações socioculturais e a das relações individuais. Como poderia então o turismo, enquanto atividade econômica, estar relacionado a esse contexto?

A partir dessa perspectiva, o resgate histórico do processo de produção deste espaço ganha importância, tendo em face, a pequena produção acadêmica de conhecimento sobre esta temática e a possibilidade da construção/sistematização de um estudo que aponte no sentido da extrapolação da concepção de que a Ilha do Mosqueiro é apenas uma área de lazer, descanso e entretenimento. Desta forma, caminha ao encontro dos interesses das organizações e instituições que se preocupam com a promoção do desenvolvimento sócio-espacial na ilha, e em especial, a própria população local. Contribui, ainda, de forma direta e/ou indireta, à produção do conhecimento no campo da Geografia, da Sociologia, da Economia e do Turismo.

Na fase inicial desta pesquisa buscou-se um referencial teórico-conceitual que abarcasse a amplitude das dinâmicas em questão. Sendo assim, nesta etapa, ganharam

---

<sup>1</sup> População de elevado poder aquisitivo.

destaque conceitos e categorias como: Redes, Espaço, Território e Desenvolvimento Sócio-espacial.

Um segundo momento esteve relacionado ao levantamento dos dados secundários que auxiliassem no estabelecimento do recorte espacial, e na definição de um universo amostral. Para tanto, foram de fundamental importância as informações obtidas junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE e a Companhia de Desenvolvimento Metropolitanamente de Belém - CODEM, que contribuíram com informações estatísticas e cartográficas. Além disso, a realização de entrevistas com representantes do Poder Público Municipal, através da Agência Distrital de Mosqueiro - ADMO/PMB e seu Departamento de Turismo - DETUR/ADMO, de estudiosos envolvidos em outras pesquisas na área em questão, bem como, conversas com a população local, também serviram direta ou indiretamente como fontes para o desenvolvimento deste trabalho.

Além das entrevistas realizadas com a população local, foram aplicados 200 questionários em cada um dos 4 bairros selecionados para a pesquisa. A margem numérica dos questionários, elevada se observada percentualmente no número total de habitantes por bairro, foi a busca por uma base consistente, de informações ainda não sistematizadas em outras pesquisas realizadas na área em questão. A análise destas informações e a observação e a análise da paisagem, obtidas através de registros fotográficos produzidos em campo, foram importantes para a formulação das considerações acerca da temática em questão distribuídas em 3 capítulos.

O primeiro capítulo: Redes, Território, Turismo e Desenvolvimento Sócio-espacial, fora direcionado para o tratamento teórico. O esforço nele contido caminha no sentido de consubstanciar o entendimento do processo de produção do espaço, enquanto produto e meio das relações sociais (relações de poder), materializado na implantação de infra-estrutura (redes), que por sua vez, podem (ou não) demarcar territórios, influenciar na qualidade de vida e no desenvolvimento sócio-espacial, quando pensado a partir de demandas e fluxos externos ao local.

O referido capítulo aponta também, para o tratamento do Turismo enquanto um fenômeno social, uma atividade que requer planejamento, e que deriva dos interesses dos mais variados grupos, podendo manifestar seus aspectos positivos e negativos, em maior ou menor grau, a depender da forma como o processo foi ou é conduzido.

O resgate do processo histórico de produção do espaço de Mosqueiro é trabalhado no segundo capítulo. Para tanto, foram de fundamental importância as contribuições de Meira Filho (1978) e Maria da Paz Cardoso (2000) que apresentam este processo a partir de três momentos, a saber: a influência dos navios; a abertura da rodovia e a construção da ponte. Vale destacar, para o contexto deste trabalho, as duas últimas fases. Estas etapas mostram, de forma mais intensa, a influência da dinâmica dos fluxos de Belém na produção do espaço de Mosqueiro.

O terceiro capítulo fora destinado à apresentação dos dados da pesquisa. Nele estão expressas variáveis referentes à alfabetização, renda, abastecimento de água e energia, bem como, fotografias dos locais alvos desta pesquisa e conteúdos de entrevistas com o Poder Público Municipal e moradores locais, que contribuíram para a impressão quanto aos indicadores ambientais da qualidade de vida. Por fim, são apresentadas algumas considerações com base no referencial teórico e nos dados trabalhados, a cerca da problemática apresentada.

Vale destacar aqui, que este estudo não tem a pretensão de esgotar a amplitude das questões iniciais e das questões que emergiram durante o transcorrer desta pesquisa, mas contribuir para suscitar o interesse de outros pesquisadores, por discussões que envolvam desenvolvimento e população local, em especial da ilha de Mosqueiro.

# **1. REDES, TERRITÓRIO, TURISMO E DESENVOLVIMENTO SOCIO-ESPACIAL.**

## **1.1 Redes, território e sociedade e suas interfaces na produção do espaço.**

Compreender as interrelações entre redes, território<sup>2</sup> e sociedade é percorrer um caminho que perpassa pelos campos da política, da economia, das relações de poder, etc. Estes fatores, contudo, se manifestam em um substrato espacial do qual são reflexos e condicionantes. Portanto, quaisquer discussões acerca das referidas temáticas, são precedidas de uma análise espacial. Vale, contudo, destacar que não é pretensão esgotar aqui as discussões no que se refere aos elementos integrantes de uma análise espacial, mas destacar a importância de alguns deles no processo de produção e organização do espaço, bem como as interrelações entre os elementos mencionados anteriormente.

As formulações de Trindade Jr. (1997) sobre a produção do espaço urbano em Belém reforçam a importância da análise espacial, na medida em que apontam para as relações sociais como fruto de interesses dominantes que pressupõem as alterações no espaço, concebido assim, como produto e meio das relações sociais.

Neste sentido, o entendimento da produção do espaço e suas características perpassam pelo conjunto de objetos e de ações que se realizam sobre esses objetos; não entre eles especificamente, mas para as quais servem de intermediários.

Depreende-se, portanto, que o espaço é o resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, intermediados por objetos naturais e artificiais. O espaço é também formado de fixos e de fluxos. Os fixos representam o processo imediato do trabalho, são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo o homem. Os fluxos são os movimentos, a circulação, que explicam os fenômenos da distribuição e do

---

<sup>2</sup> Embora ainda seja muitas vezes empregado, tanto no discurso do senso comum quanto mesmo em textos científicos, como sendo um mero sinônimo de espaço, cada vez mais pode ser observado um esforço para entender o território como um "espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder" (SOUZA, 1995, p.78) ou, mais precisamente ainda, como "relações de poder espacialmente delimitadas e operando (...) sobre um substrato referencial" (SOUZA, 1995, p.97). Esta última definição, aponta, adicionalmente, para a característica do território como sendo não a materialidade do espaço ou substrato espacial em si, mas sim uma espécie de "campo de força" articulado com uma porção específica do substrato material, apropriada ou controlada por um grupo social. Ou seja, o território, em si mesmo, no fundo, sequer é "físico" ou tangível.

consumo. Desse modo, categorias como produção, circulação, distribuição e o consumo podem ser estudados. (SANTOS, 1997).

Assim, o espaço se apresenta nas palavras de Santos:

(...) como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações. Os sistemas de objetos não funcionam e não têm realidade filosófica, isto é, não nos permitem conhecimentos, se os vemos separados dos sistemas de ações. Os sistemas de ações também não se dão sem os sistemas de objetos. O espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoados por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos, ao lugar e a seus habitantes. (...) Os objetos não são as coisas, dados naturais; eles são fabricados pelo homem para serem a fábrica da ação. (...) As ações, por sua vez, aparecem como ações racionais, movidas por uma racionalidade conforme aos fins ou aos meios, obedientes à razão do instrumento, à razão formalizada, ação deliberada por outros, informada por outros. E uma ação insuflada, e por isso mesmo recusando debate; e ao mesmo tempo, uma ação não explicada a todos e apenas ensinada aos agentes (1994, p.90).

O processo histórico da evolução da dinâmica de produção do espaço, a partir da análise das transformações estruturais, está relacionado à discussão sobre valor e trabalho, pois são essas categorias, o seu nóculo explicativo central. Assim, a relação sociedade/espaço é, desde logo, uma relação valor - espaço, pois substantivada pelo trabalho humano. Por isso, a apropriação dos recursos próprios do espaço, a construção de formas humanizadas sobre o espaço, a perenização desses construtos, as modificações, quer do substrato natural, quer das obras humanas, representa criação de valor (MORAES & COSTA, 1994).

Portanto, o processo de produção e valorização do espaço, a implementação de novos fluxos e fluxos, ou mesmo a renovação/reorganização de fluxos antigos, pressupõe um arrefecimento, ou mesmo um redirecionamento, nas relações e na dinâmica de funcionamento deste espaço na medida em que este é produto e condicionante das relações sociais.

A valorização do espaço é verificada a partir da introdução/dinamização de fluxos e fixos. A existência de fluxos (mercadorias, pessoas, informações, energia, etc.) pressupõe a existência de redes. A rede é inacabada, e é dessa falta de acabamento que ela tira sua

força no espaço e no tempo, se adapta as variações do espaço e às mudanças que advêm no tempo. (...) A rede faz e desfaz as prisões do espaço tornado território: tanto libera como aprisiona. É porque ela é um ‘instrumento’ por excelência do poder (...). (RAFFESTIN, 1980 e 1993).

A rede é retratada como “(...) toda infra-estrutura, permitindo o transporte de matéria, de energia ou de informação, e que se inscreve sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminal, seu arco de transmissão seus nós de bifurcação ou de comunicação (CURRIEN apud SANTOS, 1999, p. 209). Para Santos a rede “(...) é também social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a freqüentam. Sem isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração”(1999, p. 209).

Dias (1995, p.149) adverte:

(...) a questão das redes reapareceu de outra forma, renovada pelas grandes mudanças deste final de século, renovada pelas descobertas e avanços em outros campos disciplinares e na própria Geografia. Neste novo contexto histórico, a análise das redes implica abordagem que, no lugar de tratá-la isoladamente, procure suas relações com a urbanização, com a divisão territorial do trabalho e com a diferenciação crescente que esta introduziu entre as cidades (...)”. A densificação das redes – internas a uma organização ou compartilhadas entre diferentes parceiros – regionais, nacionais ou internacionais, surge como condição que se impõe à circulação crescente de tecnologia, de capitais e de matérias-primas. Em outras palavras, a rede aparece como um instrumento que viabiliza exatamente essas duas estratégias: circular e comunicar (...).

Uma das características do mundo atual é a exigência da fluidez para a circulação de idéias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez é baseada nas redes técnicas que são um dos suportes da competitividade (SANTOS, 1999, p. 218).

A intensificação dos fluxos na Ilha do Mosqueiro, em função das alterações na rede de infra-estrutura urbana e no sistema de transporte, demandou o crescimento populacional na ilha. Contudo, crescimento não pode ser confundido com desenvolvimento.

Sobre a importância dos fluxos, Santos (1999, p. 191) afirma:

(...) Ao mesmo tempo em que aumenta a importância dos capitais fixos (estradas, pontes, silos, terra arada, etc.) e dos capitais constantes (maquinário, veículos, sementes especializadas, fertilizantes, pesticidas, etc.) aumenta também a necessidade de movimento, crescendo o número e a importância dos fluxos, também financeiros, e dando um relevo especial à vida de relações (...) O processo de difusão dos fluxos está relacionado à criação e difusão do meio técnico-científico-informacional que provoca grandes transformações: rompem-se os equilíbrios preexistentes e novos equilíbrios mais fugazes se impõem: do ponto de vista da quantidade e da qualidade da população e do emprego, dos capitais utilizados, das formas de organização, das relações sociais.

Por um longo período, a idéia de desenvolvimento estava restrita à idéia de crescimento econômico e tecnológico, medido pela taxa do Produto Interno Bruto (PIB), renda *per capita* e outros indicadores. Crescimento econômico e modernização que não sejam acompanhados por distribuição da riqueza e atendimento de necessidades materiais e não materiais elementares, não podem ser considerados como indicadores de desenvolvimento (SOUZA, 1994, 1995).

Segundo Souza (1994 e 1995), a década de 90 foi marcada pela emergência desta temática e, ao se analisar as experiências mais significativas, pode-se identificar três modalidades de ação local, considerando alguns aspectos básicos que os diferenciavam: a primeira modalidade representa um desdobramento modernizador de formas de atuação mais tradicionais na área urbanística ou político-administrativa; a segunda modalidade refere-se àquelas experiências que vêm ancoradas em ações locais de geração de trabalho e renda; uma terceira modalidade são experiências de constituição de pactos territoriais e de redes de desenvolvimento econômico local.

Entretanto, o foco estratégico no desenvolvimento econômico local tem uma especificidade e uma intencionalidade. Uma especificidade na medida em que o desenvolvimento econômico sempre foi pensado a partir de uma ação macro, centrada em políticas econômicas da esfera federal. Colocar a constituição de uma ambiência econômica local significa repensar toda a teoria de desenvolvimento e relacioná-la com sua dimensão territorial.

Partindo de uma concepção integral e integradora de desenvolvimento, afirmando o singular e as singularidades estruturais num cenário de intensa fragmentação territorial, a promoção do desenvolvimento fica entregue ao esforço dos atores locais.

Assim, o binômio poder/rede tem implicações diretas no debate sobre desenvolvimento uma vez que desenvolvimento sugere uma horizontalidade no processo e a participação efetiva dos atores responsáveis por conduzi-lo. Certamente, de nada adianta – para fins de desenvolvimento humano e social, de caráter includente e emancipatório – se essa capacidade estiver concentrada nas mãos de um só agente. Para ser includente e emancipatório, um processo de desenvolvimento necessita democratizar a política e o poder. É preciso, assim, ampliar a base dos agentes decisores.

Por outro lado, para promover a coordenação das ações desses diferentes atores sociais, e potencializar sua capacidade de intervenção, será preciso, então, fazer deles uma rede. As redes parecem tornar-se, assim, o padrão organizacional mais compatível com as necessidades dos processos de desenvolvimento emancipatório e includente. Ao contrário dos tipos tradicionais de organização social (cujo organograma é sempre uma variação da forma da pirâmide), nos quais o poder está sempre concentrado em apenas um ou em alguns poucos pontos, a rede opera por meio de um processo de radical desconcentração de poder. A morfologia da rede é uma fonte de drástica reorganização das relações de poder. (CASTELLS, 2000).

A compreensão desse aspecto torna mais clara a idéia do que vem a ser um padrão horizontal de organização e ajuda a separar aquilo que é rede daquilo que é pirâmide disfarçada. Muito do que hoje se chama de rede (como as cadeias de lojas, unidades fabris, emissoras de TV) não passam de sistemas hierárquicos verticais de base estendida, uma vez que há um controle central de onde emanam as regras a que os demais elementos devem se sujeitar. A autonomia dos nós desse tipo de “rede” é restrita aos limites estabelecidos pelo controle central. Se for verdade que a capilaridade e a extensividade dessa arquitetura organizacional aumenta a capacidade de ação da estrutura, é também certo que, isolado o comando central, o “cérebro” do sistema, tal capacidade esvai-se de um só golpe. Tal estrutura pode ser tentacular, mas não é rede. Onde há concentração de poder não há rede.

Por isso, programas de indução ao desenvolvimento, de orientação vertical, que se mantêm pela imposição de regras e condutas de cima para baixo, estariam fadados ao fracasso.

As redes é que dão conta de articular – e de organizar, com métodos e metas – atores sociais autônomos, diferentes e que não admitem subordinação (o fundamento da



estrutura hierárquica vertical), mas tão-somente co-operação e co-ordenação. Por outro lado, para promover a coordenação das ações desses diferentes atores sociais, e potencializar sua capacidade de intervenção, será preciso, então, fazer deles uma rede.

Porém, é importante reiterar uma diferença fundamental entre a estrutura tentacular (mencionada acima) e a rede. A rede não é apenas uma composição formal, um jeito de dispor os elementos de maneira horizontal num plano, como se fôsse bastante (como pensa certa tecnocracia do planejamento) “diagramar” um sistema para fazê-lo funcionar. Estar dispostos em rede, não é operar em rede. A crença contemporânea de que a sociedade já se estrutura em rede parece ser vítima de uma espécie de “ilusão morfológica”. O fato, especialmente com a ubiquidade dos aparatos tecnológicos de comunicação e informação, de estar “conectados” uns aos outros não é garantia de uma operação-em-rede, de uma co-operação policoordenada (CASTELLS, 2000).

Deste modo, o desenvolvimento econômico local se mostra como a constituição de uma ambiência produtiva inovadora, na qual se desenvolvem e se institucionalizam formas de cooperação e integração das cadeias produtivas e das redes econômicas e sociais, de tal modo que amplie as oportunidades locais, gere trabalho e renda, atraia novos negócios e crie condições para um desenvolvimento humano (COELHO, 2000).

A organização do território que objetiva o desenvolvimento local deve ter como ponto de partida o pacto territorial que viabilize a associação de interesses promovida entre os diversos atores regionais, que se conservam independentes, com vista à obtenção de determinados objetivos. Isto pressupõe a indicação de uma estrutura organizacional que dê conta da constituição de um espaço de interação dos diversos atores e da construção de uma entidade responsável pelo encaminhamento e implementação das diversas ações propostas.

As experiências mais recentes de desenvolvimento local têm trabalhado com metodologias de planejamento estratégico, mas nem sempre incorporando a visão processual que integra lugares<sup>3</sup> e fluxos de acumulação de processos sociais, que não podem ser trabalhados com bases de dados apenas quantitativos e com informações defasadas no tempo, produzindo desta forma, uma visão errônea do território. Conhecer o

---

<sup>3</sup> A referência, aqui, é à idéia de *lugar* enquanto um espaço vivido e dotado de significado, uma realidade intersubjetivamente construída com base na experiência concreta de indivíduos e grupos. Nesta acepção, mais específica, *lugar* não é, simplesmente, sinônimo de local ou um espaço qualquer, delimitado segundo critérios puramente "objetivos" (TUAN, 1983).

território significa analisar historicamente o jogo social dos atores, sua interatividade, a cultura empreendedora, em síntese, o lugar e os fluxos materiais e imateriais que produzem socialmente o território. Os processos de desenvolvimento local mostram que a identidade territorial, assim como a sinergia social, não deve ser entendida como algo que simplesmente existe devido a uma determinada conjugação de fatores geográficos e circunstâncias, mas sim como algo que é construído historicamente.

A construção de um território pode ser verificada a partir da correlação de fatores endógenos e de fatores exógenos. Um território é instituído por ação exógena quando seu desenho é definido por elementos de identidade escolhidos por agentes externos ao território, numa relação heterônoma (quando as normas vêm de fora) e, na maior parte dos casos, autoritária. É o caso das divisões territoriais impostas “de cima para baixo” pelos planos estatais de desenvolvimento. Nesses casos, a população local nem sempre se reconhece como integrada num mesmo território, posto que não participou do processo de instituição territorial. Um território é instituído por ação endógena quando seu desenho é definido por elementos de identidade escolhidos por agentes locais, ou seja, do próprio território, numa relação autônoma (quando as normas vêm de dentro) e, na maior parte dos casos, democrática. É o caso das divisões territoriais construídas “de baixo para cima”, de forma participativa. Nesses casos, pode-se falar num processo de auto-instituição territorial, onde é a população local o sujeito ativo que desenha o território a partir do reconhecimento de suas identidades.

### **1.1.1 Técnica, Redes- técnicas e Território.**

As correlações entre os fatores endógenos e exógenos são estabelecidas através de técnicas, que de maneira geral, podem ser compreendidas como todo o conjunto de regras aptas a dirigir eficazmente uma atividade qualquer, ou ainda, como um processo qualquer, regulado por normas e munido de certa eficiência.

De acordo com Corrêa (1997, p. 250) a tecnologia é definida genericamente, “como um conjunto de conhecimentos e informações organizados, provenientes de fontes diversas como descobertas científicas e invenções, obtidos através de diferentes métodos e utilizados na produção de bens e serviços”.

Muitas vezes, as noções de “técnica” e “tecnologia” têm sido utilizadas para designar o mesmo significado. Todavia, entende-se que, enquanto a técnica explicita regras do modo de ação prática do como fazer, a tecnologia representa uma espécie de teorização das técnicas, no sentido de constituir um procedimento lógico que possibilite compreender a ordem e a racionalidade presente em uma, ou na articulação de mais técnicas.

Tendo isso presente, vale fazer referência à contribuição de Santos quando, destaca a técnica como o mais importante modo de relação entre homem e natureza, entre homem e o espaço geográfico. Nesse sentido, seriam as técnicas “um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço” (1996, p. 25).

Todavia, é importante ter presente que, a técnica e a tecnologia, como produtos da ação humana, devem ser pensadas no contexto das relações sociais e no âmbito de seu desenvolvimento histórico. Assim, na sociedade capitalista, a tecnologia exprime um tipo particular de conhecimento, cujas propriedades o tornam capaz, quando aplicado ao capital, de estabelecer um determinado ritmo à sua valorização.

Desta forma, a técnica é um elemento chave na explicação da sociedade e dos lugares quando considerada em relação a uma dada temporalidade e espacialidade. Tomada à parte, de forma isolada ela não explica nada (SANTOS, 1996).

As técnicas expressam, por meio dos objetos técnicos, seu conteúdo histórico, e em cada momento de sua existência, da sua criação à sua instalação e operação, revelam a combinação, em cada lugar, das condições políticas, econômicas, sociais, culturais e geográficas que permitem seu aproveitamento. A partir daí pode-se inferir que um desses objetos técnicos é a rede.

Em relação ao conceito de rede, Santos (1996) sugere defini-lo a partir de duas dimensões complementares. Uma primeira se refere a sua forma, a sua materialidade. Nesse aspecto, a rede é toda infra-estrutura, que permitindo o transporte de matéria, de energia ou de informação, se inscreve sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação.

Por sua vez, a segunda dimensão trata de seu conteúdo, de sua essência. Assim, a rede “é também social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a frequentam. Sem

isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração” (SANTOS, 1996, p. 209).

Nessa perspectiva, Dias (1995, p. 147) complementa que a rede apresenta a propriedade de conexidade, isto é, através da conexão de seus nós ela, simultaneamente, tem a potencialidade de solidarizar ou de excluir, de promover a ordem e a desordem. Além disso, ela destaca que a rede é uma forma particular de organização, e no âmbito dos processos de integração, de desintegração e de exclusão espacial ela “aparece como instrumento que viabiliza (...) duas estratégias: circular e comunicar”.

As redes são animadas por fluxos. São dinâmicas e ativas, mas não trazem em si mesmas seu princípio dinâmico, que é o movimento social. Este é animado, tanto por dinâmicas locais, quanto globais, notadamente demandadas pelas grandes organizações. (SANTOS, 1996).

As redes estruturam a sua maneira, o campo de forças das relações de cooperação e de antagonismo que estão presentes na sociedade humana. As redes são, de fato, instrumentos de poder e de rivalidades para seu controle. Elas são suscetíveis de funcionar como instrumentos de integração e de exclusão, na linha direta dos processos de diferenciação. Além disso, as redes técnicas, em sua relação com o território, evidenciam que essa relação é ambígua: ora a rede é fator de coesão, ela solidariza, ela homogeneiza, ora ela transgride os territórios, opondo às malhas institucionais suas lógicas funcionais. Nesse aspecto, a análise da evolução das redes, distinguindo sua infra-estrutura, seus serviços e seu comando, permite superar esta contradição evidenciando que sua participação é essencial para a construção de novas escalas territoriais, ainda que seu papel não seja determinante, mas de acompanhamento, na estruturação dos territórios.

Em relação à discussão sobre territórios e territorialidades, Santos (2002, p. 10) aponta no sentido do entendimento de que:

O território não é apenas o conjunto dos sistemas naturais e de sistemas de coisas superpostas. O território tem que ser entendido como o território usado, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho, o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida.

Esse entendimento pode ser complementado com a proposição de Souza (1995, p. 78-79) de que o território deva ser apreendido como “um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder”, ou seja, ele é “essencialmente um instrumento de exercício de poder: quem domina ou influencia quem nesse espaço, e como?”.

Nessa concepção evidencia-se que o espaço antecede o território. Como destaca Raffestin (1993, p. 143-144):

Ao se apropriar de um espaço concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator ‘territorializa’ o espaço. [Henri] Lefévre mostra muito bem como é o mecanismo para passar do espaço ao território: “A produção de um espaço, o território nacional, espaço físico, balizado, modificado, transformado pelas redes, circuitos e fluxos que aí se instalam”. (...) O território, nessa perspectiva, é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder.

Embora mais difundida, a idéia de território não se restringe apenas àquela da escala nacional, associada com o Estado enquanto instância gestora. Territórios existem e podem ser construídos e desconstruídos nas mais diversas escalas, tanto espaciais, como temporais. Assim, podemos identificá-lo desde uma dada rua a uma dada configuração regional, ou ainda a partir de um dado recorte temporal de dias até séculos (SOUZA, 1995).

