



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
NUCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL DO TRÓPICO ÚMIDO**

MARCEL THEODOOR HAZEU

**O NÃO-LUGAR DO OUTRO: Sistemas migratórios e transformações
sociais em Barcarena**

Belém
2015

MARCEL THEODOOR HAZEU

**O NÃO-LUGAR DO OUTRO: Sistemas migratórios e transformações
sociais em Barcarena**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido do
Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade
Federal do Pará, em cumprimento às exigências para
obtenção do grau de doutor em ciências socioambientais.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Edna Maria Ramos de Castro.

Belém
2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca do NAEA/UFPA

Hazeu, MarcelTheodoor

O não-lugar do outro: sistemas migratórios e transformações sociais em Barcarena /
Marcel TheodoorHazeu; Orientadora, Edna Maria Ramos de Castro. – 2015.

337f. : il. ; 29 cm

Inclui bibliografias

Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos,
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém,
2015.

1. Sistemas Migratórios. 2. Transformação Social. 3. Des-re-apropriações. 4.
Metropolização. 5. Mobilidade do Trabalho. I. Castro, Edna Maria Ramos de,
orientadora. II. Título.

CDD 22 ed.304.88115

MARCEL THEODOOR HAZEU

**O NÃO-LUGAR DO OUTRO: Sistemas migratórios e transformações
sociais em Barcarena**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido do
Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade
Federal do Pará, em cumprimento às exigências para
obtenção do grau de doutor em ciências socioambientais.

Aprovada em: 30 de março de 2015

Banca Examinadora:

Prof^a. Dr^a. Edna Maria Ramos de Castro
Orientadora – NAEA/UFPA

Prof^o. Dr^o. Luis Eduardo Aragon Vaca
Examinador Interno – NAEA/UFPA

Prof^o. Dr^o. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior
Examinador Interno – NAEA/UFPA

Prof^a. Dr^a. Rosana Baeninger
Examinadora Externa – UNICAMP/IDCH/PPGD

Prof^a. Dr^a. Edila Arnaud Moura
Examinadora Externa -- UFPA/IFCH/PPGSA

Resultado: Excelente

AGRADECIMENTOS

Fazer doutorado e pesquisar migrações no contexto de Barcarena foi uma experiência impactante na minha vida, às vezes frustrante, dolorida, outras vezes prazerosa e realizadora. Foram momentos de solidão e de compartilhamento, e principalmente de muita compreensão, apoio, solidariedade, cooperação e cumplicidade. Os méritos deste trabalho são de todos e todas que contribuíram de alguma forma, e as falhas assumo toda a responsabilidade, pois refletem as minhas limitações e os desafios que a pesquisa social apresenta. Agradecimentos são sempre incompletos, mas todas as pessoas estão contempladas nas palavras escritas aqui, mesmo as não mencionadas nominalmente.

Quero agradecer...

À Eliana e Maira, minha esposa e filha, que viveram comigo as alegrias e frustrações do dia a dia da pesquisa, e me estimularam com sua presença, amor e positivismo.

A todas as pessoas que concederam entrevistas e informações.

Aos moradores e lideranças comunitárias de Barcarena, que vivem as contradições e violências da realidade conflituosa daquela cidade, e me receberam com carinho e hospitalidade, ensinaram-me muito sobre a realidade local e foram meus guias de confiança. Tenho imensa admiração e respeito pelas suas lutas, tanto as grandes e quanto as do cotidiano.

A Celivaldo, morador de Barcarena, líder comunitário, empreendedor e amigo, que me hospedou todas as vezes que fui a Barcarena, sempre me atualizando e informando sobre tudo que sabia sobre os acontecimentos no município, e insistindo na pescaria para comer um peixe fresco, com todos os riscos que isto traz. Este agradecimento se estende à sua esposa e à belinha.

À Cleide e suas irmãs da comunidade Acuí, que me receberam com muito carinho, que lutam incansavelmente pelos direitos da comunidade, e com as quais pude sentir de perto as raízes indígenas da população tradicional.

A Eunicéia, Roberto, Davi, Miqueias, Luizete e os demais irmãos, irmãs, e seus pais da Curuperé e Nova Vida, pessoas sábias e experientes na luta, que me ensinaram o significado de uma família unida, resistindo às forças que procuraram dispersá-las;

À Ieda da Murucupi, que desde a minha primeira visita me acolheu e dividiu o seu conhecimento, além de me inserir na sua fábrica de canudinhos.

Às pessoas da biblioteca, do serviço de xerox, da secretaria e do apoio do Naea.

A todos os professores, que dividiram o seu conhecimento comigo, na sala de aula, através de suas publicações e nas conversas particulares, referendando o falecido professor Thomaz, que me ensinou irreverência, criticidade e solidariedade num mundo acadêmico cheio de contradições.

À minha orientadora, Edna Castro, pela paciência, sabedoria, leveza e firmeza na orientação.

Aos professores de outros cursos, que me ajudaram com o seu vasto conhecimento, generosa ajuda e contribuições no campo, como Nádia Fialho, Sônia Magalhães, Edila Moura, Eunápio Carmo e Júlio Patrício.

Ao professor Stephan Castles, da Universidade de Sydney, Austrália, pelas produções enviadas e a possibilidade de intercâmbio, que infelizmente não pude aproveitar.

Aos colegas de doutorado do Naea, das turmas de 2011 e 2012, que me ensinaram com suas experiências e sabedorias durante as aulas, que me acolheram e me fortaleceram através da rede de amizade que criamos.

Às pessoas que me ajudaram com leituras críticas, correções, transcrições, sistematizações, como Mayqueline, Maíra, Amélia, o meu eterno orientador e referência, João Bosco Feres, e à minha amiga e parceira acadêmica Isabel.

Às companheiras da Sodireitos, que mantiveram a nossa militância em prol dos direitos migratórios e contra o tráfico de pessoas, recompensando as minhas tímidas participações neste campo durante o período do doutorado.

Ao espírito de justiça e solidariedade que inspirou este trabalho.

Impressões de Barcarena

Barcarena numa sequência de imagens aceleradas: o vai e vem dos milhares caminhões que entram e saem de Barcarena, quebrando estradas, levantando poeira, trazendo e levando carga; as residências simplesmente como pano de fundo; os sucessivos deslocamentos forçados, pessoas levando seus pertences andando, em caminhões, em carros de mão, se espalhando pelo território, se distanciando uma da outra; ao mesmo tempo, a derrubada das casas, os tratores que entram, o cerceamento das áreas, a construção das fábricas; pessoas que vêm e vão, chegando e voltando de balsas e barcos nos portos de Barcarena todos os dias, pendulando entre Belém e Barcarena; os navios que chegam e saem, tendo suas cargas de minério, grãos e gado injetadas; os trabalhadores de uniformes de empreiteiros, que entram em ônibus, avião e navios, e que se espalham pelo Brasil no rastro dos investimentos do PAC e BNDES, nas obras de construção e de indústria, hospedando-se nos alojamentos precários; uma massa cinzenta de trabalhadores sendo levada aos quatro cantos, aos milhares de canteiros no Brasil – Koyaanisqatsi, vida fora do equilíbrio? (HAZEU, 2015).

RESUMO

Esta pesquisa buscou analisar a possibilidade de estudar transformações sociais em relação a sistemas migratórios no contexto da instalação e da operacionalização de um complexo industrial-portuário-urbanístico no município de Barcarena, na Amazônia. Esta abordagem foi primeiramente aplicada numa releitura da história social da formação de Barcarena, em que se chegou a identificar vários sistemas migratórios que contribuem para novas interpretações sobre as transformações sociais históricas no município. A partir das experiências e relatos dos moradores (recolhidas através de entrevistas semiestruturadas e observação participativa) em torno do complexo, documentos oficiais e dados estatísticos inéditos, foram identificados quatro sistemas migratórios, definidos como “metropolização”, “circulação de mercadorias”, “mobilidade do trabalho” e “deslocamentos forçados e des-re-apropriações”. A análise destes sistemas evidencia estratégias atrás das transformações sociais em curso, caracterizado pela periferização do entorno dos portos e indústrias, ampliação da infraestrutura e dinâmica de logística para transformação primária de minérios, e exportação de uma crescente variedade de produtos. São estratégias governamentais e empresariais, como a retirada de investimentos nas comunidades, a manutenção de ameaças permanentes de desapropriações e a sub-não-contratação da população local nas indústrias e portos. As resistências se limitam à disputa por (titulação de) terras consideradas de interesse secundário para as empresas. Barcarena se tornou um município globalizado, quase sem ingerência local. A necessária inversão desta lógica parece distante neste momento.

Palavras-chave: Sistemas migratórios. Transformação social. Des-re-apropriações. Metropolização. Mobilidade do trabalho.

ABSTRACT

This research aimed to examine the possibility of studying social changes in relation to migration systems in the context of the installation and operation of an industrial-port-building complex in Barcarena, in the Amazon. This approach was first applied to a rereading of the social history of the formation of Barcarena, where it came to identify various migration systems that contribute to new interpretations of historical social changes in the city. From the experiences and stories of the residents (collected through semi-structured interviews and participant observation) around the complex, official documents and new produced statistical data were identified four migration systems, defined as “metropolization”, “movement of goods”, “labor mobility” and “forced displacement and ex-re-appropriations”. The analysis of these systems demonstrates strategies behind the social transformations, characterized by the “peripherisation” of the surrounding of the ports and industries and expansion of infrastructure and dynamic logistics for primary processing of ores and the export of a growing range of products. The governmental and business strategies are withdrawal of investments in the communities, the maintenance of permanent threats of expropriation and the sub-not-contracting of locals in the industries and ports. Resistances are limited to the disputes on land that is considered of secondary interest to businesses. Barcarena became a global city almost without local interference. Reversing this logic, although necessary, seems to be far away, at this time.

Keywords: Migratory systems. Social transformation. Ex-re-appropriations. Metropolization. Labor mobility.

LISTA DE MAPAS

Mapa	1 - Localização do município de Barcarena.....	21
Mapa	2 - Comunidades, empresas e portos no município de Barcarena.....	122
Mapa	3 - Países de origem e destino de produtos importados e exportados de Barcarena.....	163
Mapa	4 - Estados brasileiros de destino de “peões de obra” de Barcarena.....	207

LISTA DE FIGURAS

Figura	1 - Região de origem dos portugueses que migraram para o Grão-Pará no período de 1858 a 1960.....	69
Figura	2 - Rotas do tráfico de escravos africanos para o Brasil.....	70
Figura	3 - Localização dos projetos integrantes do Programa Grande Carajás.....	89
Figura	4 - Locais de procedência da população desapropriada até 1989 para a implantação do Complexo Industrial de Barcarena.....	102
Figura	5 - Localização das minas e das plantas de beneficiamento da Imerys e da RCC.....	114
Figura	6 - Distrito industrial e Zona de Processamento e Exportação.....	235
Figura	7 - Alocação dos imóveis e vias do bairro Industrial.....	248
Figura	8 - Área Diretamente Afetada (ADA) dos Meios Físico e Biótico, delimitada pelas linhas vermelhas.....	257
Figura	9 - Comunidade Dom Manoel, no distrito Industrial.....	272
Figura	10 - Delimitação da área do Porto Organizado de Vila do Conde.....	278
Figura	11 - Área adquirida para construção do terminal Terfron/Bunge.....	280
Figura	12 - Área diretamente afetada pelo Terminal da Hidrovias do Brasil....	281

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Cronologia dos principais acidentes ambientais em Barcarena desde 2003.....	116
Quadro 2 - Informações sobre a família do Mário, referente à mobilidade espacial e trabalho (segundo informações do Mário).....	130
Quadro 3 - Trajetória de empregos de Luizeth.....	145
Quadro 4 - Trajetória de empregos de Davi.....	154
Quadro 5 - Mercadorias (des)embarcadas nos portos de Barcarena: produtos, empresas, origens e destinos.....	162
Quadro 6 - Produtos transportados por via marítima no Porto de Vila do Conde, e as empresas marítimas envolvidas.....	167
Quadro 7 - Previsão do movimento de caminhões em Barcarena, segundo os RIMAS.....	174
Quadro 8 - Informações de caminhoneiros estacionados no posto de gasolina Peteca, em Barcarena.....	174
Quadro 9 - Informações de caminhoneiros estacionados no posto de gasolina Trevo, em Barcarena.....	176
Quadro 10 - Movimento pendular de uma universitária de Barcarena que estuda em Belém.....	188
Quadro 11 - Empresas e períodos de contratação de um trabalhador de Barcarena, segundo a carteira de trabalho 1978-2014.....	209
Quadro 12 - Deslocamentos de famílias para implantação do complexo portuário-industrial de Caulim.....	240
Quadro 13 - Características das comunidades Marica e Canaã.....	247
Quadro 14 - Pessoas titulares identificadas em 2003 nos relatórios da CDI para indenização da desapropriação pela empresa Usipar, e valor total das indenizações.....	251
Quadro 15 - Cronologia das desapropriações, pessoas deslocadas e valores pagos pela Usipar.....	253
Quadro 16 - Valor definido das plantações por SINGEO na comunidade Dom Manoel, 2014.....	275
Quadro 17 - Municípios de origem dos desapropriados da área do porto da Hidrovias.....	282
Quadro 18 - Estados de origem dos desapropriados da área do porto da Hidrovias.....	283