Além disso, na medida em que as noções de controle, de ordenamento e de gestão espacial, fundamentais no debate sobre o território, não se restringem apenas ao Estado, mas igualmente se vinculam às estratégias de distintos grupos sociais e das grandes corporações econômicas e financeiras, o território deve ser apreendido como resultado da interação entre múltiplas dimensões sociais (HAESBAERT, 2002).

Assim, esse sentido relacional presente na definição do território traduz a incorporação, simultânea, do conjunto das relações sociais e de poder, e da relação complexa entre processos sociais e espaço geográfico, este entendido como ambiente natural e ambiente socialmente produzido. Além disso, esse sentido relacional implica que consideremos que o significado do território não apenas se vincula às idéias de enraizamento, estabilidade, limite, fronteira, fixidez, mas também às idéias de movimento, de fluidez, de conexão (HAESBAERT, 2002).

Por fim, durante o processo de produção do território, ele é reapropriado, praticado e vivenciado distintamente pela sua população, o que permite também designar sua territorialidade. Ela reflete as múltiplas dimensões desse vivido territorial em que os atores sociais vivenciam, simultaneamente, o processo territorial e o produto territorial através de um sistema de relações produtivas (ligadas ao recurso) ou existenciais (relevando a construção identitária, portanto da memória coletiva e da representação).

Como lembra Dias (1995), a história das redes técnicas é também a história das inovações tecnológicas em resposta às demandas sociais que surgem em determinados locais e em determinados momentos. Esse é o sentido do surgimento, por exemplo, das redes de transporte como a ferrovia e a rodovia, das redes de comunicação, como a telegrafia, a telefonia e a teleinformática; ou ainda das redes de energia, como energia elétrica, os gasodutos, os oleodutos.

Pensando, portanto, que essas redes apresentam um nítido conteúdo técnico, resultado do processo de inovação tecnológica, pode-se então aproximar o debate sobre a relação tecnologia e sociedade, refletindo sobre qual é o poder das redes técnicas em relação ao desenvolvimento sócioespacial, ou sobre o possível papel estruturante dessas redes no território.

Isso remete, inicialmente, à análise da noção de impacto tecnológico, bastante difundida no atual estágio capitalista, especialmente por conta de uma presença cada vez maior da tecnologia no desenvolvimento das relações sociais e econômicas.

Benakouche (1999), chama atenção que no âmbito da Sociologia, especialmente na chamada Sociologia da Técnica, tem se realizado a crítica do conceito de impacto, notadamente em relação à idéia de determinismo tecnológico, informada pelos pretensos impactos sociais contemporâneos da técnica. Nessa perspectiva, critica-se a idéia de autonomia ou de externalidade social da técnica, como se houvesse uma efetiva dicotomia entre a tecnologia que promoveria os ditos impactos, e a sociedade, que os sofreria.

No entanto, não há razão para a existência desses limites, dessa separação, uma vez que a técnica possui sempre um conteúdo social, ao passo que, simultaneamente, a sociedade contemporânea possui um conteúdo essencialmente tecnológico. As críticas caminham no sentido da responsabilidade pela definição das tecnologias que acabam

determinando impactos; sobre o seu controle; sobre o comportamento dos impactos em relação às diversas sociedades.

Nesse sentido, Benakouche (1999, p. 2) destaca que a busca do entendimento do significado da técnica “é uma tarefa essencialmente política, na medida em que uma clareza sobre a questão é fundamental tanto na tomada de decisões a respeito do seu desenvolvimento, como no planejamento da sua adoção ou uso, seja por indivíduos, unidades familiares ou organizações”. Ao responsabilizar-se a técnica por seus eventuais “impactos sociais”, sejam negativos ou positivos, acaba-se manifestando o desconhecimento de “quanto – objetiva e subjetivamente – ela é construída por atores sociais, ou seja, no contexto da própria sociedade”.

Nesse aspecto, e de acordo com essa concepção, o que se torna relevante no estudo das relações entre tecnologia e sociedade é a análise do processo de produção e de difusão dos objetos técnicos.

No âmbito das redes técnicas, especialmente em relação ao significado e à dinâmica das redes de telecomunicações, a tecnologia não é tudo, a apropriação social permanece determinante. Todavia, a tecnologia não é neutra, ela baliza o campo das possíveis interfaces entre redes e território.

Dupuy (1982) assinala contrariamente à idéia de impacto, que informa que as redes técnicas são exógenas à sociedade. A imagem de uma relação dialética da técnica e sociedade é certamente mais conveniente que aquela que coloca somente a técnica na origem das mudanças sociais.

A idéia de efeito estruturante presente no desenvolvimento das infra-estruturas de transporte trata-se da constituição de uma mistificação científica e de um mito político. Os numerosos estudos empíricos já realizados sobre o tema colocam em dúvida essa causalidade linear entre o desenvolvimento de uma dada oferta nova de transporte e as transformações espaciais, sociais ou econômicas. Assim, ao invés de se considerar a noção de efeito estruturante ou de impacto, informados através da idéia de determinismo tecnológico, dever-se-ia adotar a noção de potencialidade para se buscar apreender a real complexidade da relação entre rede e território. Não se trata de negar esses efeitos, mas de não concordar com a causalidade direta entre a presença de uma infra-estrutura nova e o desenvolvimento do espaço sobre o qual ela é instalada.

Pensar a relação entre rede e território implica considerar que a rede é uma estrutura de interconexão instável, composta de elementos em interação, e cuja variabilidade obedece a alguma regra de funcionamento. Essa instabilidade se deve ao fato das variações no fluxo induzirem novas conexões à cada etapa – extensão, redução ou um novo tecer da rede – mas também adaptação do organismo reticular às novas condições do ambiente, e o acréscimo de nós, ao conteúdo e à dinâmica do território.

Nesse sentido, as redes técnicas, especialmente as de transporte, não engendram automaticamente atividades, elas mostram, contudo, ter um papel amplificador das tendências existentes, na medida em que aceleram tanto o declínio, quanto o crescimento de um dado território. Assim, o movimento migratório, positivo ou negativo, se acelera, a vitalidade ou o declínio industrial igualmente. Esta aceleração pode ser explicada se consideram as redes de transportes simultaneamente como produto e suporte da atividade social.

A análise da relação entre espaço e novas tecnologias, deve efetivamente ser pensada a partir de duas perspectivas. Se por um lado, as novas tecnologias, e aqui se enquadram as redes técnicas, exercem visível influência sobre o território, por outro lado, este se apresenta como um condicionante ao desenvolvimento dessas novas tecnologias, em função tanto das suas características físico-ambientais, como também, enquanto espaço social e historicamente produzido.

Assim, é pertinente pensar a rede técnica como um elemento que abre um horizonte de possibilidades em relação ao desenvolvimento de um dado território. A instalação e o aproveitamento das redes técnicas, engendrados por uma dada dinâmica social e econômica, e expressão de relações de poder existentes no lugar, torna aparente, tanto as potencialidades como os constrangimentos ao desenvolvimento social e espacial do território.

Neste sentido, analisar as transformações na dinâmica de produção do espaço em Mosqueiro, na perspectiva da organização, distribuição, e potencialidades das atividades econômicas ali desenvolvidas, na tentativa da sistematização dos conceitos e categorias mencionados, a fim de verificar, a relação dessas transformações com a promoção do desenvolvimento socio-espacial, constitui um esforço singular, contribuindo para a



produção de conhecimentos sobre a área em questão e para a análise desses conceitos e categorias imbuídos na realidade amazônica.

### **1.1.2 - Redes, Poder, Território e Desenvolvimento.**

Ao contrário dos tipos tradicionais de organização social (cujo organograma é sempre uma variação da forma da pirâmide), nos quais o poder está sempre concentrado em apenas um ou em alguns poucos pontos, a rede opera por meio de um processo de radical desconcentração de poder. A morfologia da rede é uma fonte de drástica reorganização das relações de poder (CASTELLS, 2000).

A situação do poder na rede talvez seja o seu principal caráter distintivo em relação aos demais modelos de organização. A rede é um conjunto dinâmico de elementos por definição já empoderados e que mantêm entre si relações isonômicas. Todos partilham o mesmo grau de poder e é isso o que confere natureza de rede à rede. Ou seja, só existe rede com o poder diluído. Esse conceito (da diluição do poder, das responsabilidades ou das operações estratégicas) está na origem da *Arpanet*, a rede criada pelo Departamento de Defesa dos Estados Unidos para impedir a destruição do sistema de comunicação do país em caso de conflito nuclear e que resultou na Internet tal como hoje a conhecemos. O princípio era o de distribuir numa miríade de pontos, a capacidade de ação do sistema de maneira a manter perene ou ampliar essa capacidade de ação.

A compreensão desse aspecto torna mais clara a idéia do que vem a ser um padrão horizontal de organização e ajuda a separar aquilo que é rede daquilo que é pirâmide disfarçada. Muito do que hoje é tratado como rede (como as cadeias de lojas, unidades fabris, emissoras de TV) não passa de sistemas hierárquicos verticais de base estendida, uma vez que há um controle central de onde emanam as regras a que os demais elementos devem se sujeitar. A autonomia dos nós desse tipo de “rede” é restrita aos limites estabelecidos pelo controle central. Se for verdade que a capilaridade e a extensividade dessa arquitetura organizacional aumenta a capacidade de ação da estrutura, é também certo que, isolado o comando central, o “cérebro” do sistema, tal capacidade esvai-se de um só golpe. Tal estrutura pode ser tentacular, mas não é rede. Onde há concentração de poder não há rede.

O binômio desconcentração de poder/rede tem implicações diretas no debate sobre desenvolvimento local uma vez que não há desenvolvimento sem uma horizontalidade no processo e a participação efetiva dos atores responsáveis por conduzi-lo. Certamente, de nada adianta – para fins de desenvolvimento humano e social, de caráter incluyente e emancipatório – se essa capacidade estiver concentrada nas mãos de um só agente. Para ser incluyente e emancipatório, um processo de desenvolvimento necessita disseminar a capacidade de fazer política, quer dizer, precisa democratizar a política e o poder. É preciso, assim, ampliar a base dos agentes decisores, multiplicar o número de agentes capazes de poder e manter essa base em ritmo contínuo de expansão.

Por isso, programas de indução ao desenvolvimento, de orientação vertical, que se mantêm pela imposição de regras e condutas de cima para baixo, estão fadados ao fracasso. A horizontalidade é uma espécie de exigência de um sistema com alto grau de participação dos atores e é, também, o resultado necessário de um sistema desse tipo. As redes é que dão conta de articular – e de organizar, com métodos e metas – atores sociais autônomos, diferentes e que não admitem subordinação (o fundamento da estrutura hierárquica vertical), mas tão-somente co-operação e co-ordenação. Por outro lado, para promover a coordenação das ações desses diferentes atores sociais, e potencializar sua capacidade de intervenção, será preciso, então, fazer deles uma rede.

As redes parecem tornar-se, assim, o padrão organizacional mais compatível com as necessidades dos processos de desenvolvimento emancipatórios e incluyentes. Porém, é importante reiterar uma diferença fundamental entre a estrutura tentacular (mencionada acima) e a rede. A rede não é apenas uma composição formal, um jeito de dispor os elementos de maneira horizontal num plano, como se fôsse bastante (como pensa certa tecnocracia do planejamento) “diagramar” um sistema para fazê-lo funcionar. Estar dispostos em rede, não necessariamente significa operar em rede. A crença contemporânea de que a sociedade já se estrutura em rede parece ser vítima de uma espécie de “ilusão morfológica”. O fato, especialmente com a ubiqüidade dos aparatos tecnológicos de comunicação e informação, de estar “conectados” uns aos outros não é garantia de uma operação-em-rede, de uma co-operação policoordenada.

O que faz da arquitetura de rede uma rede é seu modo de funcionamento. No caso que importa aqui: um modo de operar que contemple, pressuponha e atualize a autonomia

dos membros da rede; que faça da horizontalidade, da descentralização, da participação e da democracia uma ética de operação. A existência de redes econômicas, formas de integração horizontal e vertical de cadeias produtivas, parcerias entre atores públicos e privados, serviços especializados para microempreendedores e a institucionalidade desta ambiência produtiva.

Deste modo, o desenvolvimento econômico local se mostra como a constituição de uma ambiência produtiva inovadora, na qual se desenvolvem e se institucionalizam formas de cooperação e integração das cadeias produtivas e das redes econômicas e sociais, de tal modo que amplie as oportunidades locais, gere trabalho e renda, atraia novos negócios e crie condições para um desenvolvimento humano sustentável (COELHO, 2000).

A intensidade com que as experiências de desenvolvimento econômico local se desenvolvem no Brasil sugere uma reflexão sobre seus caminhos. A década de 90 foi marcada pela emergência desta temática e, a análise das experiências mais significativas, leva a identificar três modalidades de ação local, considerando alguns aspectos básicos que os diferenciavam: a primeira modalidade representa um desdobramento modernizador de formas de atuação mais tradicionais na área urbanística ou político-administrativa; a segunda modalidade refere-se àquelas experiências que vêm ancoradas em ações locais de geração de trabalho e renda; uma terceira modalidade são experiências de constituição de pactos territoriais e de redes de desenvolvimento econômico local.

O foco em termos de desenvolvimento local marcou a visão crítica às ações locais pontuais, delimitadas no tempo e no espaço, com perfil de atendimentos a carências da população, sem a dimensão de um desenvolvimento mais integrado e sustentável. Esta dimensão, de integração e sustentabilidade, significou um diálogo das experiências de desenvolvimento econômico local com outros olhares - ambiental, social, ético-político – permitindo pensar uma nova institucionalidade do local.

Entretanto, o foco estratégico no desenvolvimento econômico local tem uma especificidade e uma intencionalidade. Uma especificidade na medida em que o desenvolvimento econômico sempre foi pensado a partir de uma ação macro, centrada em políticas econômicas da esfera federal. Colocar a constituição de uma ambiência econômica local significa repensar toda a teoria de desenvolvimento e relacioná-la com sua dimensão territorial.

Intencionalidade, em segundo lugar, porque o desenvolvimento local aparece neste debate como uma noção relativa em relação ao global, como uma resposta da sociedade a estas mudanças intensas e como a constituição de sujeitos sociais locais com capacidade de intervenção. Partindo de uma concepção integral e integradora de desenvolvimento, afirmando o singular e as singularidades estruturais num cenário de intensa fragmentação territorial, a promoção do desenvolvimento fica entregue ao esforço dos atores locais.

Nesta medida, a análise destas experiências deve ser feita numa visão sistêmica, para que não remeter a um debate pendular entre o local e o global, ou ainda, entre os fatores endógenos e exógenos. Ao trabalhar os dilemas de desenvolvimento local - pensado como desenho, construção e processo é necessário pensar o cenário externo no qual se insere determinado território.

Assim, a compreensão mais precisa de cenários-macro, nos quais se pode pensar também focos estratégicos em que a construção de desenvolvimento territorial se integra a um processo de democratização da economia, constitui um aspecto central a ser debatido sobre caminhos alternativos de um processo menos perverso e mais humano de globalização. Em primeiro lugar, deve-se qualificar o que tem significado uma estratégia desenvolvida pelos grandes grupos econômicos de inserção dos Estados-nação no mundo globalizado e em que sentido o desenvolvimento local e a economia solidária constituem caminhos alternativos.

A globalização, permeada por tensões, corresponde a uma nova fase de expansão do capital, não sendo processo homogêneo e sequer inexorável, como se quer fazer crer. Nesse processo, a hegemonia do capital financeiro influencia o comportamento de empresas e governos, favorecendo o curto prazo e o combate à inflação, em detrimento do progresso econômico-social e das políticas de longo prazo. Nesse contexto, o mercado único do dinheiro é operado não somente por bancos e empresas, mas, sobretudo por investidores institucionais. O trabalho, que não acompanha esse ritmo, sofre as dramáticas conseqüências da mobilidade dos investimentos e da internacionalização do capital, isto é, para novos objetos e funções, novos significados nos quais os agentes sociais representaram as múltiplas faces da transformação que faria inaugurar uma nova etapa do homem, marcada pelas aceleradas e ininterruptas alterações dos padrões de comportamento, organização e funcionamento da sociedade. Santos (1997) corrobora com este pensamento

quando relata que a atual velocidade das transformações exige uma adaptação simultânea por parte da sociedade, o não acompanhar este processo faz dos homens diariamente ignorantes.

Segundo Cardoso (2000), nos dias atuais tem se vivenciado um período semelhante, no qual esta dupla mudança está em curso e a compreensão deste cenário pode ser entendida em três vertentes de periodização: uma primeira identifica uma ruptura com a modernidade, na qual a pós-modernidade institui a diversidade e o pluralismo - em claro confronto com o modelo cultural previamente dominante; uma segunda que a compreende como ápice do processo de internacionalização do sistema capitalista; uma terceira corrente procura identificar as interdependências entre uma nova fase de reestruturação tecnológica e organizativa, que afeta formas de produção e gestão empresarial, e as condições crescentes de globalização, configurando um período de transição que tem seu início na década de 70, com o esgotamento do regime de acumulação fordista.

Estas três formas de compreensão deste momento, que alguns identificam como pós-moderno, outros como ápice do movimento de internacionalização do capital ou ainda como momento de transição da acumulação fordista para uma acumulação flexível, expressam correntes de pensamento nos quais se identificam distintas formas de rupturas e discontinuidades.

De um lado, uma nova fase de reestruturação tecnológica e organizativa que afeta as formas de produção e gestão produtiva, com introdução da microeletrônica, flexibilização da produção, transição para novas formas mais eficientes de produção, mudanças radicais na gestão empresarial, renovação incessante e rápida dos produtos e processos produtivos, identificação precisa do processo da segmentação da demanda e a existência de nichos de mercado nos quais se trabalha a diferenciação de produtos numa estratégia dinâmica. A estas mudanças estruturais se juntam as condições de crescente globalização, com seu contexto caracterizado por: desregulação financeira, maior abertura externa das economias e emergência de blocos econômicos como resposta às maiores exigências de mercado, além das dimensões culturais do maior fluxo de informações através da Internet e seu impacto econômico e social.

Estes dois movimentos - elementos materiais de inovação, de um lado, e elementos culturais e de regulação política, de outro, identificam um novo cenário que não se reduz apenas a uma dimensão de ápice de internacionalização do capital.

É evidenciada então uma transformação – material e cultural - que dá continuidade ao processo de internacionalização do capital, mas que vai além de uma evolução histórica do processo de concentração e centralização do capital, uma nova fase de acumulação, cujos impactos em sua dimensão material e simbólica identificam distintos campos de ação política, para além de uma política de *Welfare State* ou de estratégias de desenvolvimento de capitalismo autônomo frente às relações de dependência.

O desenvolvimento deixa de ser desigual e combinado para se transformar em fragmentado, no qual os fluxos econômicos passam por redes de competitividade que excluem social e territorialmente. A perda de contigüidades territoriais e os movimentos de desterritorialização colocam um campo de ação de integração e inclusão que é tanto social quanto territorial. Para se contrapor a esta mobilidade territorial dos grandes grupos econômicos é necessária uma ação integrada, capaz de articular territórios e grupos sociais excluídos numa grande rede de solidariedade e cooperação.

O movimento em direção a uma economia global e o esgotamento do regime de acumulação fordista caracteriza este período de transição. O neoliberalismo se constitui, neste cenário, no ideário de um Estado mínimo que fragmenta, flexibiliza, desregulamenta e precariza o mundo do trabalho, como se esta fosse a única forma de inserção dos Estados-nação no mundo globalizado.

Para além do mercado e do Estado, as experiências de movimentos sociais e governos populares têm reafirmado o caminho de construção de uma esfera pública democrática. Esta ação de radicalização da democracia e de construção de uma esfera pública democrática esteve nos anos de 1980 e 1990 diretamente ligada aos processos de descentralização política.

No Brasil, os dois caminhos se contrapuseram. O projeto do governo federal que desconcentrava e descentralizava administrativamente para os municípios a responsabilidade pela ação na área social, mas não descentralizava recursos. Ao contrário, trabalha até hoje um projeto de reforma tributária que concentra recursos nas mãos do

governo federal, se contrapondo a uma tendência de aumento de receitas estaduais e municipais.

Um outro caminho de descentralização nasceu de movimentos sociais e se consolida nas experiências de governos populares no plano municipal e estadual. As formas de gestão participativa, com controle social e construção de uma esfera pública cidadã, foram legitimadas e institucionalizadas a partir de experiências como o orçamento participativo, a bolsa-escola, os centros de cidadania e as redes de acesso aos serviços públicos. Mas os caminhos alternativos construídos na década de 1990 mostram que a experiência não pode ficar restrita a modelos de gestão. O mundo do trabalho passa ser o centro de atuação e ponto nodal na construção de qualquer caminho alternativo (CARDOSO, 2000).

Em termos territoriais, o processo de globalização da economia se caracteriza pela constituição de fluxos econômicos que excluem territórios a partir de: movimentos de desestruturação e reestruturação do tecido produtivo e empresarial preexistente; mudanças na direção de novas formas de produção mais eficientes, que concretizam a atual revolução tecnológica e organizacional; alta volatilidade e mobilidade da produção, ciclos produtivos cada vez mais curtos, que aumentam a vulnerabilidade das formas de produção tradicionais; integração de grandes mercados; fortalecimento do setor das pequenas e médias empresas vinculadas à grande empresa num esquema de terceirização, etc.

Como um contra-movimento à fragmentação territorial, renascem as identidades culturais e políticas aos níveis regional e local. O território se configura em espaço e sujeito dessa ação integrada de organizações econômicas de base popular. A análise de cenários e a necessidade de políticas públicas nacionais que se oponham a este processo perverso de globalização é o mesmo que nos leva a pensar o desenvolvimento de um território como resultado de esforços endógenos, no qual a globalização não aparece apenas como uma leitura ameaçante, mas como oportunidade de surgimento de novos sujeitos sociais, na qual o território organizado se constitui num objeto de construção social e política que se transforma em sujeito.

A organização do território que objetiva o desenvolvimento local deve ter como ponto de partida o pacto territorial<sup>4</sup> que viabilize a associação de interesses promovida entre os diversos atores, que se conservam independentes, com vista à obtenção de determinados objetivos. Isto pressupõe a indicação de uma estrutura organizacional que dê conta da constituição de um espaço de interação dos diversos atores e da construção de uma entidade responsável pelo encaminhamento e implementação das diversas ações propostas.

Diversos formatos institucionais – consórcios, câmaras, fóruns, agências - geraram campos básicos de ação que exigem um conhecimento do território e de sua especificidade. Uma ação de planejamento, integrando projetos corporativos e públicos e construindo ações integradas territorialmente. No campo da democratização do acesso a oportunidades econômicas e de mercado, abriram-se possibilidades para os estudos das cadeias produtivas e das potencialidades de recursos locais.

Esta dimensão de conhecimento exige trabalhar a diferença entre a constituição de bases de dados, a elaboração de informações e a produção do conhecimento sobre a realidade local. A constituição das bases de dados territoriais tem uma referência em análises de potenciais de atração de investimentos privados. Concentradas nos recursos naturais, populacionais, econômicos, sociais e político-administrativos, procuram difundir vantagens comparativas de determinado local. Estas bases de dados eram constituídas de forma que o território fosse visto como objeto e não como sujeito do processo de desenvolvimento. Tendo como referência a constituição de pólos de desenvolvimento e a imposição de vocações, as informações eram selecionadas com base nas potencialidades de concentração territorial e econômica de determinado local.

As experiências mais recentes de desenvolvimento local têm trabalhado com metodologias de planejamento estratégico, mas nem sempre incorporando a visão processual que integra lugares e fluxos de acumulação de processos sociais, que não podem ser trabalhados com bases de dados apenas quantitativas e com informações defasadas no tempo, produzindo desta forma, uma visão errônea do território. Assim, conhecer o território significa analisar historicamente o jogo social dos atores, sua interatividade, a

---

<sup>4</sup> Aqui a idéia de pacto territorial está associada ao processo de organização do espaço e às dinâmicas estabelecidas pelas relações sociais, materializadas nesse espaço, como consequência de territorialidades distintas e historicamente construídas.



cultura empreendedora, em síntese, o lugar e os fluxos materiais e imateriais que produzem socialmente o território.

O debate em torno de políticas públicas frente aos impactos do processo recente de globalização tem apresentado dois caminhos alternativos, que devem ser trabalhados de forma integrada: o desenvolvimento local e a economia solidária. Ao lado das experiências de desenvolvimento local têm ocorrido, nos últimos anos, uma renovação e uma intensificação de ações econômicas alternativas, orientadas para introduzir relações de cooperação e solidariedade no cenário de intensa fragmentação social e territorial.

A construção desta economia alternativa envolve não só as redes de economia solidária que têm se constituído nestes últimos anos, mas também atividades e processos que vão além do especificamente organizacional, acolhendo a noção de solidariedade e distinguindo-se de um debate especificamente econômico.