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - População de Barcarena 1970-2010.....	90
Tabela 2 - Comunidades de origem e destino das famílias desapropriadas em Barcarena, de 1979 a 1985.....	101
Tabela 3 - Nascidos no município de Barcarena, segundo o Censo de 2010.....	123
Tabela 4 - Município da última residência das pessoas que moram a menos de 10 anos em Barcarena.....	124
Tabela 5 - Estado de origem dos moradores das comunidades do Distrito Industrial, Murucupi, Vila Nova e comunidades ribeirinhas que constam no processo contra a Alunorte.....	125
Tabela 6 - Principais municípios de origem dos moradores de Vila Nova, Murucupi e comunidades ribeirinhas.....	126
Tabela 7 - Mercadorias mais movimentadas em 2012 e 2013 nos portos de Barcarena.....	164
Tabela 8 - Migrantes internacionais de Barcarena, por sexo, segundo os continentes e países de destino.....	165
Tabela 9 - Migrantes de Barcarena para destinos ligados aos fluxos de produtos (des)embarcados.....	166
Tabela 10 - Bandeiras dos navios que (des)embarcaram em Vila do Conde entre 6 a 16 de setembro de 2014, e de 17 de janeiro a 4 de fevereiro de 2015.....	169
Tabela 11 - Tripulantes marítimos que passaram pelo porto de Vila do Conde em 2013.....	170
Tabela 12 - Estado de origem dos caminhões estacionados no posto de gasolina Trevo no dia 19 de maio de 2014, segundo a placa do veículo.....	175
Tabela 13 - Valor do rendimento nominal médio mensal em 2010, das pessoas de 10 anos ou mais de idade.....	183
Tabela 14 - Trabalhadores pendulares de Barcarena para municípios vizinhos.....	184
Tabela 15 - Trabalhadores pendulares de municípios vizinhos para Barcarena.....	184

Tabela 16 - Residência dos funcionários da empresa Hydro em Barcarena, por função, em 2013.....	185
Tabela 17 - Origem dos funcionários da empresa Hydro em Barcarena, segundo o registro de nascimento.....	185
Tabela 18 - Categorias de trabalhadores portuários de Belém e Vila do Conde.....	187
Tabela 19 - Municípios (PA) de origem dos funcionários da Hydro em Barcarena, 2013.....	203
Tabela 20 - Estados de origem dos trabalhadores da Hydro em Barcarena, 2013.....	204
Tabela 21 - Estados de destino de trabalhadores de Barcarena encaminhados pelo SINE Pará entre 2011 e 2013.....	206
Tabela 22 - Valores de indenizações por número de beneficiados deslocados pela Usipar.....	252
Tabela 23 - Valor pago, em relação à primeira avaliação das desapropriações da Usipar.....	254
Tabela 24 - Desapropriados por comunidade de origem para ZPE e CAP...	263
Tabela 25 - Perfil dos desapropriados e valor da indenização por grupo da área ZPE e CAP, 2008.....	263
Tabela 26 - Valores pagos pelos lotes comprados para implantação do porto da Hidrovias do Brasil.....	285

LISTA DE SIGLAS

ACNUR	Alto Comissário das Nações Unidas para Refugiados
ADEBAR	Associação dos Desapropriados de Barcarena
ALCAN	<i>Aluminium Limited of Canada</i>
ALUMAR	Consórcio de Alumínio do Maranhão
AREFTRACOSSEB	Associação Rural Extrativista das Famílias Tradicionais da Comunidade de São Sebastião de Burajuba
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento
CADAM	Caulim da Amazônia
CAP	Companhia de Alumina do Pará
CDI	Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará
CDP	Companhia Docas do Pará
CESUPA	Centro Universitário do Estado do Pará
CFB	Constituição Federal Brasileira
CODEBAR	Companhia de Desenvolvimento de Barcarena
COHAB	Companhia de Habitação
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
FAMAZ	Faculdade da Amazônia
FNO	Fundo Constitucional de Financiamento do Norte
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMF	Instituições Multilaterais
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IRRSA	Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
ITERPA	Instituto de Terras do Pará
MPE	Ministério Público Estadual
MPF	Ministério Público Federal
NAAC	<i>Nippon Amazon Aluminium Company</i>
NAEA	Núcleo de Altos Estudos da Amazônia
NEMT	Nova Economia da Migração do Trabalho
OGMO	Órgão de Gestão de Mão de Obra
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PGC	Programa Grande Carajás
PPSA	Pará Pigmentos

RCC	Rio Capim Caulim
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
RODOBRAS	Rodovia Belém-Brasília
SEMA	Secretaria Estadual do Meio Ambiente
SEDUC	Secretaria Estadual de Educação
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SEPLAN	Secretaria de Estado de Planejamento
SINE	Sistema Nacional de Emprego
SINGEO	Soluções Georreferenciamento e Avaliações de Imóveis
SINESP	Sistema Nacional de Segurança Pública
SPU	Secretaria do Patrimônio da União
SPVEA	Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia
SUAS	Sistema Único de Assistência Social
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
TECOP	Terminal de Combustíveis da Paraíba
UFPA	Universidade Federal do Pará
USIPAR	Usina Siderúrgica do Pará
ZPE	Zona de Processamento para Exportação

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	18
2	MIGRAÇÕES, MOBILIDADES E TRANSFORMAÇÕES SOCIAIS.....	30
2.1	Transformações sociais.....	30
2.2	Migração, deslocamento, mobilidade.....	33
2.3	Sistemas e redes migratórias.....	38
2.4	Reflexões sobre migrações e o contexto das globalizações.....	43
2.5	Uma abordagem dos sistemas migratórios.....	45
2.6	Migrações e transformações na Amazônia.....	50
3	A FORMAÇÃO HISTÓRICA DE BARCARENA NO CONTEXTO DAS MIGRAÇÕES.....	54
3.1	O sistema migratório colonial imperialista e o sistema migratório de resistência quilombola.....	56
3.2	O sistema migratório de guerra na revolução cabana.....	76
3.3	Borracha, cacau, cana de açúcar: sistema migratório de regatão e pendular.....	80
3.4	Sistema migratório tradicional no contexto da chegada dos grandes projetos.....	85
3.4.1	Sistema tradicional antes da chegada da indústria.....	90
3.4.2	Alumínio, Grande Carajás e Caulim: o contexto (inter)nacional.....	95
4	A POPULAÇÃO (N)AS COMUNIDADES DE BARCARENA E SISTEMAS MIGRATÓRIOS.....	117
4.1	Ser migrante e características gerais das comunidades.....	117
4.2	Apresentações de moradores entrevistados.....	126
4.3	Sistemas migratórios contemporâneos.....	156
5	CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS: BARCARENA NO GLOBAL, COMO PASSAGEM DE CAMINHONEIROS E MARINHEIROS.....	160
6	METROPOLIZAÇÃO: SEGREGAÇÃO E MOVIMENTOS PENDULARES.....	178