O surgimento e o desenvolvimento destas organizações e experiências colocam alguns dilemas cruciais: como pensar uma efetiva transformação democrática da economia e quais as possibilidades de consolidação de uma economia solidária fundada em valores do trabalho e cooperação?

Afirmar que desenvolvimento local é uma noção relativa se consolida na medida em que há uma intencionalidade de alteração de relações de poder no interior da economia local. O desenvolvimento local se constitui numa estratégia territorial que se contrapõe as visões de crescimento econômico mais tradicionais, centradas principalmente em setores econômicos de ponta e nos lugares que são definidos como capazes de uma integração competitiva aos mercados globais. Como centro de uma estratégia alternativa de desenvolvimento e como noção relativa ao global, o local engloba distintas territorialidades, ou seja, distintas ambiências produtivas e institucionais que exigirão processos específicos de articulação de atores e de construção de identidades.

O desenvolvimento local expressa uma estratégia territorial diante do impacto de fragmentação econômica e socioespacial gerada pelas novas redes e fluxos econômicos que surgem nesta transição para um regime de acumulação flexível. Esta dimensão territorial se expressa num caminho de construção social nos quais se desenvolvem formas distintas de cooperação.

Os processos de desenvolvimento local mostram que a identidade territorial, assim como a sinergia social, não deve ser entendida como algo que simplesmente existe devido a uma determinada conjugação de fatores geográficos e circunstâncias, mas sim como algo que é construído historicamente. Esta identidade surge como resultado de processos políticos, sociais e culturais, que fazem com que os habitantes de um determinado território consolidem a percepção do fato de que, apesar das diferenças e divergências que possam ter, também têm fortes afinidades e muitos interesses em comum.

Assim, entende-se o local como qualquer porção territorial que se distingue a partir de determinados elementos de identidade. Tais elementos de identidade podem ser, por exemplo, físico-geográficos (uma bacia, um vale, uma chapada, uma cordilheira, o entorno de um lago etc.); podem ser étnico-culturais (uma área habitada por imigrantes, por populações indígenas, por remanescentes de quilombos, por nações sem autonomia política etc.); podem ser sócio-econômicos (uma área definida pela existência de uma cadeia produtiva), podem ser políticos (blocos de países, regiões, províncias etc.). Enfim, tais elementos de identidade são elegíveis, quer dizer, dependem do critério de escolha do “sujeito” que desenha o território. Todo desenho territorial é uma construção subjetiva, ou seja, depende da ação de um “sujeito” que institui o território. Essa construção subjetiva pode ser exógena (feita a partir de agentes externos) ou pode ser endógena (feita a partir dos agentes locais).

Não se pode, todavia, tomar essa classificação de forma absoluta. Um território pode ter seu processo de instituição iniciado de forma exógena, mas ter o seu “desenho” legitimado pela população local, que dele se apropria e nele se reconhece. Por outro lado, agentes locais despossuídos de representatividade e legitimidade, podem iniciar um processo de instituição territorial supostamente endógeno, sem que consigam o reconhecimento da população local.

Compreende-se, portanto, que a chave para a construção de um desenho territorial que se traduza efetivamente numa unidade de desenvolvimento é o protagonismo local.

De Paula<sup>5</sup> (2005), em seu artigo “Território, redes e desenvolvimento” aponta para O desenvolvimento como “um fenômeno que resulta das relações humanas. São as pessoas

---

<sup>5</sup> Sociólogo, Gerente da Unidade de Desenvolvimento Local do SEBRAE Nacional.

que fazem o desenvolvimento. O desenvolvimento depende do sonho, do desejo, da vontade, da adesão, das decisões e das escolhas das pessoas”<sup>6</sup>.

Portanto, pode-se até induzir um processo de desenvolvimento de modo exógeno, mas ele só se realiza de modo endógeno. Dizendo de outro modo, pode-se até mobilizar e convencer as pessoas em torno de um projeto de desenvolvimento que foi concebido “de fora para dentro” e “de cima para baixo”. Todavia, para realizá-lo, é necessária a adesão e a participação das pessoas, quer dizer, elas vão precisar se apropriar desse projeto como se fosse “seu”, como se fosse um produto construído “de baixo para cima” e “de dentro para fora”.

Mas, se é assim, por que não ocorre desse modo desde sempre? Porque, na maior parte dos casos, os planejadores e os tomadores de decisões não acreditam na capacidade dos agentes locais de planejarem e gerenciarem seu próprio desenvolvimento. Por outro lado, as pessoas, imersas em seu cotidiano, também não se reconhecem como protagonistas de um processo autônomo de produção coletiva do seu próprio desenvolvimento.

No mesmo artigo citado o autor destaca, enfaticamente, a importância do protagonismo local como um dos fatores responsáveis pela promoção de desenvolvimento:

Não há como promover o desenvolvimento sem estimular o protagonismo local. Isso implica em alterar as condições que possibilitaram a concentração do conhecimento, do poder e da riqueza, gerando, como consequência, pobreza e exclusão social. Portanto, promover o desenvolvimento significa promover mudanças: políticas, econômicas e sociais (DE PAULA, 2005, sem paginação).

Neste sentido, desenvolvimento é também um processo de empoderamento<sup>7</sup>, de ampliação da esfera pública, de transformação nas relações entre Sociedade, Mercado e Estado.

---

<sup>6</sup> DE PAULA, J. Território, redes e desenvolvimento. Disponível em: <http://www.rededlis.org.br> Acesso em: 14/06/2005.

<sup>7</sup> O conceito de empoderamento vem associado na literatura à criação de estruturas independentes e auto-geridas. De modo geral, o termo pode ser definido como a capacidade de determinado grupo ou indivíduo controlar seu próprio ambiente, envolvendo não apenas o acesso a recursos materiais e o controle sobre as decisões relevantes, mas também uma disposição psicológica compatível com o auto-governo (HANDLER, apud BORGES, 2005).

Parceria entre Estado – Mercado – Sociedade, planejamento participativo, gestão compartilhada, são modos diversos de dizer o mesmo: o desenvolvimento é um tema que transcende todas as esferas de relacionamento humano e depende do conjunto das relações sociais, não podendo ser determinado apenas pelos interesses específicos e particulares de um ou outro grupo social isoladamente, por mais organizado e “empoderado” que seja.

Essencialmente, o desenvolvimento depende da radicalização e do aprofundamento da democracia. A democracia não se esgota na escolha eleitoral dos governantes. A equação da democracia não se resolve apenas pela resposta a respeito de quantos participam das decisões (quem decide), mas também a respeito dos assuntos sobre os quais se decide (o que se decide), as ocasiões em que se decide (quando se decide) e as instâncias de poder (onde se decide).

Promover o desenvolvimento diz respeito a fazer escolhas e decidir sobre o futuro das pessoas. Quem possui autoridade, representatividade e legitimidade para decidir sobre isso? Os governantes? Os empresários? Os representantes da Sociedade Civil organizada? Os liberais vão responder que são “os agentes do Mercado”. Os estadistas vão responder que se trata de “um dever inalienável do Estado”. Os democratas devem ter uma só resposta: desenvolvimento é uma tarefa de todos, pois o sentido do desenvolvimento é a qualidade de vida das pessoas.

Convém considerar, entretanto, que a qualidade de vida das pessoas depende, intrinsecamente, da capacidade de potencializar as competências que geram ganhos de produtividade. Sem o incremento da produtividade, seja nas instituições públicas ou privadas, não há o crescimento da riqueza como um bem social capaz de gerar desenvolvimento e prover o bem-estar coletivo.

O desenvolvimento é produto das relações sociais, portanto, depende da qualidade dessas relações. Pode-se, portanto, pensar em relações sociais de dominação política, de exploração econômica, de exclusão social, baseadas em estruturas verticais de poder, e também pensar, em contraponto, em relações sociais de equidade política, de solidariedade econômica, de inclusão social, baseadas em estruturas horizontais de poder.

O mundo contemporâneo tem testemunhado o surgimento e multiplicação das redes como um novo fenômeno organizacional. “Redes” pensando em um tipo de

organização não-vertical e não-centralizada, na qual não há um centro de comando, mas, ao contrário, cada núcleo participante é autônomo e capaz de tomar iniciativas.

No âmbito da economia, as redes de empresas facilitam fenômenos de interação, articulação, cooperação e aprendizagem. O conhecimento tácito, aquele que não está codificado e que só consegue ser replicado pela convivência e pela troca de experiências, é o responsável, em muitos casos, pelas inovações. Assim, muitas vezes, a inovação só é possível pelas relações de aprendizagem possibilitadas pelas redes. Além disso, infere-se que a inovação é o principal fator de agregação de valor e de aumento da produtividade.

O desenvolvimento do território depende da construção e multiplicação das redes de atores locais, redes de cidadãos, redes de protagonistas das mudanças políticas, econômicas e sociais. As redes locais devem buscar conectar os atores mais importantes para o planejamento e a gestão do desenvolvimento territorial: empresários, líderes comunitários, líderes das organizações da sociedade civil; representantes políticos em todos os níveis, representantes de instituições públicas e privadas que interferem nas políticas de desenvolvimento.

Todo desenvolvimento acontece num determinado território, mas os territórios não são iguais. Portanto, para cada território é necessário um modelo próprio de desenvolvimento. Será sempre imprescindível considerar: as redes de atores locais; as dotações naturais (recursos naturais renováveis ou não-renováveis); a infra-estrutura existente; o capital humano (conhecimentos, habilidades e competências das pessoas); a cultura empreendedora (níveis de auto-estima, autoconfiança, capacidade de iniciativa); a capacidade de atrair investimentos; as potencialidades, vocações e oportunidades; as vantagens comparativas e competitivas; dentre vários outros fatores. Para De Paula:

A combinação entre esses fatores, as heranças culturais, o ritmo das mudanças, as dificuldades e obstáculos a serem enfrentados, o entusiasmo e a adesão dos agentes locais, tudo vai variar, definindo uma configuração única, singular, inimitável. Essa é outra razão pela qual podemos afirmar que todo desenvolvimento é local, pois depende da relação entre múltiplos determinantes, que não podem ser replicados ou reproduzidos em outra circunstância (2005, sem paginação).

Assim, um olhar geográfico para esse debate, implica em não partir da idéia de negação das transformações do trabalho no âmbito da organização espacial, mas acima de tudo buscar ir além dos mitos recorrentes das relações deterministas entre redes e sociedade, e entre redes e territórios. Ou seja, evitar o determinismo tecnológico presente na maior parte das reflexões sobre sistemas técnicos existentes; o determinismo econômico, revivido pela real ameaça que a globalização da economia coloca para os diferentes modos de governo; e o determinismo sociológico presente, muitas vezes, na “tirania dos costumes” como explicação final para o desenvolvimento do mercado.

Assim, ao invés de priorizar a idéia de que a rede, em sua relação com o território, desempenha um papel estruturante e determinista, vale pensar a rede como sugere Dias (1996, p. 5) "como um sistema, como uma forma de organização e, no lugar de considerá-la isoladamente, procurar sua relação com a urbanização, com a divisão territorial do trabalho e com a diferenciação crescente que essa divisão introduziu entre nações, regiões e cidades".

Além disso, nesse debate, espaço não deve ser concebido como um conjunto de fluxos homogêneos, mas a partir da idéia da diversidade da dinâmica espacial estimulada pela combinação ou confrontação da racionalidade econômica e das estratégias de atores com muitos e distintos interesses territoriais.

Estes fatos denotam um momento, na atual dinâmica de desenvolvimento capitalista, em que as redes técnicas são percebidas, afirmando crescentemente seu caráter essencialmente universal, na medida em que elas provêm o mesmo serviço em todos os pontos do território, homogeneizando-o quanto ao seu conteúdo técnico? Essa idéia permite, então, identificar as redes como instrumento de desterritorialização. Uma outra compreensão do papel das redes técnicas é aquela que atribui a elas um efeito estruturante em relação ao território no que se refere à localização das atividades econômicas. Nessa perspectiva, as redes constituem seletores territoriais, criando um espaço dual: territórios com ou sem um serviço, conectados ou não pelas redes.

O movimento da sociedade, isto é, o movimento da totalidade (e do espaço) modifica a significação de todas as variáveis constitutivas, também a do símbolo (...). Por isso mesmo, a cada nova divisão do trabalho, a cada nova transformação social, há, paralelamente, para os fabricantes de significados, uma exigência de renovação das

ideologias e dos universos simbólicos, ao mesmo tempo em que, aos outros, tornam-se possíveis o entendimento do processo e a busca de um sentido (SANTOS, 1999, p. 103).

Assim, a realidade da interação entre redes e territórios contradiz os mitos da desterritorialização e de um espaço dual, bem como aquele dos possíveis efeitos estruturantes que as redes têm sobre os territórios. Todavia, as redes não são neutras quanto à dinâmica territorial, elas tornam possível a criação ou o reforço da interdependência entre os lugares, formando um sistema. Apesar do discurso quanto à universalidade das redes, os mesmos serviços não existem em todos os lugares. As redes também não criam um espaço dual, mas podem contribuir para a produção de desigualdades territoriais.

Neste sentido, a ilha do Mosqueiro, se apresenta como um espaço produzido a partir de interesses, até certo ponto, alheios à realidade efetiva daquele local, principalmente levando em conta, a produção de seu espaço e a relação desse processo com o momento histórico-econômico de Belém, sem perder de vista o momento atual no qual tem se revelado um distanciamento dessa relação de proximidade - socioeconômica - entre Belém e Mosqueiro o que reflete na dinâmica do desenvolvimento socioespacial da ilha. Resta, contudo, verificar em que medida essa relação de proximidade e determinação, um processo histórico, tem se mostrado favorável ou não.

Não se pretende tratar de qualquer tipo de desenvolvimento, mas de um desenvolvimento humano, social, que coloque no centro de suas preocupações a qualidade de vida das pessoas, das que estão vivas hoje e daquelas que viverão no futuro.

Quem pode promover este tipo de desenvolvimento? As pessoas. O desenvolvimento não é um resultado automático do crescimento econômico, é o resultado das relações humanas, do desejo e da vontade das pessoas de alcançarem uma melhor qualidade de vida para todos. Portanto, o desenvolvimento depende da adesão das pessoas, da decisão de se colocarem como sujeitos sociais.

O desenvolvimento requer o crescimento dos conhecimentos, habilidades e competências das pessoas. Não é possível existir desenvolvimento sem que as pessoas desenvolvam suas potencialidades.

Hoje em dia fala-se muito em valores intangíveis, em formas de riqueza imaterial. Não se compra apenas produtos. Na verdade, conceitos. Não apenas uma roupa. Um modo de vestir, um estilo, uma atitude. Tudo isso depende diretamente da criatividade humana, da

capacidade de atribuir valor simbólico e subjetivo às coisas, de atribuir-lhes um novo sentido, que vai além da sua simples representação material.

Também se fala muito do capital humano como principal fonte do valor. O valor não está apenas nos bens físicos, mas, sobretudo nos bens intelectuais, nas tecnologias, no conhecimento aplicado, nos softwares, no design, no marketing, etc. Portanto, a qualidade do desenvolvimento depende da qualidade das pessoas.

Não é possível existir desenvolvimento sem organização, participação e empoderamento das pessoas. Mas isso não vai acontecer se não houver confiança e cooperação, se não se construírem redes de solidariedade e de ajuda mútua.

Hoje em dia fala-se muito em competição e competitividade, na sociedade e no mercado, tudo se resolve e se explica pelo paradigma da competição. Fala-se em "lei da selva", nas "leis do mercado", na "lei do mais forte". Não se trata de uma mentira, mas é apenas uma meia verdade. Seja na natureza, na sociedade ou no mercado, aonde aparentemente há somente competição, pode-se descobrir que também existe muita cooperação.

Trata-se de olhar a natureza, a sociedade e o mercado como são de fato: sistemas complexos e dinâmicos. Todo sistema complexo e dinâmico é tanto mais sustentável quanto maior for sua capacidade autocriativa, de auto-regulação e de adaptação às mudanças. Diversidade, flexibilidade, interdependência, cooperação e parceria, são condições de sustentabilidade dos sistemas complexos. Basta olhar com uma "visão sistêmica", ou seja, olhar o todo, na sua complexidade e no dinamismo da relação entre as partes, e constatar que nada está isolado, tudo faz parte de uma densa teia de relações, uma grande rede.

Portanto, é essa trama, essa teia, esse tecido, essa rede de conexões, que quanto mais forte, mais capaz será de gerar desenvolvimento.

Isso se torna ainda mais grave nos pequenos municípios. Faz-se necessário uma verdadeira revolução cultural. Na maioria dos casos, ainda prevalece uma cultura de dependência, submissão e subserviência que alimenta fenômenos como o coronelismo secular.

As primeiras riquezas que os pequenos municípios perdem, quando uma rede não é estabelecida de fato, são seus talentos, porque a falta de perspectiva futura leva as pessoas



mais empreendedoras a migrarem para outros centros urbanos, em busca de melhores oportunidades, o que acaba privando os pequenos municípios das lideranças que poderiam ajudar a reverter sua situação de estagnação.

Martins (2002, p. 52) alerta para a importância de haver um distanciamento da idéia de desenvolvimento relacionada à “sedução do progresso” restrita a seus aspectos materiais:

O termo desenvolvimento tem sido associado à noção de progresso material e de modernização tecnológica. Sua promoção, mediante o desrespeito e a desconsideração das diferenças culturais, da existência de outros valores e concepções, já teria funcionado como “Cavalo de Tróia”, que, vestido da sedução do progresso, teria carregado em seu interior o domínio e a imposição culturais que desequilibram e abalam as sociedades.

Desenvolvimento associado a progresso material decorre de uma visão positivista que só enxerga desenvolvimento no crescimento de taxas e indicadores econômicos. “Também encontramos [*sic*] a crença do progresso linear e tecnicista, características, aliás, do próprio modernismo” (HARVEY apud MARTINS, 2002, p.52).

O verdadeiro diferencial do desenvolvimento local, ainda segundo Martins (2002, p.52), “não se encontra em seus objetivos (bem-estar, qualidade de vida, endogenia, sinergias etc.), mas na postura que atribui e assegura à comunidade o papel de agente e não apenas de beneficiária do desenvolvimento. Isto implica rever a questão da participação”. “Não se trata, contudo, de buscar tão somente o atendimento às carências materiais, mas a identificação e a promoção das qualidades, capacidades e competências existentes na comunidade e no lugar” (ROZAS apud MARTINS, 2002, p. 53).

Tal como Capra (1982, p. 410), aqui se acredita que um paradigma voltado para valorização humana, está em andamento apesar das aparências. Contudo, “Não se pode solucionar o problema da pobreza com o mesmo “marco teórico” que permitiu ou ajudou na sua criação” (YUNUS apud MARTINS 2002, p. 53), isso requer uma visão mais dinâmica da própria pobreza, a ser entendida como fato historicamente

determinado e como realidade sustentada por um conjunto de relações socioeconômicas e políticas.

Neste ponto cabe então uma ampliação das variáveis a serem levadas em consideração, quando os argumentos forem direcionados ao “desenvolvimento”.

Souza (2002) destaca que historicamente a idéia de “desenvolvimento” esteve associada a aspectos econômicos, negligenciando fatores sociais e problemas ecológicos:

As discussões sobre "desenvolvimento" têm se apresentado como extremamente viciadas: vícios como *economicismo*, *etnocentrismo*, *teleologismo* (etapismo, historicismo) e *conservadorismo* têm flagelado, em combinações e com pesos variáveis, quase toda a literatura teórica sobre o tema, que despontou após a Segunda Guerra Mundial. O usual, no tocante ao assunto, ainda é tomar "desenvolvimento" como sinónimo de *desenvolvimento econômico*, e mesmo a maioria das tentativas de amenizar o economicismo (inclusive da parte de um ou outro economista) não consegue ultrapassar o seguinte ponto: no limite, a *modernização* da sociedade, em sentido capitalista e ocidental, é o que se entende por desenvolvimento. Considerações sobre problemas ecológicos e sociais, via de regra, não têm servido para outra coisa que meramente relativizar ou suavizar o primado da ideologia modernizadora capitalista, sem destroná-la e mesmo sem tentar questioná-la radicalmente (2002, p. 60; grifos do autor).

“Desenvolvimento é mudança, decerto: uma mudança para melhor. Um “desenvolvimento” que traga efeitos colaterais sérios não é legítimo e, portanto, não merece ser chamado como tal” (SOUZA 2002, p. 61).

Não se pode sugerir que a concretização da mudança social, e, por conseguinte o desenvolvimento sócio-espacial, pela simples inserção de indivíduos no mercado de trabalho. Muito pelo contrário, isto pode limitar as reflexões sobre as ações sociais. O que se sugere é que a integração sócio-espacial pode/deve ser um dos muitos caminhos existentes no processo de mudança social.

É para enfatizar a necessidade de se evitar a negligência que o autor citado tem usado a expressão “desenvolvimento sócio-espacial”, em vez de simplesmente desenvolvimento social. O desenvolvimento sócio-espacial reveste-se de uma mudança social positiva, como um processo de superação de problemas e conquista de condições

(culturais, técnico-tecnológicas, político-institucionais, espaço-temporais) proporcionadoras de maior felicidade individual e coletiva [exigindo] a consideração simultânea das diversas dimensões constituintes das relações sociais (cultura, economia, política) e, também do espaço natural e social (SOUZA, 2000).

É evidente que desse ângulo de abordagem, o crescimento econômico e o progresso técnico são totalmente insuficientes como parâmetros definitórios (podendo, até mesmo, ser antes parte do problema que da solução), pense-se, por exemplo, no crescimento que se dá à custas de taxas ascendentes de degradação ambiental ou no progresso técnico que se faz acompanhar pelo desemprego tecnológico e exclusão. Não se está aqui, portanto descartando a importância dos aspectos econômicos e sua relação o desenvolvimento, mas, sugerindo outras variáveis que, de acordo com Souza (2002), compõem a complexidade do desenvolvimento:

Cabe, agora, salientar que, embora não se descure, aqui, a preocupação com a viabilidade e a eficiência econômicas, a eficiência que já havia sido mencionada como um objetivo meramente instrumental do planejamento e da gestão urbanos, não se deve nunca ser considerada como um fim em si mesma. Ela deve ser considerada simplesmente como um *meio* a serviço da melhoria da justiça social e da qualidade de vida – e somente no caso de contribuir realmente para esses *fins* é que a eficiência econômica poderá ser, a partir de uma perspectiva autonomista<sup>8</sup>, considerada como moralmente legítima (SOUZA, 2002, p. 70-71, grifos do autor).

Então, neste sentido, quaisquer avaliações sobre incrementos nos “níveis de desenvolvimento” deveriam incorporar um processo de autonomia, apontando um caminho que sugere reformular as avaliações e projetos implementados que se proponham a um desenvolvimento de fato.

---

<sup>8</sup> A idéia de autonomia, já fora citada anteriormente, contudo, cabe aqui de forma mais pertinente, a explicitação de seu significado em função da associação feita de maneira direta à relação que esta tem com o desenvolvimento, e principalmente o desenvolvimento sócio-espacial. Autonomia é apresentada por (SOUZA, 2002) como um processo de caráter individual e/ou coletivo, implementado a partir de aspectos como qualidade de vida e justiça social concebidos em planos de relações diferentes: “a justiça social pode ser vista como derivada da própria autonomia, ou como uma instância dela (...) a qualidade de vida [se mostra diferente], uma vez que a liberdade em que se acha eventualmente embebido um processo decisório não é, por si só, garantia alguma da que essas decisões serão acertadas e se traduzirão em melhor qualidade de vida” (idem, p.66).

A pergunta inicial que se deve formular, diante da tarefa de avaliar os impactos de uma intervenção realizada ou em curso ou de estimar os prováveis efeitos da implementação de uma estratégia de desenvolvimento, é, portanto, a seguinte: *como e em que extensão a intervenção ou estratégia em questão contribuiu, tem contribuído ou contribuiria para maiores autonomia individual e coletiva?* As demais indagações, tais como *de que modo e em que extensão a intervenção ou estratégia em questão contribuiu, tem contribuído ou contribuiria para maior justiça social?* e *como e em que extensão a intervenção ou estratégia em questão contribuiu, tem contribuído ou contribuiria para uma melhor qualidade de vida?* devem ser vistas como estreitamente associadas à primeira, e não pode, de maneira alguma, haver contradição entre elas (SOUZA, 2002,p. 67; grifos do autor).

Segundo o mesmo autor, as respostas à essas indagações não devem estar dissociadas de um caráter substantivo que lhes é próprio, isto é, são um construto, e como tal abstratos, e devem estar subordinados a parâmetros gerais e particulares. Nas palavras do autor:

Acresce que, uma vez que justiça social e qualidade de vida acham-se vinculadas a diferentes esferas (a justiça social está relacionada com a *esfera pública*, ao passo que a qualidade de vida remete, inicialmente, à *esfera privada*), é preciso identificar duas classes de parâmetros subordinados particulares. Exemplos de parâmetros subordinados particulares associados à justiça social podem ser o nível de segregação residencial, o grau de desigualdade sócio-econômica e o grau de oportunidade para participação cidadã direta em processos decisórios relevantes. Exemplos de parâmetros subordinados particulares associados à qualidade de vida são aqueles relativos à satisfação individual no que se refere à educação, à saúde e à moradia (SOUZA, 2002, p. 67; grifos do autor).