7	MOBILIDADE DO TRABALHO: EM TODO LUGAR E SEM LUGAR...	195
7.1	Peões de trecho.....	195
7.2	Prostitutas no trecho.....	213
8	DESLOCAMENTOS FORÇADOS E DES-RE-APROPRIAÇÕES UMA LUTA PERMANENTE.....	215
8.1	Conceituando e contextualizando deslocamentos forçados.....	217
8.2	A cronologia das desapropriações em Barcarena: as dimensões, os agentes, as estratégias, as lutas.....	227
8.2.1	A retomada do território na área do plano urbanístico.....	229
8.2.2	Há uma saída no meio das indústrias? O Distrito Industrial.....	235
8.2.2.1	<i>A indústria de Caulim batendo na porta e construindo portos.....</i>	<i>239</i>
8.2.2.2	<i>Usipar: uma mão de ferro.....</i>	<i>249</i>
8.2.2.3	<i>Usina Termoelétrica: Nem usina, nem desapropriações - uma vitória...</i>	<i>256</i>
8.2.2.4	<i>ZPE e CAP: Ampliando o distrito para driblar as resistências.....</i>	<i>260</i>
8.2.2.5	<i>Permanências, desapropriações e indenizações em negociação.....</i>	<i>265</i>
8.2.2.6	<i>O caso Dom Manoel: o preto do coque ao lado do branco do caulim e uma comunidade fantasma.....</i>	<i>271</i>
8.2.3	Portos para o mundo e terras para ninguém.....	277
8.3	Deslocamentos debatidos.....	288
9	CONSIDERAÇÕES EM MOVIMENTO.....	299
	REFERÊNCIAS.....	308
	ANEXOS.....	330

1 INTRODUÇÃO

Barcarena é um município próximo a Belém, capital do Pará, com uma história marcada por invasões, lutas e resistências, cuja vida se organizava a partir dos cursos de seus rios e igarapés, com produção agrícola, pesca e extrativismo. O município foi gradualmente transformado pelos processos de inserção da Amazônia na lógica da globalização da economia e dos planos nacionais de exploração das riquezas naturais amazônicas. A partir da década de 1980, fábricas, portos e novos núcleos urbanos foram implantados e implementados, mudando radicalmente a realidade local. O que era fixo tornou-se móvel, o que era referência perdeu o seu sentido original, e novas materialidades, mobilidades e significados se impuseram. Tudo parece ter sido posto em movimento.

O objetivo desta pesquisa é identificar as forças estruturantes por trás das transformações sociais em Barcarena, através da análise de sistemas migratórios, visualizando estratégias e trajetórias migratórias na organização das comunidades e de famílias pobres, e as estratégias estatais e empresariais para influenciar as dinâmicas migratórias.

A hipótese central testada nesta tese é que “a análise dos sistemas migratórios contribui para a compreensão das transformações sociais numa localidade concreta, no contexto da globalização”. Pressupõe que a relação entre sistemas migratórios e transformações sociais evidenciam as estratégias dos agentes sociais e as lógicas estruturantes das transformações sociais.

As seguintes hipóteses auxiliares foram levantadas para validar ou invalidar a hipótese central sobre a relação intrínseca entre sistemas migratórios e transformações sociais: 1) as redes e sistemas migratórios revelam a dinâmica das relações de poder no contexto da transformação social em Barcarena; 2) os processos de dominação e resistência nas áreas de implementação de grandes projetos na Amazônia articulam as relações com o espaço e tempo, através de diferentes sistemas migratórios; 3) a resistência das famílias à lógica dominante (empresas, Estado) tem tanto estratégias de permanência quanto de mobilidade espacial; 4) as empresas e o Estado, que investem na implementação de grandes projetos na Amazônia, têm políticas e estratégias para influenciar nas dinâmicas migratórias que visam diminuir a resistência da população e baratear a mão de obra; 5) a divisão e organização do trabalho em torno de grandes projetos na Amazônia se

pautam na mobilização de mão de obra nacional e na desestruturação da organização e divisão do trabalho local e tradicional.

Partindo desta abordagem de cunho teórico-metodológico, pesquisei a realidade do município de Barcarena e as transformações ocorridas em seu território, desde a chegada (ou “invasão”) dos colonizadores portugueses até as mudanças contemporâneas, com a implantação (ou “invasão”) do complexo portuário-industrial-urbanístico, quando os poderes hegemônicos estatais e empresariais (multinacionais) planejaram a ocupação completa de uma parte do município para o funcionamento de um complexo portuário industrial urbanístico. Estes encontraram e criaram conflitos permanentes com a população tradicional, e novas contradições, com o estímulo à migração de trabalhadores de todos os cantos do Brasil (principalmente de municípios do Pará e do nordeste brasileiro), e para todos os cantos do Brasil.

Encontrei na mobilidade uma categoria auxiliar para abordar os sistemas migratórios e transformações sociais.

O interesse pelos estudos migratórios tem a ver com a minha trajetória de vida, de trabalho e de deslocamentos, pois eu mesmo sou migrante. Moro há 22 anos no Brasil, em Belém do Pará. Trabalhei na defesa e garantia dos direitos humanos de crianças, adolescentes, mulheres traficadas e migrantes, fazendo pesquisas sociais, cursos de formação e oficinas, articulações de militantes e intervenções políticas. Durante o meu mestrado em Planejamento do Desenvolvimento do Trópico Úmido, no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), na Universidade Federal do Pará (HAZEU, 2011), pesquisei a migração internacional de mulheres da periferia de Belém.