As proposições feitas até aqui sugerem formas diferenciais de interpretação, e consequente formulação, do que possa vir a ser desenvolvimento, tratadas a partir dos referidos termos, como desenvolvimento socio-espacial. Estes encaminhamentos reforçam a importância da relação entre justiça social e qualidade de vida para se falar de desenvolvimento efetivamente autônomo. A partir deste prisma, como pensar então, a ilha do Mosqueiro, que historicamente fora organizada para ser um espaço de lazer?

### 1.1.3. TURISMO: o lazer a serviço do desenvolvimento!?

Historicamente, a ilha do Mosqueiro esteve associada ao lazer. Este fato influenciou e influencia, sobremaneira, sua organização socioespacial. Nos dias atuais, o poder público municipal tem desenvolvido projetos no sentido de potencializar os fluxos turísticos em direção à ilha, com o objetivo de dinamizar, entre outros aspectos, os fluxos econômicos que serviriam de suporte para uma população, que ao longo do processo histórico se direcionou para a prática de atividades (principalmente o comércio) voltadas à atender os interesses dos visitantes da ilha. Esta população atinge hoje aproximadamente 30 mil habitantes, dos quais cerca de 90%, dependem direta ou indiretamente de atividades ligadas ao setor terciário<sup>9</sup>.

O turismo “corresponde a um conjunto de necessidades do ser humano relacionado à fuga da cotidianidade, constitui uma tentativa de sair da rotina, de conhecer novos prazeres, descobrir novos horizontes” (CARDOSO, 2000, p.41). Contudo, nos dias atuais o turismo tem se apresentado não mais como uma necessidade individual. Inserido nas relações de produção adquire novas dimensões. Segundo Ruschmann (1991), este novo momento no turismo reside, em sua extensão, na multiplicidade de viagens, no lugar que ocupa na vida das pessoas, na expressão de necessidades coletivas dos novos modos de vida social e não apenas de necessidades individuais.

Esta expansão se faz sentir nos números divulgados em relação às atividades turísticas ao redor do mundo. Segundo Mendonça esses números têm chamado a atenção dos adeptos do turismo, mas as análises devem ir além dos números. Já que, o turismo tem sido, em função dos próprios números, considerado uma indústria e assim como os demais setores da economia moderna, depende da apropriação e exploração da natureza e das sociedades locais.

---

<sup>9</sup> Informações obtidas durante entrevista realizada em Dezembro de 2005, em conjunto com a equipe do Projeto de pesquisa Redes de infra-estrutura, Turismo e Desenvolvimento Sócio-espacial: uma análise da formação histórico-territorial da ilha do Mosqueiro, do Departamento de Geografia da UFPa – DEGEO, com a Atual Agente Distrital de Mosqueiro, a Senhora Maria da Glória. Naquele momento estariam sendo efetuados, por parte da Prefeitura Municipal de Belém, levantamentos para a sistematização dos números referentes aos aspectos populacionais e socioeconômicos da ilha.

Estas reflexões são muito importantes, pois se contrapõem aos entusiastas do turismo que estão fascinados com a idéia de que hoje esta atividade movimenta, no mundo, 3,4 trilhões de dólares por ano, empregando cerca de 212 milhões pessoas. (...) As projeções são ainda mais alentadoras, pois se espera para a próxima década a criação de 338 milhões de empregos movimentando 7,2 trilhões de dólares (MENDONÇA 2001, p. 19).

Certamente, os números associados a atividade turísticas sugerem um potencial. Contudo, cabe entender de que forma a contextualização do turismo no cenário das relações sociais capitalistas implica na vida econômica, social, política, cultural e nos ecossistemas dos lugares, nos quais essa atividade é desenvolvida com maior intensidade.

Mendonça (2001) destaca que o distanciamento e o descompromisso do homem moderno em relação à natureza não se expressam apenas sobre o meio natural, mas sobre outras naturezas, a das relações socioculturais e a das relações individuais. Como poderia então o turismo, enquanto atividade econômica, estar relacionado a esse contexto?

Souza (2002) destaca que a literatura científica tem negligenciado a importância do turismo. Isto poderia ser explicado pelo significado diferenciado que esta atividade assume em cada país, região, cidade, etc. Mas, esta complexidade, deveria garantir ao turismo muito mais que uma posição subalterna na reflexão teórica do desenvolvimento. Já que:

(...) o turismo de massa possui não apenas um grande significado econômico em muitos casos (fonte de renda e divisas), mas também exerce impactos outros igualmente relevantes, notadamente sobre a cultura e o espaço (natural e, ou, social) da área receptora dos turistas. Atividade complexa, de importância crescente e de significativo potencial de impacto (positivo e negativo) sobre as relações sociais e o ambiente (...) (SOUZA, 2002, p. 17).

O mesmo autor sugere que qualquer análise no sentido de mensurar a relação entre desenvolvimento e turismo deve levar em conta a complexidade dessa atividade e ser reticente a qualquer generalização, isto é, “cada situação concreta acarretará uma situação e um julgamento diferentes” (SOUZA, 2002, p. 19).

Tendo em vista a complexidade das atividades turísticas, o referido autor aponta algumas indagações necessárias para evitar imprecisões nas análises das correlações entre o turismo e o desenvolvimento:

No que concerne aos elementos metodológicos relevantes para a reflexão sobre o significado do turismo para o desenvolvimento, um aspecto fundamental é o que se expressa através da seguinte pergunta: quem ganha (ou tende a ganhar) e quem perde (ou tende a perder) com essa atividade? A população da área de origem dos turistas? Os turistas? A população de área de destino dos turistas? (SOUZA, 2002, p.19).

Quando se trata da população de origem dos turistas, percebe-se que não se manifesta de maneira clara a relação entre perdas e ganhos em função da heterogeneidade nela presente, isto é, não é a “população” de forma geral quem ganha, mas, sobretudo alguns grupos de seu interior. Se por um lado, ela perde o dinheiro que os turistas deixam de lá gastar, por outro ela pode “ganhar” com o fato dos turistas realizarem certos impactos negativos como a exploração sexual de menores e a degradação ambiental, em outros lugares.

Quem se desloca, os turistas, obviamente são beneficiados, caso contrário a análise custo/benefício embutida em sua decisão não estimularia este deslocamento, ao menos do ponto de vista físico.

Quando se trata da área de destino dos fluxos turísticos a relação de quem perde e quem ganha torna-se novamente complexa dada às diversidades sociais, econômicas e culturais internas, potencializadas pela presença do “outro”, do turista.

“População” e seus derivados, como “população local”, são categorias muito pouco operacionais, pois sugerem uma homogeneidade objetiva e de interesses onde não há homogeneidade. Com efeito, certos grupos ou segmentos podem lucrar até mesmo com o turismo predatório (ou, às vezes, justamente graças a ele: é o caso, não raro, do capital imobiliário, assim como de agenciadores de menores prostituídas). Enquanto outros grupos podem ver-se seriamente prejudicados e ter suas estratégias de sobrevivência e acesso aos recursos vitais seriamente ameaçados.

Precisamente a consideração da escala local (sem esquecer, é claro, a contribuição de agentes e processos que operam em outros níveis) é, a esse respeito, esclarecedora, pois

quanto mais frágil (socioeconômica e politicamente) é um grupo, maior tende a ser sua dependência das relações e dos recursos de base local.

Em contraste, os grupos de interesses mais poderosos podem ser mais facilmente indiferentes aos impactos negativos locais de um turismo predatório – seja por disporem de maior mobilidade espacial e capacidade de realocização, seja por sua facilidade de se associarem aos interesses exógenos operando em nível regional, nacional ou mesmo global (SOUZA, 2002).

A tentativa de compreender a relação entre quem ganha e quem perde com o turismo, sugere uma análise que perpassa pelas relações diferenciadas do “todo” envolvido no processo turístico. Dessa forma, verificar em que medida o lazer está a serviço do desenvolvimento (sócio-espacial), é mensurar as relações entre os agentes envolvidos no processo, isto é, o Poder Público, a população local, os empreendedores turísticos e o próprio turista.

O desenvolvimento sócio-espacial pressupõe que uma coletividade tenha autonomia para gerir os seus destinos (ou seja, eleger, ela própria e conscientemente as suas prioridades e os meios para concretizá-las). Até mesmo para disciplinar o turismo conforme seus interesses e suas necessidades. Contudo, vale repetir, a população é heterogênea, e existe uma disparidade enorme nas relações de poder. Autonomia então de quem? Se a maioria da população não puder participar livremente da gestão dos recursos sócio-espaciais de seu município, o turismo (e outras atividades) dificilmente corresponderá às suas expectativas. Portanto, o turismo sem autonomia, dificilmente tenderá a trazer um desenvolvimento sócio-espacial duradouro (SOUZA, 2002).

Os argumentos expostos até aqui mostram, dentre outros fatores, que não é suficiente para o bom êxito de qualquer atividade, no plano econômico ou social, apenas a existência de um fluxo ou de uma demanda. A potencialização desses fatores está associada à organização de uma série de variáveis, isto é, requer certo planejamento.

Nas ciências humanas em geral, não há definições precisas como as que existem nas ciências exatas. As leis da física ou da química só têm uma forma e sair delas é correr o risco de mudar o conteúdo. Ao trabalhar com conceitos que refletem as dinâmicas sociais, o conteúdo pode ser transmitido de muitas formas.



A literatura trás diversos conceitos do que venha a ser planejamento. Conceitos equivalentes e/ou complementares que trazem em comum a idéia de complexidade e de ações voltadas para o futuro:

*Sistema de idéias* organizado racionalmente para determinar o que fazer depois de examinadas as circunstâncias concorrentes; *Processo* de determinação de objetivos e meios para a sua consecução; *Modelos normativos* de teorias operacionais; *Mecanismo* orientado para o futuro; *Projeto* de um futuro desejado e dos meios efetivos para torná-lo realidade; *Processo contínuo* de pensamento sobre o futuro, de determinação de estados futuros desejados e de cursos de ação para que tais estados sejam alcançados (BARRETO, 2003, p. 13; grifos do autor).

Segundo Barreto (2003), o planejamento é uma atividade, não é algo estático, é um devir, um acontecer de muitos fatores concomitantes, que têm que ser coordenados para alcançar um objetivo que está em outro tempo. Sendo um processo dinâmico, é lícita a permanente revisão, a correção de rumo, pois exige um repensar constante, mesmo após a concretização dos objetivos.

Com base em uma abordagem mais economicista, o planejamento parece simplificar-se. Seria a administração racional, isto é, o “processo de distribuição ótima dos recursos e dos meios tendo em vista objetivos dados” (CARDOSO apud LAFER, 1973, p. 161).

Pensar estratégias de planejamento para o turismo implica não apenas em garantir a circulação de dinheiro, a construção de infra-estrutura e a implantação de serviços de apoio sendo administrados. Um bom planejamento de turismo requer uma profunda pesquisa social (BARRETO, 2003 p. 13).

O termo planejar é utilizado cotidianamente como sinônimo de pretensão: “o que você planeja fazer no fim-de-semana?” O planejamento científico, contudo, assume outra conotação em função da utilização de métodos que permeiam e orientam a coordenação das variáveis envolvidas no processo (BARRETO, 2003, p.14).

Quando se trata de planejar ações derivadas de agrupamentos humanos, deve-se compreender toda a complexidade dessa abordagem, e aceitar que o planejamento deve corresponder às expectativas da sociedade como um todo. E isto se aplica ao turismo.

As formas de ingerência do Estado, o intervencionismo e o dirigismo, podem causar alguma confusão sobre a existência ou não de planejamento (KAPLAN apud DIAS, 2003, p.89).

Dias (2003), argumenta que intervencionismo e dirigismo interferem, pois:

O dirigismo fundamenta-se e atua segundo idéias e procedimentos gerais e articula-se numa política econômica unificada. Estabelece intensa regulamentação, impedindo quaisquer modificações estruturais. E a ingerência do Estado é sistemática e orientadora. (...).

O intervencionismo, por sua vez, não age sobre as causas, mas sobre algumas conseqüências do processo socioeconômico. A ingerência do Estado não é sistemática, nem orientadora (2003, p. 89).

Todo e qualquer tipo de planejamento é um instrumento de poder significativo. Pois, a escolha de um dos cenários futuros, pode estar ligada a interesses pessoais ou de um grupo de pessoas (DIAS, 2003).

Pode-se afirmar que o fenômeno do poder é indissociável do conceito de planejamento, pois toda a elaboração de um plano envolve um contínuo processo de tomada de decisões que afetarão em maior ou menor grau um conjunto de pessoas (CINTRA, 1978).

Segundo Weber (1991, p.33) o poder é caracterizado como “toda a probabilidade de impor a própria vontade numa relação social, mesmo contra resistências, seja qual for o fundamento dessa probabilidade”. A essência da atividade do planejamento é justamente impor determinada opção de desenvolvimento ao conjunto de uma sociedade.

A técnica do planejamento legitima um poder, pois aquele que a utiliza impõe a sua vontade ao interferir na vida das pessoas e direcionar as suas atividades, entre outras possibilidades (DIAS, 2003, p.89).

O referido “poder” está manifesto na organização do espaço e na dinâmica socioeconômica da ilha, refletidas na paisagem, e emana historicamente de outras partes da Região Metropolitana de Belém - RMB, atuante no sentido de construir um espaço voltado para o lazer, para o direcionamento dos fluxos turísticos.

A paisagem como uma construção do olhar do observador é um mosaico de representações refletindo o aspecto cultural e simbólico do espaço. Portanto, a paisagem é fragmento de uma totalidade do espaço e um bem cultural, sendo desde logo, uma concepção híbrida e construída socialmente devendo então refletir a realidade local.

No turismo o valor simbólico e as representações de tal ou qual grupo, passam a possuir um valor econômico, pois na configuração atual da sociedade, a relação com o mercado permeia a existência de pessoas e objetos. Santos analisa os aspectos sociais destas relações mercadológicas, quando escreve que em lugar do cidadão formou-se um consumidor, que aceita ser chamado de usuário (SANTOS, 2000, p.126).

Pode-se inferir então que o aparecimento do fenômeno turístico reorganiza o lugar, redimensionando as esferas econômicas, políticas e socioculturais e afetando sobremaneira a sua organização espacial. Contudo, mesmo com uma intensificação dos fluxos, a identificação continuará. Isto é, tal espaço sempre vai ser um lugar. Porém, sob a análise dos de fora, dos visitantes, a paisagem e as relações sociais, que foram decodificadas ali, por não terem estes a vivência e a identificação afetiva, que caracterizaria como um lugar este local faz dele território.

Segundo Raffestin, o território é fruto do espaço, ou seja, gerado a partir do espaço, “como resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático seja a que nível for. Apropriando-se concretamente ou abstratamente de um espaço, o ator “territorializa” o espaço” (RAFFESTIN 1993, p. 129).

Para Tuan (1983), o espaço configura-se como porções de ambientes terrestres passíveis de serem transformados em lugar mediante ao trabalho do homem, o uso, a ocupação e a significação social. Isto significa dizer que os espaços que vão sendo ocupados por um grupo social são decodificados e recebem qualificadores e significados advindos de sua cultura.

Desta forma, uma análise da paisagem do espaço urbano da ilha do Mosqueiro mostra que o lugar dos índios Tupinambá, dos pescadores, da prática do moqueio, foi sendo delimitado pelo território dos moradores da RMB, tornando-se o lugar dos pequenos comerciantes da beira da praia, dos caseiros, jardineiros, das vendedoras de tapioca e etc. Teria então esta estruturação contribuído para a promoção do desenvolvimento sócio-espacial da ilha?

## 2. O PROCESSO HISTÓRICO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM MOSQUEIRO

A ilha do Mosqueiro localiza-se na costa do rio Pará, braço sul do rio Amazonas, de quem recebe a influência dos fluxos das marés, os quais incidem ao norte pela Baía do Sol, à leste pelo Furo das Marinhas, à oeste pela Baía de Santo Antônio e ao sul pela Baía do Guajará e Furo do Maguari. Discutir a produção e organização do espaço de Mosqueiro é sem dúvida procurar entender em que medida este processo foi influenciado pelo Município de Belém. Contudo, esta formulação sugere uma indagação, o Arquipélago de Mosqueiro não é parte integrante do município de Belém? De direito sim, isto é, desde 26 de Fevereiro de 1901, pela Lei nº. 753, Mosqueiro é parte integrante de Belém enquanto um Distrito Administrativo (ver figura 01 p. 62).

Contudo, parte da população local não comunga da mesma formulação, fato que pode ser verificado a partir de um simples diálogo com um morador do local, no qual se percebe que as referências feitas à Belém remetem a algo que lhe é exterior, distante, não só fisicamente, mas cultural e economicamente, ou seja, este morador não se identifica como integrante do Município de Belém<sup>10</sup>.

Por repetidas vezes a referência feita, por parte dos moradores locais aos turistas era “esse pessoal que vem de Belém pra cá”; ou “nossa renda depende do número de pessoas que vem de Belém”; reforça a idéia de que Belém é algo exterior, ou uma realidade da qual ele não faz parte.

O resgate histórico feito por Meira Filho (1978) permite compreender bem a organização política e econômica no processo de produção do espaço de Mosqueiro, quando através da recuperação de documentos e cartas, que datam do período colonial, vem mostrar que os fluxos daquele período influenciaram práticas que estão relacionadas, dentre outros fatores, com a origem do próprio nome do lugar.

Os levantamentos cartográficos feitos por ele identificam que as primeiras referências feitas à ilha, que hoje se convencionou chamar de ilha do Mosqueiro, datam de 1666. “Na cartografia do “Pará até o rio Tury”, João Teixeira Albernaz especifica os lugares de: Maracana, Cauritaba, Separara, Província dos Tupinambás (é nessa região que

---

<sup>10</sup> Essa impressão foi construída a partir de conversas informais com moradores locais, durante o transcorrer da pesquisa no período de férias escolares e/ou fins-de-semana prolongados.

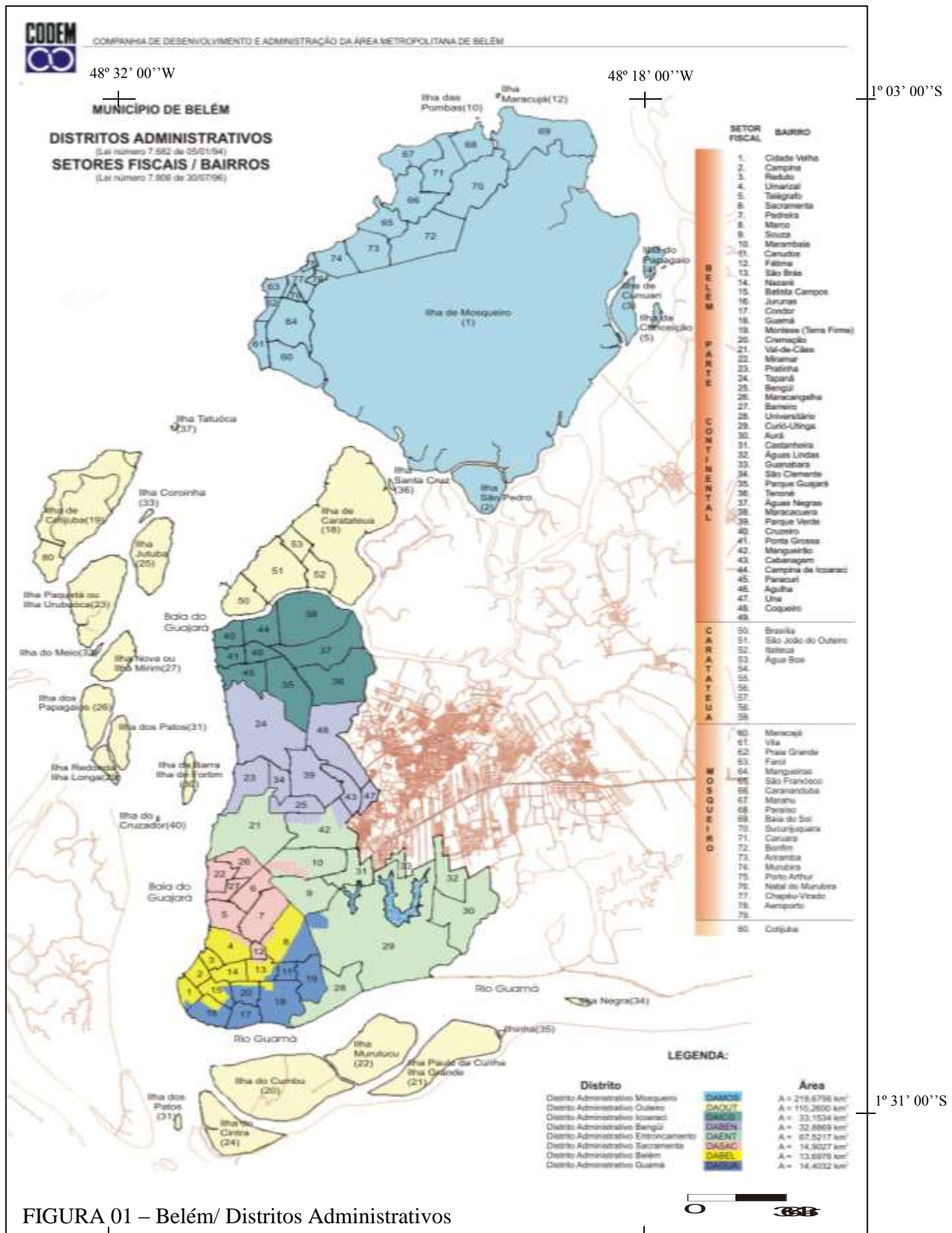


FIGURA 01 – Belém/ Distritos Administrativos

Fonte: Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém - CODEM

se inclui ilha do Sol e a ilha do Mosqueiro), Ponta do Mel, cidade de Belém, (R: Guamá, etc.)” (idem p. 25).

Ainda segundo Meira Filho, as referências mais antigas que se tem em relação à denominação “Mosqueiro” datam de 1680 e estão associadas ao ponto extremo ocidental da ilha, a “Ponta do Mosqueiro” (1978, p. 26-27).

Não é fato novo a importância das populações nativas no processo de colonização do território brasileiro, e vem daí, segundo Meira Filho (1978), a origem do nome “Mosqueiro”, das práticas indígenas da conservação de alimentos, o “moqueio”, que a partir de um processo de linguagem, a corruptela que modificaria, através dos tempos, a expressão de “moqueio” para “Mosqueiro”:

É muito claro entender-se que, para a remessa do peixe ou da caça para consumo da sede da Colônia, na época, somente um processo "de conservação se conhecia e de origem indígena: *o moqueio*. Costumavam os nativos conservar os animais putrecíveis por um processo primitivo, colocando a carne da caça ou o peixe sem as entranhas, em fumeiro próprio, de calor brando, sobre *o moquem*, espécie de grade ou trempe própria para essa curiosa operação. Sob o calor do fogo que sobe e atinge o produto a *moquear*, aos poucos, ele finda por tostar o material, conservando-o perfeito por longo tempo, sem qualquer perigo de putrefação. (...) Foi dessa operação curiosa e por todos os títulos admissível, que o lugar, a ilha paralela e irmã da “do Sol” passaria a ser “ilha do Moqueio”, destinada ao moqueio do peixe, transportado para negócio na colônia. (...) O habito singular de os pescadores e lavradores residentes em sua circunvizinhança, sobretudo, na "Ilha do Sol", de denominá-la "Ilha-do-Moqueio", o correr dos anos, talvez, dos séculos, faria com que esse nome sofresse um processo de linguagem, a corruptela que modificaria, através dos tempos, a expressão de *moqueio* de moquear, em *Mosqueiro*. E a velha ilha dos tupinambás que permaneceria "do Sol", depois "Colares", testemunha de grandes fastos de nossa história, teria em sua vizinha ao poente, a base fundamental de seu negócio no moqueio do peixe colhido nas águas revoltas da baía do Marajó que, ao lado da baía do Guajará, compõe o abrigo desse renque de ilhas que fazem do nosso estuário, um dos mais belos do mundo, não fosse ele já o maior em suas coordenadas(1978 p. 31-32; grifos do autor).

As mais antigas referências acerca de seus primeiros habitantes apontam os índios Tupinambás da Ilha do Sol, e os índios Morobira da aldeia de Mortiguara, que assim como as demais tribos do resto do país foram explorados pela penetração dos portugueses,

prestando serviço na exploração das drogas do sertão, edificações urbanas, caça, pesca, transporte fluvial e outros. (CARDOSO, 2000, p.75).

Nos dias atuais não seria correto falar de Belém sem ao mesmo tempo se estar falando do arquipélago do Mosqueiro, já que, o que fora antes parte da Freguesia de Benfica, hoje é um Distrito Administrativo do município de Belém.

Primitivamente, as terras da Ilha do Mosqueiro pertenceram à Freguesia de Benfica e, como "distrito dessa freguesia, abrangiam em seus, limites terras da Ilha, da costa e da ilha de Caratateua ou Caratatuba". Esta última, nesse tempo, era parte do Mosqueiro, daí sua integração nabárea dirigida pela freguesia de Benfica.

Os registros daquela época que fixavam as concessões dadas no Império datam de 1855 todos efetuados em Benfica, de acordo com a Lei nº 601 de 18 de setembro de 1850 e nos termos do Regulamento que baixou com o Decreto nº 1318 de 30 de janeiro de 1854. As terras da Província eram concedidas, como devolutas, em função dessa determinação legal, razão por que, nesse ponto, teremos que encarar os domínios propriamente ditos do Mosqueiro, como parte integrante da antiga freguesia de Benfica. Só a partir da vigência do Decreto nº 410, de 8 de outubro de 1891 e da Lei nº 82, de 15 de setembro de 1892, já no período republicano, os Registros de Terras passaram a ser promovidos no Mosqueiro.

Esse novo processo nas concessões das terras devolutas, agora, do Estado, foi uma decorrência da Lei nº 753 de 26 de fevereiro de 1901, baixada pelo Governador Augusto Montenegro.

*Nesse ato, passou a Ilha do Mosqueiro, a ser um Distrito da Capital, o 2º que Belém nesse tempo, ganharia nos primeiros dias da República (grifo nosso).* Assim, a Intendência em mãos do notável António José de Lemos, incorporaria todo esse patrimônio e mais o do "Pinheiro" constante da Lei nº 712 de 2 de abril de 1900. Em decorrência desse ato governamental, foi baixado o Decreto nº 1.109 de 14 de janeiro de 1902, determinando que fossem recolhidos ao arquivo municipal todos os livros e documentos referentes aos terrenos ocupados pelo Distrito do Mosqueiro (MEIRA FILHO, 1978, p. 37-38).

Belém tem uma paisagem diferenciada em relação a muitas cidades do território nacional em função da importância das ilhas na definição de suas configurações espaciais (MOREIRA apud CARDOSO, 2000).

Nenhuma cidade brasileira apresenta tão grande número de ilhas, como Belém. São cinquenta e cinco, das quais, apenas vinte e cinco são identificadas nominalmente e configuram a Belém insular, abrangendo dois terços do território jurisdicionado ao referido município (CARDOSO, 2000 p.68).

No geral, a importância das ilhas não se restringe apenas ao fato de configurarem e delimitarem a cidade, como também por constituírem fontes de suprimento da cidade. As práticas econômicas e a regulamentação das terras enquanto partes integrantes do Município de Belém começariam a dar uma formatação à ilha do Mosqueiro.

A paisagem de Mosqueiro em 1885 era composta por: “40 casas de telhas, algumas de palha, dispostas em uma larga praça e duas ruas; igreja, pequena, cemitério e 3 casas de negocio, 2 escolas públicas, 2 padarias, uma foguetaria, 500 habitantes na povoação, pouco mais ou menos, 1 engenho de cana movido a vapor, 4 olarias” (BAENA apud MEIRA FILHO, 1978, p.40).

O primeiro transporte oficial que aproximaria a Vila das praias do Chapéu-Virado fora um ferro-carril que data de 10 de janeiro de 1904, este fato fazia com que os visitantes vindos de Belém em seus momentos de lazer, passassem pela Vila, direto em direção às praias.

O caminho fluvial entre a capital e a Vila crescia durante os anos. Inicialmente seria privilégio dos próprios moradores da Vila e de pescadores, bem como, de embarcações que atendiam aos interessados em conhecer o “repousar” nas distantes localidades da ilha sem disciplina de horários ou de seleção dos meios mais práticos para se chegar a Vila.

O Mosqueiro tornar-se-ia, durante um longo período, abrigo de raras personalidades estrangeiras que procuravam, ali, respirar melhor e deleitar-se com as belezas do lugar. Poucos nacionais, paraenses, mesmo, deixariam Belém em busca das praias da Ilha (...) Somente mais tarde, influenciados pela preferência dos técnicos ingleses, franceses e alemães que, pelos hábitos europeus, escolhiam o Mosqueiro para seus “*week-end*”, a nossa gente seguiria os seus passos, conquistando e descobrindo suas maravilhas (MEIRA FILHO, 1978).

As obras de eletricidade, e de transportes internos, contratados com os ingleses da “*Pará Electric Railways Company*”; a construção do cais do Porto, também, pelos britânicos; o trabalho da Companhia das Águas do Grão-Pará, empresa da Inglaterra; os serviços de esgotos, a usina de gás, a “*Pará Telefone*”, a “*Amazon River*” junto à “*Port of Pará*”, aliados às atividades oficiais construindo o novo matadouro público, no Maguari, a



usina de lixo, seriam investimentos públicos que meio estava exigindo para o desenvolvimento do Estado (MEIRA FILHO, 1978).

Meira Filho alerta que vem desse momento, de construção de grandes obras, a “descoberta” de Mosqueiro como balneário:

Da presença alienígena, ganharia a Ilha do Mosqueiro seus mais fortes frequentadores. Alemães, ingleses, franceses, americanos, servindo nessas instituições, necessariamente, procurariam nos momentos de lazer, lugares sadios e pitorescos nos arredores da capital, para o merecido repouso semanal.

Paralelamente, a sociedade belemense, pela sua elite, haveria uma natural adesão a esse movimento. Comerciantes portugueses, libanezes e hebraicos, igualmente caminhariam no mesmo sentido.

Vem desse movimento a "descoberta" do Mosqueiro como balneário. Os barcos novos da Companhia Inglesa já permitiriam acesso mais eficiente entre a Ilha e a capital. Muitos dos possuidores de belas residências no Chapéu-Virado, estariam mais frequentemente gozando das delícias de praias silenciosas, que o Mosqueiro ostentava, galhardamente e, em certo sentido, as mais próximas de Belém. Houve época em que os ricos industriais e comerciantes davam-se ao cuidado e ao luxo, até certo ponto justos, de construir *trapiches* em frente às suas mansões e, disso, guarda historicamente, o Mosqueiro, aquilo que denominavam de "porto", próprio e especial para a atracação de lanchas velozes, então, surgindo na cidade e que se destinavam a levar nossos primeiros *veranistas*, às praias da Vila e as do Chapéu-Virado, preferencialmente (1978, p. 45-46; grifos do autor).

Pode-se deduzir, a partir das escassas informações, que essa situação se manteria sem alterações significativas, até porque, a derrocada do ciclo da borracha deixou a região num marasmo em que o máximo observado era a manutenção do que havia sido construído na *bellé époque* (CARDOSO, 2000, p.79).

A partir deste ponto pretende-se deixar clara essa relação Belém/Mosqueiro, como partes integrantes de um todo político-territorial, mas com diferenças que desqualificam esta determinação.

As formulações de Santos (1996) sugerem que espaço pode ser concebido como sinônimo de espaço produzido, natureza transformada pelo homem, fruto das relações sociais, influenciadas por um sistema de objetos e um sistema de ações. Para Souza (1995), espaço é produto e meio das relações sociais mediadas pelo trabalho. Engendrar uma

discussão relacionada ao espaço é também falar das relações territoriais, de poder, e remete à idéia de um poder simbólico.

Bourdieu (1989, p.112) distingue as representações mentais das representações objetais – estas externalizadas em coisas: emblemas, bandeiras, insígnias; ou em atos: estratégias interessadas de manipulação simbólica. É necessário, pois, esclarecer que a ação dos grupos investidos de poder, isto é, capazes de exercer a dominação, não é o efeito direto e simples da ação protagonizada por aquela categoria a que a teoria marxista chama de “classe dominante”, detentora do poder de coerção; mas a “dominação é o efeito indireto de um conjunto complexo de ações que se engendram na rede cruzada de limitações que cada um dos dominantes, dominado pela estrutura do campo através do qual se exerce a dominação, sofre da parte de todos os outros”.

Desta forma, os elementos que constituem a identidade do lugar e, por conseguinte do símbolo, em se tratando dos espaços mencionados até aqui, parecem bastante diferentes. Santos (1994, p.20) afirma que “é pelo lugar que revemos o mundo e ajustamos nossa interpretação, pois nele o recôndito, o permanente, o real, triunfam afinal sobre o movimento, o passageiro, o imposto de fora”, definindo o “lugar” como a extensão do acontecer homogêneo ou do acontecer solidário e que se caracteriza por dois gêneros de constituição: uma é a própria configuração territorial; outra é a norma, a organização, os regimes de regulação”. O lugar, portanto, contraria a “globalização doentia”, pois, afirma Santos (2000), é no lugar que o mundo se torna veraz e proporcionador de esperança, enquanto o mundo global, através de uma “organização perversa”, torna-se “o lugar da falsidade e do engodo. Se o lugar nos engana, é por conta do mundo”.

Os fixos e fluxos que marcam a paisagem de Mosqueiro, em sua maioria, diferem dos de Belém. Quando há uma aproximação, esta é demandada pelos fluxos de Belém, a saber, os fluxos de “turistas” ou moradores de segunda residência que aos fins-de-semana e/ou feriados prolongados dirigem-se àquele espaço em busca de lazer. Parte considerável daquele arquipélago ainda vivencia outros fluxos, só alterados nos momentos de determinação dos fluxos belenenses e pela relação de dependência estabelecida ao longo do processo histórico.

Santos (1996, p.50), afirma:

(...) dissemos que a geografia poderia ser construída a partir da consideração do espaço como um conjunto de fixos e fluxos... os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam. É, pois, a interação de fixos e fluxos juntos, que expressa a realidade geográfica. [Segundo Santos, foi assim em todos os tempos], só que hoje os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixados ao solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos.

Estes fatos recrudescem a idéia de não-pertencimento na mentalidade dos moradores de Mosqueiro. Estes argumentos podem ser constatados em uma visita a uma das 35 ilhas que compõem aquele arquipélago, estas se apresentam bem mais diferenciadas em relação à Belém. Os moradores das ilhas menores do arquipélago chegam a nem mesmo se identificar enquanto moradores de Mosqueiro, Distrito Administrativo de Belém, dada às diferenças existentes entre esses lugares. Frases do tipo: “meu esposo foi lá pra Mosqueiro comprar comida”, ou “se nossas crianças quiserem estudar tem que ir lá pra Mosqueiro ou pra Belém”, reforçam a idéia<sup>11</sup>.

A referida diferença pode ser observada a partir da paisagem e constatada a partir dos fixos e fluxos ali existentes. Este espaço, como referido em outros momentos, foi organizado a partir dos fluxos relacionados à produção do espaço belenense.

Todavia, constata-se certo desconhecimento acerca desse espaço de Belém, e que se reflete na ausência de levantamentos precisos quanto à denominação e posição das ilhas, a falta de uma definição patrimonial consistente e de um diagnóstico sócio-econômico-cultural (CARDOSO, 2000, p.70).

Assim, que, próximas a Belém, essas ilhas constituem um mundo à parte da cidade. É outra Belém, de contornos tipicamente rurais e fluviais. É a Belém insular de população escassa, algumas com áreas virgens de abordagem humana, apresentando um cenário de relações sociais, produto de uma organização social, fundada em práticas de

---

<sup>11</sup> Em trabalho de campo realizado em conjunto com a equipe do Projeto Redes de infra-estrutura, Turismo e Desenvolvimento Sócio-espacial, em Dezembro de 2005 houve a oportunidade de conhecer comunidades localizadas em ilhas menores do Arquipélago do Mosqueiro e perceber na fala dos moradores destas ilhas o referido distanciamento.

produção comunal, ainda que submetidas ao processo de produção capitalista. (CARDOSO, 2000 p.71).

### **2.1. A rodovia e a ponte: a popularização do acesso à ilha.**

A construção da rede de infra-estrutura viária, que fez a interligação da ilha à parte continental do município de Belém, data da década de 1960<sup>12</sup>. Este período não pode ser dissociado de um contexto mais amplo que ocorria em escala nacional, a consolidação das rodovias como principal forma de transporte.

Neste contexto, foram construídas a Rodovia Augusto Meira, em 1965, e a ponte São Sebastião, em janeiro de 1976. A ponte substituiu a travessia do Furo das Marinhas que era feito por balsa.

Segundo Meira Filho (1978, p.330-331), a construção da ponte sobre o Furo das Marinhas foi considerada uma das mais importantes obras do gênero no país. As dimensões estruturais e de investimentos reforçam a idéia:

A Ponte na Rodovia Belém-Mosqueiro construída pelo Estado do Pará sob a responsabilidade da empresa META (Mosqueiro, empreendimentos e Turismo S/A) é uma das mais importantes obras do País, no gênero. Possui um comprimento total de 1,457,35 m, dividida em 44 vãos modulados de 30 m e um vão para navegação de 120 m, e dois encontros. A largura do tabuleiro é de 9,00 m; a largura da pista de rolamento é de 7,20 m; a altura livre do vão navegável em relação à maré máxima é de 10,50 m; a altura máxima em relação à maré mínima é de 15 m; o comprimento total de estacas de aço cravadas (perfil tipo H-30 x 30 e H-35 x 35) é de 19.136 m; o peso das estacas cravadas é da ordem de 1.995 toneladas; o volume total de concreto foi de 11.846,25 m<sup>3</sup>; o peso total do aço doce foi de 919,20 ton; e o peso total do aço duro CP-160/180 foi de

---

<sup>12</sup> O processo histórico de ampliação da atividade turística na ilha de Mosqueiro se confunde com a própria produção e organização desse espaço. Autores como MEIRA FILHO (1978) e CARDOSO (2000) propõem em seus trabalhos um resgate histórico da organização do espaço de Mosqueiro. Eles o fizeram subdividindo-o em três momentos: a influência dos navios; a abertura da rodovia “Augusto Meira” e a construção da ponte “São Sebastião”. Contudo, sem a pretensão de negligenciar a importância de outros momentos e suas contribuições para a produção e organização do espaço de Mosqueiro, tomamos como ponto de partida o a abertura da rodovia e a construção da ponte, dentre outros aspectos, pela contemporaneidade das variáveis desencadeadas, a partir daí, na ampliação dos fluxos em direção à ilha, e pelo reflexo dessas variáveis, ou seja, os freqüentes embates entre o Poder Público, os empresários dos transportes e a população local, amplamente divulgado pela mídia, e que também serviu de motivação para essa pesquisa.

162,71 toneladas. (...) Pelo relatório da Presidência da META S/A datado de 14/1/76 e o Ofício nº. 05/76 dirigido á Secretaria de Estado de Administração, a META recebeu de diversas fontes o total geral de : Cr\$ 88.742.508,62 e empregou nas obras da ponte: Cr\$ 86.921.472,67 tendo ficado com uma disponibilidade em 31 de dezembro de 1975, no valor de: Cr\$ 1.821.035,95

Cardoso (2000, p.81), reforça a importância da ponte “Sebastião R. de Oliveira”, que facilitou ainda mais a comunicação com a ilha e, ampliou o número de visitantes. “Observa-se, porém, que essa alteração, não se deu apenas na parte numérica, atingindo, sobremaneira, a composição sócio-econômica de seus frequentadores. Daí, porque, a estrada e a ponte, são consideradas fatores determinantes da popularização da ilha”.

Em função do processo de estruturação da ilha outras mudanças se fariam presentes. A pesca, principal ocupação dos nativos, aos poucos, foi sendo substituída por atividades de comércio, formal e informal, e prestação de serviços. No setor comercial formal, houve a proliferação de hotéis, churrascarias, restaurantes, mercearias e lojas de material de construção civil, postos de gasolina, lojas de tecido e de confecções e outros. E no comércio informal aumentou o número de vendedores de frutas, peixes, camarão, verduras e legumes, tapioca, picolé, sorvetes, sanduíches, doces, salgadinhos, plantas ornamentais, carvão vegetal, jornal, guardadores de carro e muitos outros (CARDOSO, 2000).

O acesso à ilha por terra-firme passou a ser feito pela frota de ônibus da Empresa de Transportes Beiradão (ver foto 01, p.71), que motivada pelo empreendimento, passou a dar certa regularidade aos horários de saída de ônibus de Belém em direção a Mosqueiro. Nos períodos regulares, isto é, durante a semana, o intervalo de saída era de uma hora. Nos períodos de maior fluxo, aos fins de semana, os intervalos de partida eram reduzidos para quinze minutos.

Atualmente, a empresa trabalha com uma frota de 21 ônibus, sendo que 10 são microônibus, com capacidade de transportar 29 passageiros sentados e com ar refrigerado, e 10 são carros grandes, que tem 49 lugares, transportando aproximadamente 23 mil pessoas durante a semana. Nos períodos de fins de semana, férias ou feriados prolongados

estes números aumentam, chegando a aproximadamente 50 mil pessoas (informação verbal).<sup>13</sup>



FOTO 01 – Ônibus da empresa Beiradão, veículo utilizado no transporte de passageiros – 2006.  
Fonte: Trabalho de campo – Outubro 2006.

Antônio Sérgio Saraiva

A introdução de outro tipo de veículo menor (ver foto 02, p. 72), para atender o fluxo de passageiros em direção à ilha, se explica pela tentativa de redução dos custos por parte da empresa Beiradão. Segundo o Sr. Manoel, funcionário da referida empresa de transportes, “um veículo menor, tem custos de manutenção menores, um menor consumo de combustível e pode oferecer certo conforto aos passageiros por possuir ar condicionado e ainda possibilita a cobrança de uma tarifa maior”.

A introdução da linha de ônibus urbanos, que atendem à Região Metropolitana de Belém – RMB, fato ocorrido no ano de 1999, implicou na redução do preço dos transportes rodoviários que dão acesso à ilha, se comparados aos preços oferecidos pela Beiradão, de R\$ 4,00 para os microônibus e de R\$ 3,00 para os ônibus que atendem o transporte intermunicipal, indo ao encontro de um dos anseios da população local, que necessita se deslocar para trabalhar e estudar.

Segundo Duciomar Costa<sup>14</sup>, para minimizar os problemas, durante o mês de agosto de 2006, a prefeitura disponibilizou mais quatro ônibus para Mosqueiro. Agora, doze

<sup>13</sup> Informações obtidas em entrevista com o Sr. Manoel, funcionário da Empresa Beiradão responsável pelo controle e manutenção dos veículos, em dezembro de 2006.

coletivos formam a frota do Distrito, sendo quatro da empresa Beira Alta, dois da empresa Perpétuo Socorro, dois da Nova Marambaia, dois da Monte Cristo, um da Guajará e um da Transurb.



Antônio Sérgio Saraiva

FOTO 02 – Tipo de veículo introduzido para a redução dos custos com o transporte de passageiros – 2006.  
Fonte: Trabalho de campo – Outubro 2006.

Para Sílvio Carvalho, 54 anos, morador da ilha, a primeira medida a ser tomada deveria ser a diminuição do valor da tarifa da viagem para Mosqueiro. Segundo ele: “é muito alto para quem ganha só um salário mínimo. Se a mesma linha também circulasse pelo Centro de Belém, o usuário poderia economizar algum trocado”.<sup>15</sup>

De fato, sempre houve uma controvérsia entre o número de veículos, a qualidade e o preço dos serviços de transporte coletivo oferecidos para atender a demanda de Mosqueiro.

O promotor de Defesa do Consumidor, Gilson Abbade, rebateu as declarações do presidente do Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Belém (Setransbel), Mário Martins, que avisou que a redução do valor da tarifa do ônibus para Mosqueiro vai prejudicar o sistema de transportes para ilha, acrescentando que 'vai voltar aquele inferno que era antes, com poucos ônibus e desorganizado'. Segundo Abbade, em tempo

<sup>14</sup> Prefeito de Belém, em entrevista concedida a O liberal. “Jornal O Liberal on line” em [www.orm.com.br](http://www.orm.com.br) acesso em: 10/09/2006

<sup>15</sup> Informações extraídas de “Jornal O Liberal on line” em [www.orm.com.br](http://www.orm.com.br) acesso em: 10/09/2006.

algum o transporte coletivo para Mosqueiro foi considerado bom, nem quando a tarifa era alta, muito menos durante o período em que o preço foi subsidiado pelo município de Belém. 'Mesmo neste período em que vigorou o aumento da tarifa, qual foi a melhoria que as empresas investiram nos ônibus?', desafia o promotor. Ele diz que a linha continuou 'esculhambada' e não é a redução do preço que vai causar mais desorganização (BRELAZ, 2006).

Toda a polêmica foi causada pela liminar à ação civil pública impetrada pelo Ministério Público Estadual, concedida pelo juiz da 14ª Vara Cível da capital, Lúcio Barreto Guerreiro, suspendendo o reajuste da tarifa de R\$ 2,20 (64%), que entrou em vigor em 31 de julho de 2006. O aumento foi aprovado pelo Conselho Municipal de Transportes de Belém e homologado pelo prefeito Duciomar Costa, sob a justificativa de que as empresas que operam as linhas para Mosqueiro têm prejuízo ao operarem com o valor de R\$ 1,35.

Quem precisa usar duas conduções diárias para Mosqueiro com o preço a R\$ 2,20 passa a gastar R\$ 105,60, um impacto de 30,17% no salário mínimo. Já com a tarifa de R\$ 1,35, este impacto é de cerca de 18,51% (valores de agosto de 2006).

A prefeitura municipal prevê o aumento da frota para Mosqueiro dos atuais 12 coletivos para 20, durante a semana, e 35 aos fins de semana. As medidas da prefeitura têm o objetivo de reduzir os problemas apresentados pelos serviços oferecidos. Problemas que vão desde o preço, passando por questões de segurança e regularidade dos transportes.

Cerca de 60 moradores de Mosqueiro interditaram a Avenida Almirante Barroso, ontem à noite, em protesto por causa da falta de ônibus para o distrito, apesar do aumento da passagem novamente autorizado pela Justiça. A volta só aconteceu por volta das 22h, depois de quatro horas de espera e muita reclamação direcionada às empresas e à Companhia de Transportes de Belém (Ctbel). O protesto acabou chegando ao terminal rodoviário, para pressionar a empresa Beiradão. (...) Segundo o grupo, estudantes e trabalhadores que moram na ilha precisam madrugar para apanhar o primeiro ônibus com saída de Mosqueiro, por volta das 4h30. Com essa rotina, concluem, o trabalho fica comprometido. Kleiton adiciona que um problema a mais é o custo pós-aumento para quem, como a mãe dele, é empregada doméstica assalariada (O LIBERAL, 2006).



Segundo usuários<sup>16</sup>, mesmo após o aumento das passagens, as empresas diminuem o número de veículos para o retorno à ilha após as 18h. Os intervalos entre as viagens são pequenos de dia e grandes à noite, afirmam eles, que dizem não haver fiscalização suficiente.

Durante os finais de semana, além dos problemas destacados até aqui, soma-se o excesso de demanda, isto é, cresce o número de pessoas que se deslocam em direção à ilha, deixando os serviços ainda mais precários. A Companhia de Transportes de Belém - Ctbel tem apreendido várias vans e microônibus clandestinos, com destino a Mosqueiro. O preço cobrado pelas passagens neste tipo de transporte varia entre R\$ 4,00 e R\$ 5,00 (valores de outubro de 2006). Sugere-se então, que a ineficiência dos serviços oferecidos, em termos de quantidade e qualidade, abra precedentes para o desenvolvimento deste tipo de atividade.

Para tentar reduzir o impacto da ampliação dos fluxos na qualidade dos serviços, a prefeitura está tentando restabelecer uma linha regular de transporte fluvial em direção à ilha:

O prefeito Duciomar Costa informou ontem que a administração municipal espera inaugurar a linha fluvial de Belém para a Ilha de Mosqueiro na próxima quinta-feira (05/10/2006). A primeira viagem está marcada para as 14 horas e sairá do cais do porto da capital paraense. “Outras tentativas de se instalar o serviço já foram realizadas, mas foram feitas de forma equivocada. As empresas acabaram desistindo por causa do baixo valor da tarifa e a prefeitura era obrigar a subsidiar o serviço. Não é justo que o município tenha que fazer isso”. (...) O navio utilizado terá capacidade de transporte de 360 pessoas sentadas e 900 em pé. Segundo a diretora da Ctbel (Companhia de Transportes do Município de Belém), Jane Lima, as empresas Henvil Navegação e Belma Transporte e Locação, foram as únicas que se inscreveram no processo de licitação. Destacou ainda, que a tarifa para a linha fluvial já está definida. Será de R\$ 2,20, o mesmo valor cobrado pelos ônibus urbanos. (O LIBERAL, 2006).