Em 2012, fui contatado por uma rede de movimentos sociais para preparar a chegada de uma equipe de televisão de Noruega, guiá-la e acompanhá-la na realização de um documentário sobre os impactos socioambientais da empresa Hydro, de propriedade norueguesa, desde a mina em Paragominas, estendendo-se aos municípios por onde passa o mineroduto, Tomé-Açu e Moju, até Barcarena, onde funcionam as fábricas e o porto. Tive, assim, a oportunidade de ter contato direto com os complexos problemas em Barcarena, e conhecer as comunidades, fábricas e seus representantes. Causou-me admiração a dimensão das fábricas, a sua lógica, os impactos socioambientais causados por elas, e o sofrimento imposto à população local.

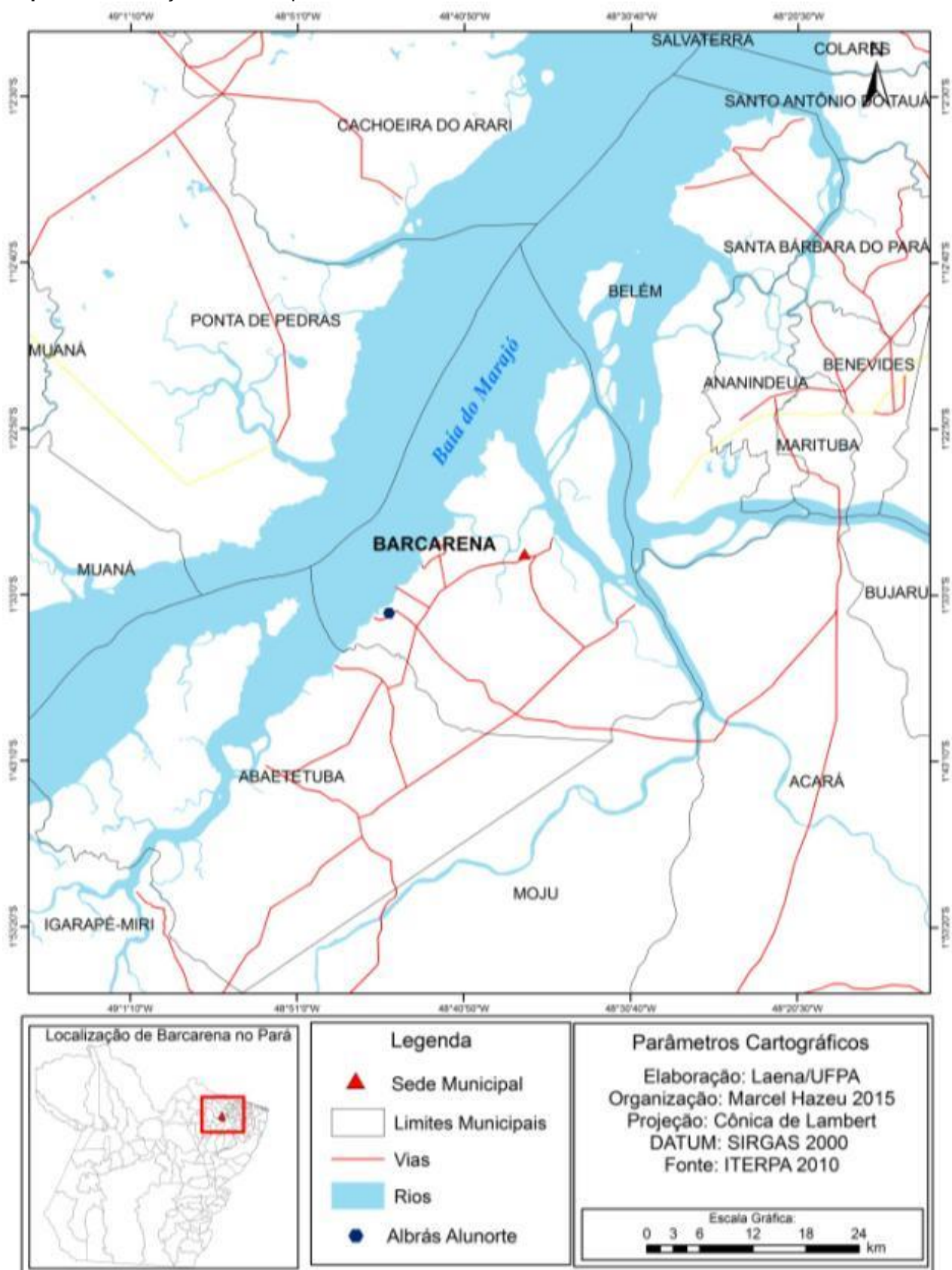
O município de Barcarena localiza-se na Mesorregião Nordeste do estado do Pará, e faz parte da Microrregião do Baixo-Tocantins e da área metropolitana de Belém (Mapa 1). Segundo o censo de 2010 (IBGE), sua população é de pouco menos de 100 mil habitantes, dos quais 50,42% são homens e 49,58% mulheres, na sua grande maioria, 63,65%, morando em áreas consideradas rurais, e 36,35% em áreas urbanas.

É um município rico em ilhas, e com dezenas de igarapés que deságuam em rios como o Icaraú, Tauaporanga e Barcarena. Localiza-se poucos quilômetros de distância da metrópole, Belém, com a qual é ligado por via fluvial, com acesso através de balsas, barcos, lanchas e navios; ou por estradas e pontes da rodovia Alça Viária, com acesso por meio de ônibus e carros particulares. Na região do noroeste paraense, Barcarena dista somente alguns quilômetros do município de Ponta de Pedras, na ilha do Marajó, enquanto ao sul, o seu território limita-se com o município de Abaetetuba, e no sudeste, com Acará e Moju.

Segundo a Secretaria Municipal de Agricultura de Barcarena (2013), há 116 comunidades no município e, destas, 53 localizam-se nas ilhas e 63 no continente. A sua gestão e território são divididos (muitas vezes separados e isolados) entre o governo municipal, estadual e federal, pois foram criados territórios delimitados para cada esfera de poder.

Barcarena conta com vários portos e estradas, que possibilitam a sua função estratégica na distribuição e transporte de produtos, dois núcleos urbanos (administração, ensino, comércio, serviços), praias e balneários (lazer e turismo), e no sudeste do seu território há um grande complexo industrial e portuário. Este complexo ocupa menos que 15% da área municipal (desconsiderando as estradas), porém, tem um impacto totalizante sobre as atividades econômicas e sociais do município, considerando a poluição da água, da terra e do ar, a dinâmica populacional (migrações), as relações de poder, e a distribuição de recursos, investimentos e benefícios. São vários portos e empresas multinacionais instaladas, dentre elas o complexo Albras e Alunorte, da empresa norueguesa Hydro, na produção do alumínio; a Imerys Rio Capim Caulim e a Pará Pigmentos, da empresa francesa Imerys, no beneficiamento do caulim; a Votorantim, na fabricação de cimento; a Usipar, na produção do ferro gusa; a Alubar, fabricando cabos de alumínio; a Bunge, na fabricação de adubos; e a Burutirama, fabricando lingotes de manganês. As fábricas e portos se ligam, por um lado, às áreas de exploração de minérios, criação de gado e agricultura no estado do Pará e, por outro, aos portos em Barcarena.

Mapa 1 – Localização do município de Barcarena.



Barcarena é o lugar de referência para a população local. O seu conhecimento, a sua história e a sua cultura estão vinculados a este local, e a sua luta consiste em se firmar, apropriar-se e se projetar neste espaço. O lugar é entendido nesta tese como a “experiência de uma localidade específica, com algum grau de enraizamento, com conexão com a vida diária, mesmo que sua identidade seja construída e nunca fixa” (ESCOBAR, 2005, p. 123). É um projeto de vida, de referência, identidade, pertencimento e resistência da população e grupos locais e originários. As forças econômicas e políticas nacionais e globais, porém, estão transformando Barcarena num espaço globalizado, num “não-lugar”, conceito emprestado e adaptado do antropólogo francês Marc Augé (1994).

Para Marc Augé (1994, p. 73), o “não-lugar” é o oposto ao que identifica o lugar, pois ele não é identitário, nem relacional e nem histórico:

Por um lado temos o lugar ao qual se reconhece uma identidade, um sentido de pertença, uma afetividade relacionada com aspectos vivenciais e por outro, o não-lugar, vazio de qualquer referência histórica, cultural, vivencial (ALVARES, 2009, p. 9).

A socióloga Teresa Sá (2003, p. 184), analisando a produção teórica de Augé, apresenta a ideia dos não-lugares como a materialização da dissolução dos laços sociais, relacionados com duas imagens: a sociedade enquanto espetáculo, onde cada um se torna “observador do outro”, e o surgimento dos espaços residuais, nos quais os indivíduos “perdem” o seu lugar no espaço e na sociedade, onde cada um deixa de pertencer a um espaço físico e a um espaço social.

A minha proposta teórica e metodológica da tese buscou atender a um desafio formulado por Stephen Castles (2010, p.14), que indicou a necessidade de “relacionar pesquisa migratória à análise de como as sociedades contemporâneas estão sendo transformadas pela globalização neoliberal”. Este autor considera que:

[...] os processos de transformação social contemporâneo como o ponto de partida para compreender as mudanças nos padrões da mobilidade humana. Este marco conceitual consistiria de um mapeamento detalhado dos fatores que influenciam os processos migratórios e das conexões entre estes fatores (CASTLES, 2010, p. 38).

Partindo do pressuposto de que as transformações sociais e dinâmicas migratórias se revelam a partir da vivência dos agentes no território pesquisado, tive as seguintes escolhas metodológicas: observação participativa, entrevistas

semiestruturadas, aplicação de questionários, consulta à documentação oficial e produção de novos dados estatísticos.

Foquei a abordagem e análise em três agentes coletivos disputando o território de Barcarena, reconhecendo as diversidades, contradições e divergências existentes dentro de cada categoria. São os moradores tradicionais e migrantes de Barcarena (as comunidades), as empresas e o estado (entendido como poder executivo, legislativo e judiciário), considerando ainda os trabalhadores vinculados à dinâmica das empresas, mas que não são necessariamente moradores do município.¹

Parti de uma abordagem inicial com os moradores de Barcarena, pois eles são os agentes “permanentes” e “históricos” no território que vivenciam as transformações sociais diretamente na sua vida e no seu entorno, representando as forças não-hegemônicas de resistência. São eles que não aparecem nos discursos oficiais sobre os processos de mudança, nos quais são tratados somente em termos estatísticos e como objetos de intervenção. A metodologia usada buscou, conscientemente, uma abordagem pautada nesta realidade da população das comunidades tradicionais, tanto na atualidade quanto na formação histórica de Barcarena.

Para analisar a formação histórica do município, enfatizando as transformações sociais e sistemas migratórios, optei por uma releitura de estudos já realizados sobre a história de Barcarena e da região na qual está inserida. Não procurei nas fontes originais para contestar as leituras feitas ou para encontrar novos elementos, mas sistematizei esses estudos, relevando os elementos que evidenciaram as dinâmicas migratórias e as transformações sociais, deixando eventualmente pistas para pesquisas históricas mais profundas e sustentadas por fontes originais.

Defini como lócus da pesquisa de campo a área oficialmente delimitada pelos planos e investimentos do complexo industrial-portuário-urbanístico, a qual dividi em quatro subáreas com relações político-administrativas, destinações funcionais e histórias de ocupação diferenciadas: 1) o Distrito Industrial; 2) a área portuária de Vila do Conde; 3) a área do plano urbanístico; 4) a área de reassentamento de pessoas deslocadas.

Em cada área trabalhei em duas ou mais comunidades (dependendo da relevância em termos de diversidade observada em campo), por meio de observação participativa e entrevistas com seus moradores, sendo no Distrito Industrial as comunidades do Acuí, Bairro Industrial e Dom Manoel, e indiretamente

¹ No Mapa 1 estão identificadas as comunidades e as empresas pesquisadas.

a comunidade da Montanha, cujo território foi 100% desapropriado e reassentado em outro lugar (Nova Vida); na área portuária, a Vila do Conde e Itupanema; na área do plano urbanístico, as comunidades Cupuaçu, Murucupi e Burajuba, e nas comunidades de reassentamentos, a Vila Nova, Nova Vida e São Lourenço. Incluí a ilha de Trambioca na pesquisa, como área indiretamente atingida.

Considerando que as dinâmicas das transformações sociais se revelam a partir dos conflitos que as acompanham e sustentam, contatei inicialmente os líderes comunitários de cada localidade, conhecidos nas arenas de disputas (processos judiciais, articulações da sociedade civil, participação em audiências públicas e mobilizações populares), entrevistando-os com base num roteiro amplo e aberto, sem gravar as conversas, fazendo somente anotações e estabelecendo uma relação de confiança mútua. A partir desses primeiros contatos, visitas e observações, decidi gravar entrevistas com alguns moradores em cada comunidade, até que suas histórias se completassem e permitissem identificar um conjunto de dinâmicas migratórias que se estruturam no território pesquisado. Cheguei a registrar 40 entrevistas com moradores das comunidades selecionadas, das quais gravei 22. Escolhi duas famílias (uma da Nova Vida e uma do Acuí), com as quais realizei várias entrevistas e acompanhei por mais tempo, por apresentarem, no seu conjunto, além de um número expressivo de familiares da geração que vivenciou ativamente o processo de chegada, implantação e operação do complexo industrial-portuário-urbanístico, um conjunto de experiências diferenciadas de deslocamentos e relações com o mencionado complexo, desde relações de negociação, resistência, desapropriações reassentamentos, impactos da poluição até inserção direta nas atividades operacionais.