Em princípio, o navio faria duas viagens diárias. A primeira delas saindo no início da manhã e retornando para a capital por volta do meio-dia. A segunda, parte do cais do porto de Belém, às 15 horas e volta de Mosqueiro no início da noite. Com possibilidade de

---

<sup>16</sup> Entrevistas realizadas próximo ao Terminal Rodoviário de Belém com pessoas que aguardavam o ônibus em direção à ilha em novembro de 2006

ampliação nos períodos de finais de semana e férias. O grande impasse continua sendo o valor da tarifa, que dificulta o interesse de outras empresas, e a viabilização do projeto.

O projeto da prefeitura prevê o valor da passagem do transporte fluvial com o preço equivalente ao preço dos ônibus, R\$ 2,20. Contudo, esta tarifa tem dificultado a implantação efetiva da linha fluvial, pois, não atrai empresas interessadas em assumir esse serviço, sob pena de terem prejuízos.

Estes impasses têm dificultado a vida dos moradores da ilha, que precisam se deslocar para outras áreas da RMB, e revelado a dificuldade do Poder Público em conciliar os interesses da população local e dos empresários do setor de transportes.

Um fator interessante a ser destacado está relacionado ao papel contraditório que os fluxos (neste caso de pessoas) estão desempenhando. Para o setor empresarial, desempenham um papel positivo, na medida em que, a ampliação do número de pessoas representa a ampliação dos rendimentos. Para a população local esta ampliação representa uma queda maior na qualidade dos serviços oferecidos, na medida em que, a superlotação, a falta de higiene e de segurança, se apresenta de forma mais intensa nos meios de transporte.

A ineficiência dos serviços de transporte oferecidos para atender o fluxo de pessoas que se direcionam à Mosqueiro, principalmente aos fins de semana prolongados e feriados, bem como, a população local que necessita se deslocar para Belém, dentre outros aspectos, possibilitou o surgimento de cooperativas. “Essas cooperativas são importantes porque ajudam a reduzir os problemas do transporte e da geração de emprego em Mosqueiro (informação verbal)”.<sup>17</sup>

Segundo os Srs. Nélio e Beto, funcionários da Cooperativa de Transportes de Passageiros do Norte - COOPETPAN, “somados os carros de todas as empresas que prestam serviço em mosqueiro ainda não é o suficiente para atender o número de pessoas. Quando isso aqui está lotado de gente, nós temos que contratar “freteiros”<sup>18</sup> para dar conta do serviço” (idem).

---

<sup>17</sup> Entrevista, realizada no mês de outubro de 2006, com funcionários da cooperativa que funciona no Terminal Rodoviário de Mosqueiro.

<sup>18</sup> Proprietários de microônibus e vans que não são associados à COOPETPAN, mas prestam serviço nos períodos de pico.

A COOPETPAN funciona a quatro anos, nas instalações do terminal rodoviário de Mosqueiro, e possui uma frota de 10 microônibus (ver foto 03, p. 72), que fazem viagens de trinta em trinta minutos, durante a semana, nos períodos normais, e de quinze em quinze minutos nos períodos de pico, feriados prolongados e férias de julho.

Segundo o Sr. Nélio, que trabalha na venda de passagens da referida cooperativa, nos períodos de pico o preço da passagem já chegou à R\$ 10,00. Hoje, para atender a uma solicitação da população local, as passagens variam entre R\$ 3,00 e R\$ 4,00 (valores de outubro de 2006).

As informações, referentes a números de veículos e preços de passagens, das empresas de transporte que atendem Mosqueiro, mostram que há uma relação direta e contraditória, entre a qualidade e a quantidade dos serviços oferecidos, e que estes estão relacionados aos fluxos de pessoas em determinados períodos. No bojo dessa relação está a população da ilha, que precisa se deslocar para Belém diariamente, e tem que pagar preços elevados, em função da demanda, e/ou enfrentar superlotação ou mesmo passar longas horas esperando.



FOTO 03 – Veículo utilizado pela cooperativa para o transporte de passageiros – 2006.

Fonte: Trabalho de campo – Outubro 2006.

As transformações do espaço de Mosqueiro são conseqüências da ampliação da infra-estrutura e do acesso à ilha. Contudo, só a ampliação da infra-estrutura e do acesso, como sugerido em capítulo anterior, não são fatores suficientes para indicar desenvolvimento sócio-espacial, revelado enquanto uma noção complexa e variada.

Ao longo dos anos, houve por parte do poder público, a tentativa de solucionar o problema do transporte. Contudo, esta atuação esbarrou nas “exigências” das empresas para efetuar a prestação dos serviços de transporte, marítimo ou terrestre. Exigências essas, ligadas diretamente à margem de lucro por elas obtido, e que terminaram por dificultar a situação para a população da ilha que frequentemente necessita se deslocar para Belém, para trabalhar ou estudar, na medida em que a entrada das empresas e a suposta melhoria na qualidade dos serviços implicam também na elevação dos preços, e em um impacto maior na renda dos trabalhadores. Ora, se há um impacto maior na renda dos trabalhadores com os gastos com o transporte, sobra menos para ser investido em outras áreas como educação, saúde e lazer. Portanto, em que medida a ampliação dos transportes gera desenvolvimento?

O capítulo seguinte propõe algumas reflexões, a respeito da complexidade evidente, desde a teorização à sistematização de indicadores, que possam mensurar o desenvolvimento.

### 3. UMA VARIÁVEL DO DESENVOLVIMENTO: A QUALIDADE DE VIDA.

A relatividade da noção de qualidade de vida, que em última instância remete ao plano individual, tem pelo menos três fóruns de referência. O primeiro é histórico. Ou seja, em determinado tempo de seu desenvolvimento econômico, social e tecnológico, uma sociedade específica tem um parâmetro de qualidade de vida diferente da mesma sociedade em outra etapa histórica. O segundo é cultural. Certamente, valores e necessidades são construídos e hierarquizados diferentemente pelos povos, revelando suas tradições. O terceiro aspecto se refere às estratificações ou classes sociais (MINAYO, et al., 2000).

Os estudiosos que analisam as sociedades em que as desigualdades e heterogeneidades são muito fortes mostram que os padrões e as concepções de bem-estar são também estratificados: a idéia de qualidade de vida está relacionada ao bem-estar das camadas superiores e à passagem de um limiar a outro (MINAYO, op.cit. 2000).

O relativismo cultural, no entanto, não impede de perceber que um modelo hegemônico está a um passo de adquirir significado planetário. É o preconizado pelo mundo ocidental, urbanizado, rico, polarizado por certo número de valores, que poderiam ser assim resumidos: conforto, prazer, boa mesa, moda, utilidades domésticas, viagens, carro, televisão, telefone, computador, uso de tecnologias que diminuem o trabalho manual, consumo de arte e cultura, entre outras comodidades e riquezas.

Por fim, é importante observar também que, em todas as sondagens feitas sobre qualidade de vida, valores não materiais, como amor, liberdade, solidariedade e inserção social, realização pessoal e felicidade, compõem sua concepção (MINAYO, id. ibid 2000 p. 8).

Como lembra Witier (1997 apud MINAYO, 2000, p.9), “para o ser humano, o apetite da vida está estreitamente ligado ao menu que lhe é oferecido”. Seria, portanto, qualidade de vida uma mera representação social? Sim e não. Sim, pelos elementos de subjetividade e de incorporação cultural que contém. Não, porque existem alguns parâmetros materiais na construção desta noção que a tornam também passível de apreciação universal, como veremos a seguir.

O patamar material mínimo e universal para se falar em qualidade de vida diz respeito à satisfação das necessidades mais elementares da vida humana: alimentação,

acesso à água potável, habitação, trabalho, educação, saúde e lazer, elementos materiais que têm como referência noções relativas de conforto, bem-estar e realização individual e coletiva (idem, p.10).

No mundo ocidental atual, por exemplo, é possível dizer também que, desemprego, exclusão social e violência, são de forma objetiva, reconhecidos como a negação da qualidade de vida. Trata-se, portanto, de componentes passíveis de mensuração e comparação, mesmo levando-se em conta a necessidade permanente de relativizá-los culturalmente no tempo e no espaço.

Em resumo, a noção de qualidade de vida transita em um campo semântico polissêmico: de um lado, está relacionada a modo, condições e estilos de vida (CASTELLANOS, 1997, apud MINAYO, 2000). De outro, inclui as idéias de desenvolvimento sustentável e ecologia humana. E, por fim, relaciona-se ao campo da democracia, do desenvolvimento e dos direitos humanos e sociais.

Tentando sintetizar a complexidade da noção de qualidade de vida e de sua relatividade em função das diferentes culturas e realidades sociais, diversos instrumentos têm sido construídos. Entre os primeiros, talvez o mais conhecido e difundido seja o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), elaborado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). O IDH foi criado com a intenção de deslocar o debate sobre desenvolvimento de aspectos puramente econômicos – como nível de renda, produto interno bruto e nível de emprego – para aspectos de natureza social e também cultural. Embutida nesse indicador encontra-se a concepção de que renda, saúde e educação são três elementos fundamentais da qualidade de vida de uma população.

O IDH é um indicador sintético de qualidade de vida que, de forma simplificada, soma e divide por três os níveis de renda, saúde e educação de determinada população. A renda é avaliada pelo PIB real *per capita*; a saúde, pela esperança de vida ao nascer e a educação, pela taxa de alfabetização de adultos e taxas de matrículas nos níveis primário, secundário e terciário combinados. Renda, educação e saúde seriam atributos com igual importância como expressão das capacidades humanas.

O IDH se baseia na noção de capacidades, isto é, tudo aquilo que uma pessoa está apta a realizar ou fazer. Nesse sentido, o desenvolvimento humano teria, como significado mais amplo, a expansão não apenas da riqueza, mas da potencialidade dos indivíduos de

serem responsáveis por atividades e processos mais valiosos e valorizados. Assim, a saúde e a educação são estados ou habilidades que permitem uma expansão das capacidades. Inversamente, limitações na saúde e na educação seriam obstáculos à plena realização das potencialidades humanas (PNUD, 1990).

Murta (2005), lançou mão de vários autores para tentar sintetizar a idéia de qualidade de vida, admitindo que se trata de uma categoria ampla e subjetiva.

Ao refletir sobre as dificuldades para se fazer uma avaliação da qualidade de vida, Schwartzman (1974, apud MURTA, 2005 p. 1) aponta alguns critérios possíveis: liberdade de escolha, satisfação de necessidades psicológicas fundamentais e a extensão do conceito de participação. O mesmo autor considera que qualidade de vida tem a ver com expansão e consolidação dos direitos civis, políticos e sociais. Para ele o problema da qualidade de vida não é prioritariamente de consumo e implica em uma noção clara e explícita de uma política de desenvolvimento social.

São relevantes neste contexto as observações de Jannuzzi (2004 apud MURTA, 2005 p. 1) sobre o conceito de “Condições de Vida”. Segundo ele, tal conceito “poderia ser operacionalmente traduzido como o nível de atendimento das necessidades materiais básicas para sobrevivência e reprodução social da comunidade”. Nesse caso, as dimensões operacionais de interesse seriam as condições de saúde, habitação, trabalho e educação dos indivíduos da comunidade. Dimensões para as quais existiriam estatísticas públicas disponíveis que possam ser combinadas em um sistema de indicadores sociais que represente, aproximada e operacionalmente, o conceito de condições de vida inicialmente idealizado (JANNUZZI, 2004 apud MURTA, 2005 p. 1).

Lefebvre discutiu a questão do *optimum* urbano criado por teóricos soviéticos em 1925 para mensurar, em termos de superfície e de número de habitantes, o tamanho ideal de uma cidade para se ter qualidade de vida. O autor apontou as objeções a esse tipo de medida dada a dificuldade de definição de critérios para esse *optimum*. Ele também chamou a atenção para o fato de que o *optimum* desejável na verdade, é o *optimum* administrável, ou seja, exequível em determinado local e contexto (LEFEBVRE, 2002, p.90). Tal discussão remete a questões de difícil resposta. Quais seriam as referências para criação de critérios de qualidade de vida: biológicas, tecnológicas, físicas ou filosóficas? Ou tais referências se encontrariam em um somatório de todas as outras citadas?

Refletindo sobre qualidade de vida, Lefebvre (2002, p. 146) aponta, dentre outros problemas, a manipulação das demandas como parte integrante do duplo fetichismo em relação ao urbanismo: o fetichismo da satisfação e o fetichismo do espaço. Estes interferem na medida em que se associam às demandas mais “controláveis”, isto é, deve-se permitir que a população se adapte à realidade modificando suas necessidades. No questionamento do controle de demandas, vale considerar o pensamento de Souza (2002), que além de apontar a relação entre qualidade de vida e satisfação de necessidades de uma parcela cada vez maior da população, faz uma importante vinculação entre qualidade de vida, justiça social e autonomia:

Uma vez que o caminho democraticamente mais legítimo para se alcançarem mais justiça social e melhor qualidade de vida é quando os próprios indivíduos e grupos específicos definem os conteúdos concretos e estabelecem as prioridades com relação a isso, podem-se considerar justiça social e qualidade de vida como subordinados à autonomia individual e coletiva enquanto princípio e parâmetro. Daí as duas faces da autonomia, a individual e a coletiva deverem ser entendidas como parâmetros subordinadores [...]. Mais justiça social e uma melhor qualidade de vida são, de um ponto de vista operacional, parâmetros subordinados àquele que é o parâmetro essencial do desenvolvimento sócio-espacial, que é a autonomia (SOUZA, 2002, p.66).

Sabe-se da dificuldade em avaliar objetivamente um conceito abstrato e complexo como qualidade de vida. É possível, então, se medir tal qualidade? Concorda-se com Souza (2002 p.82), quando afirma que:

No plano dos parâmetros subordinados particulares ou das adaptações singularizantes. Esses parâmetros darão lugar a indicadores, elaborados para fazerem face a objetivos bem determinados. Não se trata de todo modo, de uma construção apriorística de indicadores pretensamente universais; [...] a construção de indicadores deverá, bem ao contrário, se dar tão próxima quanto possível da realidade dos contextos valorativos dos grupos sociais específicos envolvidos.

As formulações do autor supracitado trazem mais um desafio, na medida em que sugerem a identificação dos contextos valorativos, dos grupos sociais envolvidos, como



fator importante na elaboração de parâmetros em relação à qualidade de vida. Neste sentido, que valores seriam importantes para a população de Mosqueiro?

### **3.1. Elegendo os indicadores da qualidade de vida**

A Comissão de Estatística das Nações Unidas, na sessão de 29 de fevereiro de 1997, aprovou a adoção de um conjunto de indicadores sociais para compor uma base de dados nacionais mínima, que tem como um de seus objetivos, permitir o acompanhamento estatístico dos programas nacionais de cunho social, recomendados pelas diversas conferências internacionais promovidas pelas Nações Unidas, a saber: conferências sobre população e desenvolvimento (Cairo, 1994), sobre desenvolvimento social (Copenhague, 1995), sobre a mulher (Beijing, 1995) e sobre assentamentos humanos (Cairo, 1996).

O conjunto de indicadores sociais compreende dados gerais sobre distribuição da população por sexo, idade, cor ou raça, sobre população e desenvolvimento, pobreza, emprego e desemprego, educação e condições de vida, temas identificados como prioritários na agenda das conferências internacionais.

O sistema de dados nacionais mínimos resultou de uma ampla consulta técnica a inúmeros países e organismos internacionais, e tem como algumas de suas principais recomendações a de se utilizar tão-somente dados provenientes de fontes estatísticas regulares e confiáveis e a de desagregar os dados por gênero e outros grupos específicos observando sempre, entretanto, as peculiaridades e prioridades nacionais.

Parece mais pertinente, portanto, dentro da linha de raciocínio desenvolvida até aqui, em se tratando da tentativa de agrupar elementos que mensurem a qualidade de vida enquanto parte integrante do desenvolvimento sócio-espacial, elencar elementos a partir de uma realidade mais específica relacionada ao local.

Jannuzzi (2004 apud MURTA, 2005, p. 5-6) classifica os indicadores de qualidade de vida em:

- 1- Indicadores subjetivos: são construídos a partir do levantamento de um conjunto amplo de impressões, opiniões e avaliações sobre diferentes aspectos do ambiente sócio-espacial da população, abordando a satisfação quanto ao domicílio, às facilidades existentes no bairro e às economias e deseconomias da vida do município, das condições materiais às aspirações

pessoais. Ex: satisfação com a moradia, satisfação com o bairro, vizinhança ou cidade, intenção de mudar-se de domicílio, de cidade.

2- Indicadores objetivos:

a) Indicadores de criminalidade e homicídios: nível de segurança pessoal calculado a partir dos registros administrativos das Secretarias de Segurança Pública;

b) Indicadores de alocação de tempo: controle individual do tempo diário, em especial para atividades de convívio familiar e social, lazer, esporte e cultura a partir do indicador de tempo gasto com transporte de casa para o trabalho ou escola;

c) Indicadores Ambientais: aqueles que dizem respeito à disponibilidade de recursos naturais, à forma de uso destes e aos resíduos gerados no seu consumo. Derivam-se de informações censitárias sobre infra-estrutura urbana, mortalidade por causas específicas, além de pesquisas institucionais com prefeituras ou concessionárias de serviços públicos sobre o destino final e tratamento de dejetos e de coleta de lixo.

Vale observar que a confiabilidade de vários indicadores é questionável em função de que no Brasil o padrão de difusão de banco de dados públicos é caracterizado por “pouca transparência na produção e disseminação de dados e apropriação de informações públicas por consultores de instituições” (MELO 1999 apud MURTA 2005, p. 6). Tal fato possibilita a homogeneização e a manipulação de demandas.

Para a definição de parâmetros e construção de indicadores para qualidade de vida é bastante útil o quadro sinótico apresentado por Souza (2002, p.78) (ver Quadro 01 p. 84).

Ao comentar a elaboração deste quadro, Souza chama a atenção para o fato de que “tanto os parâmetros particulares e, sobretudo, as adaptações singularizantes, não deverão ser especificados à revelia dos sentimentos, dos valores e das expectativas dos cidadãos” (idem). Observa-se que o autor reforça a idéia de se planejar a partir das demandas da população, e não apenas das suas necessidades<sup>19</sup>.

Tendo como referência as contribuições acima descritas, bem como, os dados secundários disponíveis, buscou-se estabelecer uma linha de interpretação em relação às variáveis apresentadas, a partir da idéia de demanda e/ou necessidades, correlacionando-as aos fluxos (turísticos) existentes na área alvo desta pesquisa, e a visão da população local.

---

<sup>19</sup> A necessidade, definida no dicionário como carência ou precisão, é conhecida intelectualmente, analisada tecnicamente e identificada profissionalmente. Já a demanda, definida no dicionário como procura ou busca, é conhecida por experiência, é vivenciada situacionalmente e é identificada pelo cidadão que vive a situação que se pretende mudar.

QUADRO 01: Parâmetros para definição de qualidade de vida

| <b>Necessidades</b>                                 | <b>Aspectos particulares</b>   | <b>Possíveis conseqüências da não-satisfação</b>  |
|---|--|---|
| 1- Regeneração                                      | Insolação, luz do dia, aeração, proteção contra barulho, espaços para atividades corporais, locais para a prática de esportes e brincadeiras | Esgotamento físico e psicoquímico, vulnerabilidade face a doenças, insônia, estresse, depressão             |
| 2- Privacidade<br>3- Segurança                      | Proteção da esfera privada, proteção contra roubos e assaltos  | Raiva, medo, estresse, agressão. Isolamento, atritos com vizinhos, fraca topofilia.                         |
| 4- Funcionalidade<br>5- Ordem                       | Necessidade de espaço, conforto, senso de orientação   | Raiva, desperdício de tempo e dinheiro, desorientação, insatisfação com a moradia e a vida, fraca topofilia |
| 6- Comunicação<br>7- Apropriação<br>8- Participação | Conversas, ajuda dos vizinhos, participação e engajamento  | Preconceitos e conflitos sociais, insatisfação com a moradia, vandalismo, segregação                        |
| 9- Estética<br>10- Criatividade                     | Aspectos dos prédios e fachadas, arruamento, presença de praças e parques  | Fraca topofilia, insatisfação com a moradia, mudança de local, vandalismo.                                  |

Fonte: SOUZA, Marcelo. *Mudar a Cidade. Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2002, p.78.

A partir das postulações de Jannuzzi (2004 apud MURTA, 2005), Souza (2002) e Castellanos (1997 apud MINAYO, 2000), pode-se depreender que há a necessidade de relativizar os indicadores para a avaliação da qualidade de vida. Estes devem ser pensados a partir do modo, das condições e estilos de vida, mas extraídos das relações entre os grupos sociais envolvidos, em termos de democracia, do desenvolvimento, e dos direitos humanos e sociais.

Nesta perspectiva, buscou-se trabalhar com elementos que derivem de informações censitárias sobre infra-estrutura urbana, que segundo Jannuzzi (2004 apud MURTA, 2005) se constituem em indicadores objetivos da qualidade de vida e podem ser chamados de indicadores ambientais, bem como, com os chamados indicadores subjetivos, isto é, conjunto de impressões, opiniões e avaliações sobre diferentes aspectos do ambiente sócio-espacial da população, abordando a satisfação com a moradia, satisfação com o bairro, vizinhança ou cidade, intenção de mudar-se de domicílio ou de cidade.

### 3.2. A construção de indicadores da qualidade de vida a partir dos dados secundários

A partir dos recortes mencionados na introdução deste trabalho, buscou-se uma interpretação que contemplasse os anseios iniciais, isto é, verificar em que medida a introdução e a utilização das redes de infra-estrutura implantadas no Mosqueiro, ao longo dos anos, tem contribuído para a intensificação dos fluxos turísticos em direção a essa área e para a promoção do desenvolvimento sócio-espacial.

Os dados mostraram que para o censo de 2000, cerca de 93,3% da população residente na ilha de Mosqueiro vive na área urbana, isto é, 27.846 pessoas (Ver tabela 01). Desse percentual, 50,5% são do sexo masculino, o que equivale a 13.197 pessoas; e 12.942 pessoas do sexo feminino, o que corresponde a 49,5% da população urbana. Observou-se, portanto, que houve um crescimento populacional na área em questão.

**TABELA 01 - Mosqueiro população urbana e rural -2000**

| <b>POPULAÇÃO</b> | <b>URBANA</b> | <b>RURAL</b> |
|------------------|---------------|--------------|
| TOTAL: 27.896    | 26.139        | 1.757        |

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000 – resultados do universo – Características da população e dos Domicílios – VOL. 2.

A população dos bairros selecionados para a pesquisa corresponde a 38,6% da população urbana de Mosqueiro (ver tabela 02, p. 86), distribuída da seguinte forma: a população do bairro de Carananduba, atinge 18,5% da população de Mosqueiro, sendo que 51% são homens, 2.473 pessoas, e o restante 2.367 são mulheres; com 4,3% da população; o bairro do Farol possui 50,2% de homens; as mulheres correspondem a 45,9% da população residente no bairro do Murubira, que acrescido do percentual de homens chega a 970 pessoas, isto é, apenas 3,7% do total da população urbana da ilha; apresentando cerca de 12% da população urbana, o bairro Vila, diferente dos demais, exibe um número maior de mulheres, 1.663, atingindo 52,7% da população do bairro. De posse dessas informações restava verificar de que forma pode-se proceder a avaliação da qualidade de vida dessa população?

**TABELA 02 – Mosqueiro - População total, população por bairros selecionados e percentual por bairros selecionados.**

|                  | MOSQUEIRO | CARANANDUBA | MURUBIRA | FAROL | VILA |
|------------------|-----------|-------------|----------|-------|------|
| Nº de habitantes | 27896     | 4840        | 970      | 1113  | 3157 |
| % do total       | 100       | 18,5        | 3,7      | 4,3   | 12,0 |

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000 (adaptado)

Como exposto no capítulo anterior, esta análise pode ser feita a partir de variáveis objetivas e subjetivas. Em se tratando de uma análise objetiva, foram selecionados infra-estruturas e serviços implantados nos referidos bairros tais como: alfabetização, renda, rede de abastecimento de água e rede de distribuição de energia.

Em termos de alfabetização<sup>20</sup> da população, verificou-se que das 26.139 pessoas residentes na área urbana, 93,8% são alfabetizadas, isto é, 22.850 pessoas, segundo o IBGE. Quando esta análise passa a ser feita na realidade dos bairros selecionados, os resultados continuam apontando para altos índices de alfabetização. No Carananduba, cerca de 80,1% da população é alfabetizada. No Farol este percentual é de 87,5%, enquanto que no Murubira e na Vila os níveis correspondem a 77,6% e 89,7% respectivamente.

Quando analisados a partir da faixa etária, os dados educacionais revelam que cerca de 19% da população urbana, acima de 40 anos, não possui alfabetização, e que na população de 5 a 14 anos esse percentual é maior, 34,9%. Por outro lado, na população que se encontra entre 15 e 39 anos, esse índice é de apenas 5,7% (Ver tabela 03, anexo 02). Deduz-se então, dois desafios para o Poder Público: a ampliação do ensino fundamental, atingindo a faixa etária entre 5 e 14 anos; e a geração de emprego e renda atingindo a faixa de 15 a 39 anos.