Participei, observei e registrei momentos de articulação e mobilização das comunidades, partindo do pressuposto de que nestes espaços as reivindicações podiam revelar questões coletivas e difusas em relação às transformações sociais. Participei de uma reunião em um centro comunitário, três reuniões do Fórum “Para uma Barcarena Justa, Democrática e Sustentável”, três audiências públicas organizadas pelo Ministério Público, duas reuniões do grupo de trabalho em relação aos deslocamentos no Distrito Industrial e duas manifestações de bloqueio dos acessos às fábricas e portos.

Realizei 20 visitas ao campo, de um até três dias cada, durante o período de dezembro de 2012 a agosto de 2014, todas registradas no diário de campo.

Outra linha de abordagem metodológica fundamentou-se na compreensão de que as dinâmicas das empresas que se instalaram fazem parte das transformações sociais no município. Analisei oito relatórios de impacto ambiental (RIMA) dos empreendimentos em Barcarena, encontrados nos sites dos órgãos responsáveis, na biblioteca da Secretaria Estadual do Meio Ambiente (SEMA) e nos arquivos dos líderes comunitários que tinham cópias de alguns relatórios. Não consegui encontrar nenhum RIMA em relação às instalações das fábricas de Caulim, nem ter confirmação de existência dos mesmos. Além dos RIMAs, analisei transcrições de entrevistas com empresários realizadas para outras pesquisas acadêmicas sobre as empresas, seu funcionamento e sua relação e impacto no município, além de documentos de processos na justiça federal envolvendo as empresas Imerys e Hydro (as duas maiores e mais importantes empresas), novamente considerando que o conflito, expresso em uma ação na justiça, pode revelar as dinâmicas presentes, em relação às transformações sociais e migrações.

Abordei a atuação do Estado, suas lógicas e estratégias, a partir da leitura dos planos de desenvolvimento que incluíram Barcarena, como o Programa Grande Carajás, os planos elaborados para a área portuária de Vila do Conde, a Zona de Processamento para Exportação e o Distrito Industrial. Entrevistei duas pessoas fundamentais na organização dos processos de ocupação industrial de Barcarena – Raimundo Wanderley, da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará (CDI), e o ex-diretor da Companhia Docas do Pará (CDP) e empresário de portos no Pará, Kleber Menezes, além do secretário municipal de Meio Ambiente de Barcarena, Luís Ercílio.

O conjunto de informações coletadas apontou para sistemas migratórios existentes, mas não captou suas dimensões quantitativas. Para este dimensionamento, analisei os dados do Censo 2010 com relação aos sistemas migratórios identificados; fiz um levantamento nos registros existentes nos centros comunitários de duas localidades; apliquei questionários junto aos caminhoneiros estacionados nos locais de espera; analisei os cadastros das pessoas que estão no processo contra a Hydro por indenização e acessei sites que acompanham as mobilidades de navios e identificam a origem dos caminhões a partir das suas placas. A lei de acesso à informação possibilitou ainda o acesso a informações muitas vezes inéditas ou produzidas a partir da minha solicitação, em relação aos marinheiros e os caminhões que passaram por Barcarena, os recursos do BNDES

aplicados no município e os encaminhamentos para emprego pelo Sistema Nacional de Emprego (SINE). Também solicitei às empresas e ao governo municipal informações referentes às dinâmicas migratórias, mas somente a empresa Hydro retornou, recebendo respostas negativas por parte das secretarias municipais e pela empresa Imerys, mesmo depois de muita insistência.

Analisei as entrevistas, inicialmente para identificar as dinâmicas migratórias vivenciadas na família e as mudanças que ocorreram na organização e dinâmica familiar no decorrer do tempo, no que se refere a formas de convivência, produção e reprodução social, visão de mundo e representação das transformações sociais no município. Sistematizei essas informações em tabelas e elaborei apresentações de cada entrevista, com os elementos mais significativos com relação ao objetivo desta pesquisa.

Uma vez identificados os sistemas migratórios, revisitei as informações coletadas e registradas para uma leitura que permitisse identificar as dinâmicas estruturantes das mesmas, expressas a partir dos conflitos, da inserção dos agentes das suas estratégias e posições.

Este olhar específico, sistemático e baseado em teorias migratórias revelou novos aspectos das transformações sociais, suas tendências, contradições, dinâmicas e até pautas de políticas públicas. Neste trabalho, encontra-se, portanto, mais informações sobre a realidade conflituosa, contraditória e dialética que se instalou no município de Barcarena desde a colonização e, especificamente, depois da sua inserção recente na globalização capitalista.

Coelho, Monteiro e Santos (2004) ajudaram a me situar com uma primeira leitura sobre a realidade de Barcarena:

Na atual década, Barcarena integra um corredor de exportação diretamente ligado a eixos ou sistemas produtivos nacionais e globais. Contudo, as dinâmicas que sustentam este crescimento econômico não apontam para perspectivas de que a produção conduza ao enraizamento social do desenvolvimento, ao estabelecimento de vantagens competitivas que tenham uma base sistêmica; tampouco contribui para a reversão dos impactos sociais e ambientais (COELHO; MONTEIRO; SANTOS, 2004, p. 141).

Esta tese é dividida em nove capítulos, incluindo esta introdução. No capítulo dois, trato da discussão acerca do estado da arte das teorias migratórias e o alcance do seu poder analítico e explicativo em relação às transformações sociais. Os estudos migratórios permitirão uma abordagem das transformações sociais a partir

da compreensão dos sistemas providos de regras e lógicas próprias, que estruturam a ação dos agentes e, ao mesmo tempo, do modo como esta ação é, por sua vez, estruturada pelo mesmo conjunto de ações resultantes de estratégias nas disputas pelo poder e pela hegemonia.

Deste debate teórico nasce ou emerge a abordagem teórico-metodológica, que busca informações quantitativas que representem a dimensão e a macroestrutura dos sistemas em jogo, ao mesmo tempo em que prioriza a história de vida das pessoas, enquanto agentes impactados e ativos na dinâmica dos sistemas, e os diversos discursos sobre a realidade abordada. A abordagem é aplicada no contexto da Amazônia e da globalização, para chegar à realidade barcarenense.