Os dados populacionais de Mosqueiro revelam que a maior parte da população está concentrada na faixa de idade que se estende de 0 a 24 anos, isto corresponde a 56% da população urbana ou 14.642 pessoas. Os percentuais que indicam a faixa de idade mais

<sup>20</sup> Segundo o IBGE, Taxa de analfabetismo corresponde à percentagem das pessoas analfabetas (\*) de um grupo etário, em relação ao total de pessoas do mesmo grupo etário. (\*) Analfabeta - pessoa que não sabe ler e escrever um bilhete simples no idioma que conhece.

atingida pelo analfabetismo, entre 5 e 14 anos, devem ser entendidos, portanto, como uma parte do universo que contempla a maior parte da população de Mosqueiro. Tendo em vista que a população não pára de crescer, caso não haja uma intervenção nesta realidade, é provável que os índices de analfabetismo continuem aumentando.

Percebe-se que em uma outra faixa etária, o índice de analfabetismo não é tão elevado, por exemplo entre 15 e 39 anos, fato que pode ser entendido pela possibilidade de deslocamento para outras localidades em função da idade.

Neste contexto, pode-se inferir que esta problemática seja reflexo da necessidade de ampliação do número de escolas em Mosqueiro, ou de questões sócio-econômicas da população local. Segundo a Agente Distrital de Mosqueiro, Sr<sup>a</sup>. Maria da Glória, cerca de 90% da população de Mosqueiro retira sua renda de atividades desenvolvidas no setor terciário, em grande parte informal, e depende do fluxo de pessoas nos fins-de-semana, feriados prolongados e férias escolares<sup>21</sup>. Supõe-se, então, que possa não haver um excedente de renda disponível para investimentos em educação ou quaisquer meios para este fim, por parte da população local.

Segundo o IBGE (2000), o rendimento mensal<sup>22</sup> médio das pessoas responsáveis pelos domicílios permanentes em Mosqueiro varia entre R\$ 457,48 e R\$ 240,00. Em se tratando dos bairros selecionados este montante apresentou variações. O bairro do Carananduba, por exemplo, apresenta rendimentos que variam de R\$ 220,00 a R\$ 412,10. No Murubira, o rendimento mensal apresentado está entre R\$ 250,00 e R\$ 399,00, a menor variação apresentada dentre os bairros selecionados. Farol e Vila apresentam as maiores variações, de R\$ 300,00 a R\$ 578,00 e de R\$ 302,00 a R\$ 583,00 (ver tabela 04, p.89).

Acredita-se que a própria dinâmica interna desses bairros pode auxiliar a entender os valores expressos. Por exemplo, a Vila concentra o centro comercial que atende à população de Mosqueiro, mesmo em períodos de redução dos fluxos de turistas, além de ser um ponto de atração turística em razão das comidas típicas lá comercializadas, como: “tapioquinha”, tacacá, vatapá, mingau de milho, doces e etc.

---

<sup>21</sup> Informação obtida durante entrevista realizada em Dezembro de 2005.

<sup>22</sup> Rendimento mensal - soma do rendimento mensal de trabalho com o rendimento proveniente de outras fontes

Contudo, os moradores desta área reclamam de uma redução na renda. “Dona Noca”, 65 anos, trabalha vendendo tapioca há mais de 25 anos na Vila, uma das atividades de comércio mais tradicionais de Mosqueiro. Segundo ela:

Já houve época em que se tirava R\$ 100,00 por dia, hoje o negócio está devagar, tem muita gente, mas as pessoas que vem para Mosqueiro não tem mais dinheiro como antes, e também o número de pessoas vendendo tapioca em outras áreas aumentou. Durante a semana isso aqui fica abandonado (informação verbal).<sup>23</sup>

TABELA 04 – Os distritos de Belém -Valor do rendimento nominal médio e mediano mensal das pessoas com rendimento.

| <b>Municípios, Distritos, Subdistritos e Bairros</b> | <b>Valor do rendimento nominal médio mensal (R\$)</b> | <b>Valor do rendimento nominal mediano mensal (R\$)</b> |
|--|---|---|
| Belém  | 859,89  | 360,00  |
| Belém  | 2 476,95  | 1 500,00  |
| Benguí   | 562,63  | 302,00  |
| Entroncamento  | 930,77  | 500,00  |
| Guamá  | 565,53  | 300,00  |
| Icoaraci   | 494,09  | 300,00  |
| <b>Mosqueiro</b>                                     | <b>457,48</b>   | <b>240,00</b>   |
| Outeiro  | 403,69  | 240,00  |
| Sacramenta   | 689,19  | 340,00  |

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000 – resultados do universo – Características da população e dos Domicílios – VOL. 2 (Adaptada).

Já o bairro do Farol, atrai um maior número de banhistas. Supõe-se que, pelo fato de possuir um maior número de quiosques e bares, da venda de produtos com preços mais acessíveis ou mesmo em função da extensa dimensão da praia, que oportuna abrigar um número maior de pessoas.

Como entender os rendimentos apresentados pelo Murubira que é considerado um bairro de “elite”? Talvez esteja nesta indagação a própria resposta. Historicamente, a elite só freqüentava Mosqueiro aos fins-de-semana, feriados e/ou férias escolares. Os elementos

<sup>23</sup> Informação obtida em diálogo estabelecido durante o mês de outubro de 2006.

apresentados no parágrafo anterior, como argumentos na explicação do nível de renda do bairro do Farol, podem muito bem ser usados aqui, contudo de uma forma diferenciada, isto é, o referido bairro não dispõe de tantos quiosques, o preço das mercadorias não é dos menores e a extensão da praia é menor, se comparada ao bairro do Farol.

O bairro do Carananduba está relativamente distante dos fluxos turísticos e tem assumido a função de um sub-centro comercial, com destaque para os gêneros alimentícios, dentre eles, frutas, peixe, etc. Fato que ainda não tem se mostrado suficiente para ampliar o nível de renda de sua população, mesmo em relação aos recortes aqui definidos.

Em trabalho de campo constatou-se a “atuação” do Poder Público. A implantação do “Sistema Público de Abastecimento de Água do Carananduba-Mosqueiro”. Com um valor orçado em R\$ 867.138,46 e que prevê o atendimento de 400 famílias, obra necessária àquele bairro (ver foto 04). Contudo, um outro empreendimento às proximidades chama atenção, a implantação de um conjunto residencial. O “Portal da Ilha”. Resta saber, se a valorização do espaço e a especulação imobiliária não reproduzirão a história, isto é, empurrarão a população mais carente para longe da infra-estrutura.





A amplitude da área utilizada para a construção do residencial, sugere a implantação de grande infra-estrutura, fato que pode provocar a valorização e a intensificação dos fluxos na área (ver foto 05).



Maria Goretti Tavares

FOTO 05 – Obras de construção do Residencial Portal da Ilha – 2006.  
Fonte: Trabalho de Campo – 02 e 03 de Setembro de 2006

De posse de informações cartográficas, disponibilizadas pela Companhia de Desenvolvimento Metropolitano de Belém – CODEM, relacionadas às infra-estruturas e aos usos do solo dos bairros de Mosqueiro, buscou-se a sistematização de uma linha de interpretação que mostrasse a relação do acesso a esta infra-estrutura, seus usos, bem como, a relação destes com os fluxos turísticos. Constatou-se, então, que no bairro do Carananduba a maior parte dos lotes que tem acesso à água encanada estão próximos às praias ou a rodovias e avenidas de grande circulação que dão acesso às mesmas, como: a Rodovia Engenheiro Augusto Meira Filho, a Estrada da Baía do Sol e a Estrada de Carananduba (ver figura 02, anexo 01).

Nos bairros Farol e Vila verificou-se que mais de 90% dos lotes possuem água encanada. Uma provável explicação para esse índice pode ser encontrada nas formulações de Meira Filho (1978) sobre o processo histórico de produção do espaço de Mosqueiro, que apontam as referidas áreas como ponto de referência dos fluxos em direção à ilha ou mesmo dos investimentos direcionados à atender ao anseio de turistas, em geral

estrangeiros, que se deslocavam em busca de descanso. Acredita-se que este contexto se repetiu durante os anos. Notadamente, próximo às vias de circulação mais movimentadas, em termos de fluxos turístico, esse índice chega a 100%, como observado ao longo da Avenida Beira-Mar e da Avenida 16 e Novembro (ver figura 03 e 04, anexo 01).

Da mesma forma, no bairro do Murubira, cerca de 90% ou mais dos lotes têm acesso à água encanada, exceto as áreas mais distantes da orla, como aquelas situadas a partir da Avenida Futura no sentido contrário a praia (ver figura 05, anexo 01).

Em relação à rede de abastecimento de energia elétrica, percebeu-se que, na Vila, apenas um trecho da passagem Fagundes, localizado entre a travessa Teixeira Mendes e a Passagem Santo Antônio, não possui energia. No bairro do Carananduba nos lotes encontrados no perímetro que envolve as ruas Coronel Juvêncio Sarmiento e a travessa Fabiano Maciel, bem como, um trecho da rua São João não possuem rede de abastecimento.

No Farol, a rua Alacid Nunes, no trecho entre a rua Rodrigo Apinagé e Lindomar Baia, e um trecho da rua Francelina Santos, também não tem energia elétrica. No bairro Murubira, não dispõe de rede de abastecimento de energia a alameda Tapajós (próximo à rua da Cosampa), a rua Leão de Aguiar (entre a alameda Praiana e a travessa C), e 4 lotes localizados próximo a avenida Futura, no sentido contrário a praia ( ver figuras 06, 07, 08 e 09, anexo 1).

Em linhas gerais, percebe-se que a carência das infra-estruturas aqui analisadas, pode ser associada a áreas distantes dos principais pontos de circulação e convergência dos fluxos turísticos. Assim, o bairro do Carananduba ganha destaque, em termos comparativos, pois, mesmo apresentando um grande contingente populacional apresenta também parcelas significativas de sua área desprovidas dos equipamentos em questão.

A foto ilustra alternativas da população local para suprir a necessidade de energia. As frágeis estruturas de madeira, inclinadas pela ação do tempo, e pela tensão dos cabos que levam a energia, podem romper a qualquer momento e causar danos maiores aos moradores, como incêndios e a destruição dos telhados das casas (ver foto 06, p. 92).

De posse das informações expostas até aqui, foi estabelecido um diálogo<sup>24</sup> com o Coordenador do Departamento de Turismo da Agência Distrital do Mosqueiro –

---

<sup>24</sup> Entrevista aberta realizada no dia 16 de outubro de 2006.

DETUR/ADMO, Sr. Antônio Joaquim Tavares Ferreira, cujo tema foi importância do turismo para Mosqueiro, e o objetivo, o de perceber qual a visão do Poder Público a respeito das problemáticas que envolvem a população local e o turismo.



Antônio Sérgio Saraiva

Além de coordenador do DETUR/ADMO, o Sr. Antônio Joaquim Tavares Ferreira é também morador da ilha e tem “uma relação antiga de amor com Mosqueiro” que foi construída desde a sua infância. Seus pais, de origem portuguesa se estabeleceram na ilha há mais de 50 anos atrás, fato que possibilitou que ele acompanhasse as transformações ocorridas ao longo do processo histórico de organização daquele espaço. Segundo ele, seu conhecimento e envolvimento com as questões referentes à ilha e à população local o levaram até a coordenação do DETUR/ADMO.

Durante a conversa foram abordados temas como: o turismo, o fluxo de turistas, o desenvolvimento de outras atividades econômicas em Mosqueiro, o posicionamento do Poder Público, o transporte, a segurança pública, a distribuição da população e o lixo. Com perguntas simples e diretas foram extraídas informações importantes a respeito das temáticas propostas.

Em relação ao turismo, por exemplo. Quando indagado sobre o que o turismo representa para Mosqueiro? Toninho<sup>25</sup>, foi enfático: “turismo é tudo. Mosqueiro vive do turismo. A maior parte da população sobrevive com os rendimentos que retira das suas pequenas vendas”.

De acordo com informações obtidas junto à Seção de Fiscalização e ordenamento, da Agência Distrital de Mosqueiro<sup>26</sup>, existem 237 estabelecimentos comerciais, formais e informais, distribuídos nos bairros de Mosqueiro (ver lista, anexo 02), estabelecimentos esses que são influenciados pelos fluxos turísticos.

A partir desse posicionamento, foi sugerido o investimento, por parte do Governo, em uma outra atividade econômica, diferente do turismo, que pudesse absorver as demandas da população local, em especial no que tange à geração de emprego e renda, isto é, por que historicamente o Poder Público tem insistido em investimentos no campo do turismo?

A resposta a esta indagação caminhou no sentido de ratificar a importância do turismo para a dinâmica econômica de Mosqueiro, nas palavras de Toninho:

A implantação de outras atividades inviabiliza o turismo. Além do mais, a ilha não tem muito potencial, os solos não são apropriados para a agricultura, o que encarece a produção. A implantação de indústrias invariavelmente traria danos ao meio ambiente e comprometeria o desenvolvimento do turismo. A fábrica Bitar, uma das primeiras, ou a primeira, fábrica de beneficiamento do látex, hoje poderia muito bem ser usada para o turismo, mas está abandonada.

Percebendo a importância atribuída ao turismo, o tema que passou a fazer parte do diálogo foi o fluxo de pessoas em direção à ilha: aumentou? Diminuiu? A população, principalmente os comerciantes têm reclamado na redução no volume de vendas. Qual é a relação entre essas variáveis?

Segundo o coordenador do DETUR/ADMO o Poder Público, principalmente a Prefeitura, tem buscado ampliar os fluxos de pessoas em direção à ilha, isto pode ser verificado com a implantação da linha de transportes urbanos, que junto com a empresa intermunicipal, a Beiradão, passou a fazer o transporte de passageiros para a ilha. O

<sup>25</sup> É assim que o Sr. Antônio Joaquim Tavares Ferreira gosta e prefere ser chamado.

<sup>26</sup> Informação obtida em trabalho de campo realizado no dia 16 de outubro de 2006.

importante é refletir como essa ampliação pode gerar benefícios. O que eu percebo, disse ele, é que:

Houve um aumento quantitativo e não qualitativo nos frequentadores da ilha. Hoje, grande parte das pessoas que frequentam a ilha são de poder aquisitivo baixo. Algumas dessas pessoas saem de casa só com a passagem para vir para Mosqueiro e voltam com os bolsos cheios: é celular, carteiras, relógios. São os chamados “loirinhos” e “loirinhas”. Na verdade a ampliação do transporte facilitou a vida das pessoas que trabalham ou estudam em Belém.

Um outro aspecto abordado foi a segurança. Mosqueiro é segura? A chegada dos “loirinhos” e “loirinhas” representou um aumento na violência e na criminalidade na ilha? Nesse ponto, a argumentação do coordenador foi construída buscando dividir com outras variáveis a responsabilidade pelo aumento desses indicadores.

Foram apontados como fatores de ampliação da violência e da criminalidade além da chegada dos “loirinhos” o aumento das áreas de ocupação em todos os bairros de Mosqueiro. Segundo Toninho, parte dessas ocupações teve a conivência do próprio Poder Público, facilitando ou se omitindo no trato direto dessas questões. Vale destacar aqui que a referência à inoperância por parte do poder público foi feita a gestões anteriores e do Partido dos Trabalhadores – PT.



Antônio Sérgio Saraiva

FOTO 07 – Surgimento de uma área de ocupação às margens da Estrada do Carananduba – 2006.  
Fonte: Trabalho de campo – Outubro de 2006.

A estrutura das casas à beira da estrada revela que os ocupantes não pretendem se esconder ou estão pouco preocupados com a ação do Poder Público no sentido de impedir a ocupação da área, fato que talvez tenha sido influenciado pela “convivência do Poder Público” em gestões anteriores, como destacou o coordenador do DETUR/ADMO.

Ainda segundo ele, no final do ano de 2004, início do ano de 2005, estava sendo articulada uma ocupação dos domicílios vazios de Mosqueiro, ou seja, das casas que são utilizadas somente aos finais de semana ou férias, e estão localizadas nas áreas centrais de Mosqueiro. “Nos dias de hoje não se pode mais ficar em frente das casas como antigamente. Tem assalto e gangues atuando na ilha”, frizou Toninho ainda fazendo referência aos aspectos da violência.

A partir da correlação entre o crescimento da violência e o surgimento de áreas de ocupação, ficou evidente a necessidade de saber: de onde vêm essas pessoas que estão ocupando algumas áreas em Mosqueiro? “Apesar de não ter um levantamento que possa identificar mais claramente, o que se vê é que essas pessoas vêm de municípios do interior do Estado e mesmo de áreas periféricas de Belém”, disse o coordenador do DETUR.

Quando indagado a respeito do que a prefeitura tem feito para evitar o surgimento de novas áreas de ocupação, Toninho destacou:

O turismo trabalha com a paisagem. Por isso precisamos cuidar da aparência de Mosqueiro. Essas áreas de ocupação além de contribuírem para o aumento da violência ainda “enfeiam” a cidade. A prefeitura tem trabalhado intensamente para tentar evitar essa situação.

Aproveitando o nexos feito aos aspectos da paisagem, passaram a fazer parte do diálogo as questões associadas ao saneamento e ao lixo, sem perder o enfoque na temática central, o turismo. Neste sentido, a arguição encaminhada foi a seguinte: muitas pessoas têm reclamado do acúmulo de lixo e da falta de pavimentação em Mosqueiro, como a prefeitura tem tratado essas questões?

A resposta a essa indagação foi ao encontro de uma argumentação proposta no primeiro capítulo deste trabalho, a de que Mosqueiro e Belém são realidades simbólicas e político-econômicas e sociais distintas, e que a sobreposição de interesses político-

econômicos, historicamente constituída, de Belém sobre Mosqueiro que não tem contribuído para o desenvolvimento da ilha. Nas palavras de Toninho:

Mosqueiro não é Belém. Isso é facilmente observado na questão do lixo, por exemplo. Belém produz mais lixo durante a semana, portanto, o sistema de coleta implantado pela prefeitura dá certo em Belém. Em Mosqueiro a produção de lixo é maior nos fins-de-semana e a coleta deveria ser feita de forma diferente, mas não é, e isso contribui para o acúmulo de lixo.



Antônio Sérgio Saraiva

FOTO 08 – Acúmulo de lixo nas ruas de Mosqueiro / bairro da Vila – 2006  
Fonte: Trabalho de campo – Outubro de 2006.

A fotografia ilustra os aspectos discutidos, ou seja, o acúmulo de lixo nas ruas de Mosqueiro. Contudo, vale destacar que esse acúmulo de lixo é mais facilmente verificado em áreas distantes da movimentação de pessoas, isto é, nas áreas periféricas. A fala dos moradores ratifica esse argumento.

Ao perceber a fotografia que estava sendo feita em frente a sua casa, D. Elizabeth Santos, 54 anos, moradora da Vila há mais de 30 anos, relatou:

“Dá uma olhada na praça da matriz, da igreja de Nossa Senhora do Ó, e vê se você encontra lixo acumulado? Duvido! É porque lá tem muita gente,

passam muitas pessoas, o pessoal que vem de Belém, que compra tapioca. Pois é, lá não pode ter lixo. Mas aqui na frente da casa da D. Beth pode, não passa quase ninguém por aqui” (informação verbal)<sup>27</sup>.

De fato, a paisagem das áreas centrais de Mosqueiro não se apresenta tão suja. Não só a da praça da igreja de Nossa Senhora do Ó, conforme sugerido por D. Elizabeth, mas de outros pontos associados com a presença de um grande fluxo de pessoas.



Antônio Sérgio Saraiva

FOTO 09 – Praça da Igreja de Nossa Senhora do Ó – 2006  
Fonte: Trabalho de campo – Outubro de 2006.

O meio-fio pintado de branco, os postes de iluminação da praça pintados, a grama aparada, o coreto cuidadosamente pintado desde o telhado e a ausência de quaisquer vestígios de lixo na rua, nas calçadas ou no gramado da praça, respondem a pergunta de D. Elizabeth.

Na avenida Beira Mar, a distribuição de lixeiras por quase toda a orla ajuda a manter os aspectos da limpeza, enquanto que na periferia, ou mesmo em áreas centrais, mas distantes do fluxo de pessoas, esses equipamentos praticamente não existem (ver foto 10).

<sup>27</sup> Entrevista realizada no dia 16 de outubro de 2006.





Antônio Sérgio Saraiva

FOTO 10 – Orla da praia do Farol – 2006  
 Fonte: Trabalho de campo – Outubro de 2006.

Quanto ao saneamento e à pavimentação. O questionamento teve como ponto de partida a implantação da estação de tratamento de água e esgoto, proposta na gestão anterior a atual, a do Prefeito Edmilson Rodrigues do Partido dos Trabalhadores – PT, que esteve no poder por oito anos, de 1996 até 2004.

A implantação do sistema de tratamento de esgoto, na segunda gestão do PT, de 2000 – 2004, tido na época como importante, principalmente no que diz respeito ao cuidado com as praias, teve sua impotência questionada, pois ficou incompleta, e destruiu as ruas para a colocação da tubulação que iria captar o esgoto, evitando que os mesmos fossem despejados *in natura* nas praias, contribuindo assim para a contaminação e para o afastamento dos turistas. Como a prefeitura tem tratado essa questão?

Respondeu o coordenador do DETUR/ADMO:

Quanto à questão das ruas, a recuperação tem sido feita e isso depende não só de verba, mas de questões de tempo, do período das chuvas. Já o sistema de tratamento de esgoto, essa obra vai se perder, por vários motivos. Porque ela não era necessária, porque ela foi mal administrada. Não era necessária porque a maior parte das casas aqui tem as chamadas fossas biológicas, no fundo das casas. Além do mais, a ligação das casas com a tubulação central era feita pelos moradores.

A paisagem expressa na foto, revela que o esgoto continua a ser despejado nas praias da ilha, mas, segundo o coordenador do DETUR/ADMO, a maior parte das casas possui fossas biológicas e essas águas escuras advem da drenagem pluvial. O difícil é persuadir o grupo de pessoas, cada vez maior, que se afasta das prais por se deparar com essa realidade.



Antônio Sérgio Saraiva

A intenção aqui não foi a de avaliar a eficiência ou não da referida obra, mas a de perceber como o poder público e a população vislumbravam a implantação do sistema de tratamento de esgoto.

Neste sentido, a atuação da prefeitura, na atual gestão, a do prefeito Duciomar Costa, deixou claro que não pretende retomar as obras de implantação do sistema de tratamento de esgoto, pois priorizou a conclusão da revitalização da orla das praias. Quando perguntado o porquê da prioridade para a revitalização da orla das praias? O coordenador do DETUR argumentou: “é o principal foco dos visitantes e precisa ser bem cuidado”.

Francisco Alcantara, 21 anos, nascido no bairro do Caranamduba, quando abordado sobre esses pontos foi claro ao dizer que essas obras são importantes, mas deveriam ser feitas também em outros lugares.

Essas obras são importantes, mas deveriam ser feitas em outros lugares de Mosqueiro também. Aqui por exemplo, no nosso bairro, é bem difícil essas obras chegarem. Asfalto, só na principal. Água só se for de poço. Mas lá no centro toda hora tá tendo reforma (informação verbal)<sup>28</sup>.

Nas ruas transversais à estrada do Caranandúba, uma das principais vias de acesso às praias, pode-se verificar a inexistência de pavimentação e o acúmulo de mato e lixo, o que mostra que a atuação do poder público, como frizou Francisco, aí é menos intensa (ver foto 12 p. 96).



Antônio Sérgio Saraiva

FOTO 12 – Rua transversal à estrada do Caranandúba – 2006  
Fonte: Trabalho de campo – Outubro de 2006.

Em se tratando dos aspectos ambientais da qualidade de vida, pode-se perceber, pelas análises dos dados secundários ou na fala dos moradores entrevistados, que sobre serviços públicos, sobre o destino final e tratamento de dejetos e de coleta de lixo, há uma centralização. Mesmo nos bairros mais relacionados aos fluxos turísticos, como Farol, Vila e Murubira, a atuação do poder público no provimento desses serviços tem sido restrita às áreas maior concentração de pessoas, ou seja, em praças, como é o caso da praça em frente a igreja de Nossa Senhora do Ó, na vila, e a praça do Caranandúba, em Caranandúba; ou na

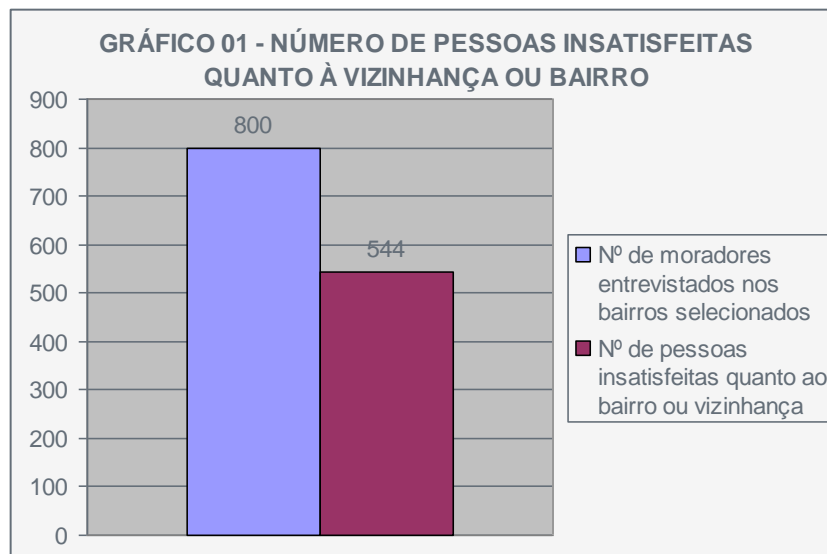
<sup>28</sup> Entrevista realizada no dia 17 de outubro de 2006.

orla das praias, como por exemplo a do Murubira, Farol e Chapéu Virado, que receberam reformas.

Nos bairros estudados, em áreas mais distantes aos fluxos de pessoas, a atuação do poder público no provimento dos referidos serviços é menor. A fala dos moradores, em especial as de D. Elisabeth Santos e de Sr. Francisco Alcantara, moradores dos bairros da Vila e do Caranandúba, respectivamente, denotam o descontentamento com a situação de abandono verificada a partir da paisagem desses locais.

A avaliação dos aspectos subjetivos da qualidade de vida, derivaram das análises dos dados obtidos a partir da aplicação de 200 questionários à moradores dos 4 bairros selecionados para a pesquisa, perfazendo um total de 800 questionários<sup>29</sup>. Nele foram tratados aspectos quanto à satisfação com a moradia, satisfação com o bairro, vizinhança ou cidade, intenção de mudar-se de domicílio ou de cidade (ver questionário em anexo).

A análise dessas informações mostrou que a insatisfação por parte dos moradores está diretamente ligada ao que Jannuzzi (2004 apud MURTA, 2005) chama de indicadores objetivos e/ou ambientais, isto é, ligados à infra-estrutura.



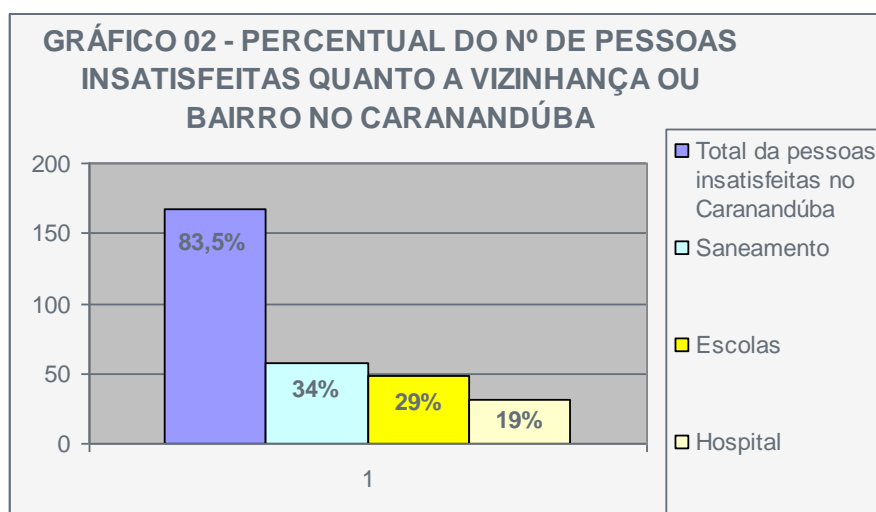
Fonte: Trabalho de campo – Outubro de 2006.

<sup>29</sup> Os questionários foram aplicados no período de 17 a 20 de outubro de 2006. O número de questionários aplicados não obedeceu a um critério específico. A preocupação foi a de construir uma base consistente de informações, que ao mesmo tempo fosse (um número) executável do ponto de vista operacional de sua aplicação, já que, se consistiu em um trabalho individual. Na oportunidade também foram realizadas entrevistas com alguns dos moradores consultados.

Cerca de 68% dos moradores entrevistados, ou 544 pessoas, mostraram a sua insatisfação quanto ao bairro ou vizinhança. Esta negativa veio acompanhada de justificativas que íam desde a violência, até a falta de escolas ou hospitais.

Os maiores percentuais de insatisfação quanto à vizinhança ou bairro se concentraram no Caranandúba, 167 pessoas, o equivalente a 83,5% do total de questionários aplicados no bairro.

Do número de pessoas insatisfeitas no Caranandúba, ganhou destaque a justificativa associada aos aspectos da falta de infra-estrutura: saneamento com 34%, ou 57 pessoas; escolas com 29% ou 48 pessoas e hospital com 32 pessoas ou 19% do total de insatisfações. Esses três elementos de infra-estrutura juntos correspondem a 73,5% do total de insatisfações.



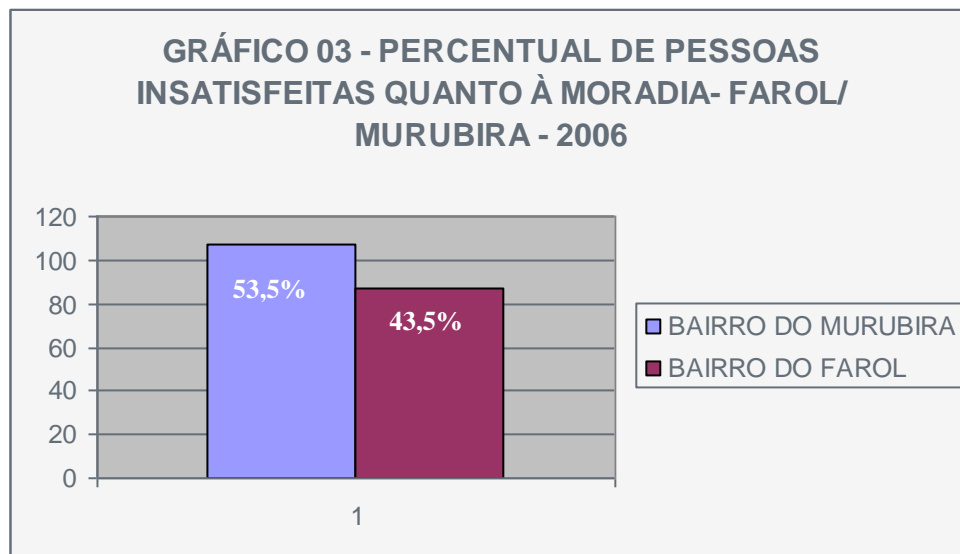
Fonte: Trabalho de campo – Outubro de 2006.

Os dados expressos no gráfico não influenciam nos aspectos de satisfação quanto à casa. Ou seja, nos bairros consultados, mesmo estando em áreas desprovidas de infra-estrutura, como ficou explícito no bairro do Caranandúba, o fato da casa ter sido “fruto do esforço” ou o “fruto do trabalho”, respostas recorrentes durante as justificativas, ilustraram o sentimento de conquista dos moradores em relação à moradia.

Sobre este questionamento tiveram destaque os índices de respostas negativas verificados nos bairros do Murubira e do Farol. Fator quem sabe explicado pelo padrão diferenciado das casas (casas maiores e mais luxuosas) que levam a população a querer

seguir o padrão, logo os que não conseguem se mostram insatisfeitos. Nesses bairros, o número correspondente de pessoas insatisfeitas, foi de 107 pessoas o equivalente a 53,5 % no Murubira e 87 pessoas no bairro do Farol o equivalente a 43,5 % (ver gráfico 03, p.101).

Contudo, a insatisfação em relação à casa não se traduz na vontade de sair do local. Apenas 8 % das pessoas que responderam ao questionário no bairro do Murubira manifestou o desejo de mudar-se de bairro ou de cidade, ou seja, 16 pessoas ; no Farol esse percentual foi de 14% ou 28 pessoas. Os argumentos que justificam as escolhas, neste caso, estão associados a questões como: a falta de segurança ou a busca pelo sossego e tranquilidade. Fatores em grande parte justificados pelo intenso fluxo de pessoas nessas áreas.



Fonte: Trabalho de campo – Outubro de 2006.

O número de pessoas que não manifestou o interesse de sair de seu bairro foi alto em todos os bairros selecionados, exceto no Carandúba. No Murubira, 92% ou 184 pessoas não gostariam de mudar-se; no Farol, 172 pessoas ou 86% também não; na Vila esse percentual caiu para 72% ou 144 pessoas; no Carandúba foi verificado o percentual mais baixo, isto é, apenas 37% das pessoas que responderam ao questionário e lá vivem, não gostariam de deixar o local, o equivalente a 74 pessoas.

Esses dados podem indicar, que as pessoas entrevistadas, acreditam na possibilidade de mudança para melhor de seus bairros e que esta mudança está diretamente associada à introdução de infra-estrutura, com destaque para saneamento, escolas e

hospitais, estando portanto, condicionada à atuação do Poder Público e/ou empresas privadas.

Estando o Poder público empenhado em desenvolver o turismo, como destacado anteriormente, importantíssimo para a dinâmica econômica da ilha; turismo que por sua vez, não atinge a ilha como um todo, verá essa população seus anseios alcançados? Os fatos e os dados mostraram que a realidade a ser reproduzida é a de valorização de algumas áreas, enquanto a população local ocupa áreas periféricas nos termos da dinâmica central da ilha, a dinâmica do turismo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa se propôs a identificar de que forma a introdução de infra-estrutura e a ampliação da atividade turística, implementadas ao longo dos anos na ilha do Mosqueiro, foram fatores de promoção do desenvolvimento sócio-espacial. Sem, contudo, ter a pretensão de esgotar toda a transversalidade e amplitude de discussão que este tema sugere. Acredita-se, porém, que as elaborações aqui apresentadas são pertinentes ao que se destinam.

Nestes termos, a discussão sobre Mosqueiro, em função da necessidade de apreender o processo histórico de produção daquele espaço, remontou à identificação da origem do nome da ilha. Derivado de uma prática da população nativa, neste momento ainda os índios, o “moqueio”, está associado ao nome do lugar. Esta informação, contudo, poderia parecer pouco pertinente em termos da discussão sobre o “desenvolvimento”. Porém, pode-se dizer que as transformações ocorridas naquele espaço, daí por diante, seriam muito mais influenciadas pelas demandas externas que pela população nativa, isto é, para além da nomenclatura da ilha, as práticas da população local não mais tem influenciado, mas sido influenciadas.

Teoricamente, o “desenvolvimento” seria construído a partir das iniciativas da população local, que de forma “autônoma”, deveria empoderar-se em benefício de seus anseios ou necessidades. Contudo, foram os fluxos advindos de Belém, que acompanhados da prática estrangeira, de descanso aos fins-de-semana, demandaram a iniciativa de dotar de infra-estrutura a ilha do Mosqueiro.

As transformações mais significativas foram verificadas, a partir da construção da rodovia “Augusto Meira Filho” e da ponte “São Sabastião”. O aumento do fluxo de pessoas em direção à ilha influenciou o crescimento do setor terciário. No entanto, supõe-se que uma intensa relação de dependência passa a ser instalada a partir daí. Cabe então lembrar, que desenvolvimento é também autonomia e não dependência.

Mosqueiro estaria tornando-se um lugar para o desenvolvimento do turismo? É, de fato, as características naturais são potencialmente atraentes para esse fim. Porém, um turista, um pouco mais atento vai perceber que há uma concentração da infra-estrutura nas áreas próximas às praias, ou nas áreas que dão acesso às mesmas. Vale comentar aqui, um



outro aspecto relevante, que turista estaria preocupado em fazer tal observação? Pergunta interessante e de difícil resposta. Em outros termos, pode-se pensar, que turista está de fato preocupado com o desenvolvimento sócio-espacial?

As discussões a respeito do turismo têm crescido nos últimos anos. As mesmas têm apontado que o turismo possui aspectos positivos e negativos e que a maior incidência de um ou outro, depende de um planejamento comprometido e à longo prazo. Portanto, seria necessário um estudo à parte para identificar mais a fundo esta questão. Vale destacar, que a dimensão econômica do turismo não pode prescindir de sua dimensão social. A sobreposição de um desses aspectos produziria conseqüências negativas em ambos os casos.

Em Mosqueiro, a necessidade do poder público em gerar renda para a população local, contraditoriamente, tem tornado essa população marginal. Na medida em que, no processo de (re)organização do espaço, a necessidade de atrair fluxos turísticos, para a sustentação econômica da própria população local, tem levado a prioridade de investimentos para as áreas centrais, isto é, com maior incidência dos fluxos turísticos e de menor contingente de habitantes deste distrito.

O poder público tem trabalhado, no sentido de recuperar e manter a intensidade do fluxo de pessoas em direção à Mosqueiro, fato representado na preocupação de implementar um projeto de recuperação da orla das principais praias. Entretanto, O que seria mais importante para a população, um projeto paisagístico para a orla, ou um sistema de tratamento de água e esgoto? A população local se recente da excessiva concentração da atuação do Poder Público nas áreas mais diretamente ligadas ao turismo, o que segundo essa população relegaria à segundo plano as demais áreas.

Pode-se dizer então, que a população vem sendo historicamente carreada para um circuito de relações de dominação desproporcionais, na medida em que estas são conduzidas pelo viés econômico (geração de renda para a população local). É necessário, pois, esclarecer que a ação dos grupos investidos de poder, isto é, capazes de exercer a dominação, não é o efeito direto e simples da ação protagonizada por aquela categoria a que a teoria marxista chama de “classe dominante”, detentora do poder de coerção. Mas a dominação é o efeito indireto de um conjunto complexo de ações que se engendra na rede

cruzada de limitações que cada um dos dominantes, dominado pela estrutura do campo através do qual se exerce a dominação, sofre da parte de todos os outros.

A extrema dependência, que foi construída historicamente, contribuiu para inverter as prioridades. Tecnicamente 90% da população que vive do comércio e da prestação de serviços, depende do fluxo de turistas. Estes por sua vez, não se importam com questões ambientais, apenas lhes basta uma paisagem agradável. A população local e os turistas não percebem que este “modelo” tende a fracassar.

O carro, um ícone que representa a classe social que atualmente frequenta a ilha, como outrora fora o papel das lanchas e pequenas embarcações, tende a ser sistematicamente substituído, justamente em função da popularização do acesso à ilha (fato tão notado durante o processo histórico de produção deste espaço). A entrada da frota de ônibus urbanos que atende à RMB, ampliou o acesso à uma classe de menor poder aquisitivo, fator que dentre outros aspectos, tem contribuído para o aumento dos índices de furtos e da violência, o distanciamento de turistas com maior poder aquisitivo e consequentemente a redução do volume de vendas.

Esta transição pode ser sentida nas falas dos comerciantes locais quando se referem à redução do percentual dos lucros ou na quantidade de vendas. Este fato influencia no nível de renda da população, e por conseguinte, no acesso a outros equipamentos e serviços. Em termos educacionais, por exemplo, percebe-se que entre as crianças está o maior índice de analfabetismo. Seria este um reflexo do nível de renda, da falta de escolas ou dos dois? Essa é uma outra problemática.

Nestes termos, parece evidente o poder de inclusão e/ou exclusão das redes. Isto é, a introdução de infra-estrutura foi uma “exigência” para a ampliação dos fluxos turísticos na ilha. Mas, parte da população local, e principalmente, da população localizada em áreas distantes aos “territórios turísticos” se recente desta distância, ou seja, o processo de ampliação da introdução de redes de infra-estrutura na ilha, (re)ordenou o espaço do ponto de vista político-econômico e/ou simbólico-cultural.

A fala dos moradores, e os números apontados pela pesquisa, mostram um descontentamento em relação aos aspectos infra-estruturais, principalmente no que se refere ao saneamento, às escolas e hospitais. Isso sugere que a precariedade desses serviços deixa na população local um sentimento de exclusão. Sentimento este, ampliado quando os

mesmos percebem a atuação do Poder Público em outras áreas, nas áreas centrais e/ou de maior fluxo turístico.

Desta forma, pode-se inferir que o processo de produção do espaço de Mosqueiro esteve intrinsecamente ligado aos fluxos turísticos. A população local, adaptou-se a este processo. Fato que reflete uma economia dependente, de uma área com população de baixa renda e com dificuldades de obter acesso à serviços, o que afeta diretamente os aspectos objetivos e subjetivos de qualidade de vida de seus moradores, que expostos aos contrastes que a centralização da atuação do Poder Público historicamente produziram, vêem suas vidas, de certa forma, condicionadas pelos fluxos turísticos.

A qualidade de vida é uma variável subjetiva, histórica, cultural e econômica, ou seja, em determinado tempo de seu desenvolvimento econômico, social e tecnológico, uma sociedade específica tem um parâmetro de qualidade de vida diferente da mesma sociedade em outra etapa histórica. Valores e necessidades são construídos e hierarquizados diferentemente pelos povos, revelando suas tradições, estratificações ou classes sociais.

O recorte político-econômico e simbólico-cultural, revelado na paisagem de Mosqueiro e atribuído historicamente, impulsiona a população local a buscar estratégias para apropriar-se dos mesmos. O crescimento do setor terciário, formal e informal é uma dessas estratégias, mas não a única. O aumento da violência, e a luta pela implantação de um sistema de transportes eficaz, também constituem sintomas da tentativa de inclusão, por parte da população local, nesse espaço que se pretende fazer um “espaço turístico”.

## REFERÊNCIAS

BARRETO, M. **Planejamento e organização em turismo**. 8ª edição - Campinas, SP: Papirus, 2003.

BENAKOUCHE, T. **Tecnologia é sociedade**: contra a noção de impacto tecnológico. In: *Cadernos de Pesquisa*. Florianópolis: Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política - UFSC. nº 17, setembro, 1999.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

BORGES, A. **Lições de reformas da gestão educacional: Brasil, EUA e Grã-Bretanha**. *São Paulo Perspec.* [Online]. July/Sept. 2004, vol.18, no.3 [cited 16 July 2005], p.78-89. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392004000300009&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392004000300009&lng=en&nrm=iso)>. ISSN 0102-8839

BRELAZ, A. Promotor rebate empresários. Disponível em: <http://www.oliberal.com.br> Acesso: 27/09/2006.

CAPRA, F. **O ponto de mutação**: a ciência, a sociedade e a cultura emergente. São Paulo: Cultrix, 1982.

CARDOSO, M.P.A. **Ilha do Mosqueiro: cenário de lutas amazônicas na trilha de sua sobrevivência**. Belém: UFPA, CSE. Curso de Serviço Social, 2000.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CINTRA, A.O. **Planejando as cidades**: política ou não política. Dilemas do planejamento urbano e regional no Brasil. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

COELHO, F. **Desenvolvimento Econômico Local no Brasil: as experiências recentes num contexto de descentralização**, CEPAL/GTZ, Santiago, Chile, 2000.

DE PAULA, J. **Territórios, Redes e Desenvolvimento**. Disponível em: <http://www.rededlis.org.br> Acesso em: 14/06/2005.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento é coisa séria**. Disponível em: <http://www.rededlis.org.br> Acesso em: 14/06/2005.

DIAS, L. C. **Redes: emergência e organização**. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. Geografia: Conceitos e temas. 5. ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003.

HAESBAERT, R. **Territórios alternativos**. São Paulo: Contexto, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico 2000** – resultados do universo – Características da população e dos Domicílios – VOL. 2

LAFER, B.M. **Planejamento no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1970.

LEFEBVRE, H. **A revolução Urbana**. UFMG, 2002.

MARTINS, S.R.O. **Desenvolvimento Local: questões conceituais e metodológicas**. In: Revista Internacional de Desenvolvimento Local. Vol. 3, N. 5, p. 51-59, Set. 2002.

MEIRA FILHO, A. **Mosqueiro ilhas e vilas** – Belém, Ed. Grafisa: 1978.

MENDONÇA, R. **Turismo ou Meio Ambiente: uma falsa oposição?**. In: LEMOS, A. I. G. de. Turismo: impactos socioambientais. São Paulo: Hucitec, 2001. p. 19- 25.

MINAYO, M. C. S. et al. **Qualidade de vida e saúde: um debate necessário**. Ciência & Saúde Coletiva, 5(1):7-18, 2000.

MORAES, A.C & COSTA, W. M da. **Geografia Crítica: a valorização do espaço**. São Paulo: HUCITEC, 1994.

MURTA, A. S. **Políticas públicas e qualidade de vida**. 2005. disponível em : <http://www.cultiva.org.br>, acesso em junho de 2006.

O LIBERAL. **Falta de ônibus revolta passageiros**. Caderno Atualidades, Edição: Ano LX - nº. 31.528. Disponível em: <http://www.oliberal.com.br>. Acesso: 03/10/2006.

O LIBERAL. **Mosqueiro terá linha fluvial a partir do dia 5**. Disponível em: <http://www.oliberal.com.br>. Acesso: 28/09/2006.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RODRIGUES, A. B. **Turismo e Espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar**. São Paulo – SP. Hucitec: 1999

RUSCHMANN, D. **Marketing turístico: um enfoque promocional**. Campinas, São Paulo: Papirus, 1991.

SANTOS, M. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1982.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

\_\_\_\_\_. **Por Uma Outra Globalização: do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro: Record, 2000.

\_\_\_\_\_. **O Espaço do Cidadão.** São Paulo : Studio Nobel, 2000.

SOUZA, M. J. L. **O Território: sobre o espaço e poder, autonomia e desenvolvimento.** In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Coata & CORRÊA, Roberto Lobato. Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 77 – 116.

\_\_\_\_\_. **Urbanização e Desenvolvimento:** rediscutindo o urbano e a urbanização. Revista Brasileira de Geografia. 56 (1/4), 1994, p. 255 – 291.

\_\_\_\_\_. **O desafio metropolitano:** um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

\_\_\_\_\_. Como pode o turismo contribuir para o desenvolvimento local? In: RODRIGUES, A. B. Turismo e Desenvolvimento Local. São paulo: Hucitec, 2002, p. 17- 22.

\_\_\_\_\_. **Mudar a Cidade:** Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

**Globalização, Neoliberalismo e Precarização das Relações de Trabalho.** Teses Aprovadas no III Congresso Internacional de Direito Alternativo do Trabalho: <http://www.portoweb.com.br/amatra/tesema.htm>

Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - PNUD. **Informe sobre o desenvolvimento humano.** PNUD, Brasília, 1998.

TRINDADE Jr., S. C. da. **Produção do Espaço e Uso do Solo Urbano em Belém.** Saint-clair Cordeiro da Trindade Jr. – Belém, 1997.

TUAN, Y. **Espaço & lugar.** A perspectiva da experiência. São Paulo: DIFEL, 1983.

TABELA 03 – Mosqueiro - População residente de 5 anos ou mais de idade, por grupos de idade, total e alfabetizada.

|                               |  | População residente de 5 anos ou mais de idade |              |              |              |              |              |              |              |              |              |                 |              |
|-------------------------------|--|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|
|                               |  | Grupos de idade                                |              |              |              |              |              |              |              |              |              |                 |              |
|                               |  | 5 anos   |              | 6 anos       |              | 7 anos       |              | 8 anos       |              | 9 anos       |              |                 |              |
|                               |  | Total  | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada |                 |              |
| POPULAÇÃO URBANA<br>Mosqueiro |  | Total  | Alfabetizada | 633          | 56           | 660          | 172          | 641          | 280          | 641          | 392          | 534             | 404          |
|                               |  |  |              | 10 anos      |              | 11 anos      |              | 12 anos      |              | 13 anos      |              | 14 anos         |              |
|                               |  |  |              | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total           | Alfabetizada |
|                               |  |  |              | 585          | 490          | 610          | 528          | 548          | 501          | 550          | 521          | 567             | 542          |
|                               |  |  |              | 15 anos      |              | 16 e 17 anos |              | 18 e 19 anos |              | 20 a 24 anos |              | 25 a 29 anos    |              |
|                               |  |  |              | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total           | Alfabetizada |
|                               |  |  |              | 598          | 575          | 1.135        | 1.093        | 1.093        | 1.059        | 2.558        | 2.424        | 2.324           | 2.193        |
|                               |  |  |              | 30 a 34 anos |              | 35 a 39 anos |              | 40 a 49 anos |              | 50 a 59 anos |              | 60 anos ou mais |              |
|                               |  |  |              | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total        | Alfabetizada | Total           | Alfabetizada |
|                               |  |  |              | 22.850       | 19.057       | 1.910        | 1.778        | 1.617        | 1.472        | 2.269        | 1.983        | 1.586           | 1.294        |

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000 – resultados do universo – Características da população e dos Domicílios – VOL. 2 (Adaptada).