Como o presente traz em si parte do passado, apresento no capítulo três uma leitura da formação histórica de Barcarena, dentro da abordagem teórica metodológica proposta, ou seja, faço uma leitura e interpretação da relação entre as mobilidades e sistemas migratórios, e as transformações sociais que ocorreram ao longo de sua história, desde a chegada dos portugueses no território agora conhecido como Barcarena. É uma releitura baseada, em grande parte, em textos produzidos sobre a história de Barcarena, acrescida, em alguns casos, por informações de fontes originais, quando as interpretações de diversos autores apresentavam contradições.

Nesta análise de textos históricos sobre Barcarena, grupos sociais pouco considerados na história oficial passam a ocupar o papel que lhes compete na formação socioeconômica, cultural e política. As transformações ganham dimensões articuladas entre a situação local e a global, e as mobilidades e sistemas migratórios revelam os conflitos, disputas e formas de dominação e de resistência.

A história das pessoas entrevistadas que moram em Barcarena, é apresentada no capítulo quatro, de forma sucinta, com atenção especial às transformações que ocorreram nas suas vidas, e o papel das mobilidades que vivenciaram. Em cada relato se resume a vivência no território, e é partir deste pressuposto que cada história de vida revela a sua importância e riqueza, para que se possa conhecer e entender as transformações sociais, os sistemas migratórios e a relação entre ambos.

No final do capítulo quatro, baseado numa análise das diversas mobilidades identificadas nas observações, nos dados oficiais, e principalmente nas entrevistas

com as pessoas que se encontram em Barcarena ou que por lá passaram, apresento os quatro sistemas migratórios que se formaram com a grande transformação de uma Barcarena rural/extrativista/pesqueira, marcada pelas águas, para uma Barcarena industrial/portuária/urbana, marcada pelas estradas. Nos quatro capítulos seguintes, cada sistema é analisado em relação à sua dinâmica visível e às forças que operam por trás das suas lógicas, aos agentes envolvidos e suas estratégias, às disputas e conflitos, e ao significado deste conjunto para a compreensão das transformações sociais.

O primeiro sistema, tratado no quinto capítulo, está relacionado ao papel estratégico de Barcarena na economia global, como centro logístico de transporte e transformação primária de minério. Esta realidade estruturou fluxos permanentes e numerosos de transportadores que se organizam a partir de lógicas exógenas, e transformam Barcarena numa comunidade cortada e cercada por intensas mobilidades, pela presença de milhares de trabalhadores que estão ou não inseridos na realidade local, e que vivem uma multiterritorialidade no âmbito das relações precárias de trabalho.

O segundo sistema migratório é identificado no sexto capítulo como metropolização e se organiza a partir da relação com a cidade de Belém, capital do estado do Pará. Sendo Barcarena o lugar de trabalho para muitos trabalhadores que moram em Belém e pendulam entre os dois municípios, como também o lugar de moradia para pessoas de Belém que constroem suas casas em novas ocupações, inserindo-se precariamente no mercado de trabalho local, o projeto urbano pensado inicialmente para Barcarena tornou-se, nesta experiência metropolitana, um projeto inacabado e repleto de contradições.

O terceiro sistema migratório é discutido no sétimo capítulo, e trata da mobilidade do trabalho inaugurado com a implantação do complexo industrial portuário urbanístico, que mobilizou milhares de trabalhadores de outros municípios e estados para Barcarena, e transformou parte da população de Barcarena sem emprego fixo em trabalhadores da construção civil e de fábricas, marcados por subcontratações temporárias e circulando entre os canteiros de obras, portos e indústrias em todo o país.

No oitavo capítulo é analisado o quarto sistema migratório, das (des)apropriações e dos deslocamentos forçados, que estruturam e desestruturam a vida de todas as famílias em Barcarena: realidade que transforma o espaço, as

peças, a relação de produção e de vida. Esse sistema migratório tornou-se fundamental para entender as dinâmicas em Barcarena, pela abrangência e divergência dos processos que evidenciam a sua importância, o seu impacto e a sua inerência ao avanço da ocupação capitalista no município.

Tanto a história de Barcarena e de seus sistemas migratórios quanto os quatro sistemas migratórios da atualidade são a base para as minhas considerações finais no nono capítulo, que se referem às transformações sociais no município e às possibilidades e limitações da abordagem teórico-metodológica proposta nesta tese.

2 MIGRAÇÕES, MOBILIDADES E TRANSFORMAÇÕES SOCIAIS

Antes de aprofundar a discussão sobre a categoria migração numa abordagem teórica, dialética e contextualizada na Amazônia, faz-se necessário um debate sobre o conceito de transformações sociais, uma vez que se pressupõe uma relação recíproca entre ambas, ou seja, as migrações se configuram dentro da lógica das transformações sociais e, ao mesmo tempo, são inerentes e estruturantes das transformações sociais.

Migração é a outra categoria-chave desta pesquisa. Passo a discuti-la também neste capítulo, para que ela possa ser operacionalizada no contexto de Barcarena. Aprofundo o seu significado, inclusive em relação a outras categorias propostas, como mobilidade humana e deslocamentos. Analiso a sua construção conceitual em relação à globalização e às transformações. Finalmente, a partir de uma análise crítica, abordo conceitos como sistema, rede e fluxos. Esta discussão possibilita uma primeira aplicação no contexto das migrações e transformações sociais na Amazônia.

2.1 Transformações sociais

Transformações sociais são temas recorrentes em estudos sobre sociedades, visando entender o que muda, por que muda e como muda. As sociedades estão em constante transformação, tanto pelas forças de mudanças internas quanto externas, na sua dinâmica local e na forma de inserção no contexto global. Nesta tese, as mudanças estruturais são consideradas transformações sociais, evidenciadas por reconfigurações institucionais nas relações de poder entre os membros da sociedade e na formação de identidades, uma vez que as pessoas se enquadram, no contexto das transformações sociais, como partes impactadas e integrantes das forças de mudança.

Há diferenças teóricas e ideológicas sobre as causas estruturantes das transformações e sobre a sua direção, ou até sobre o debate se há alguma direção. Turner (1999, p. 209) apresenta cinco vertentes teóricas em relação às transformações sociais:

- (a) teorias cíclicas, que enfatizam o movimento de sociedade entre polos opostos;
- (b) análise dialética, que demonstra a dinâmica das mudanças inerentes a desigualdades;
- (c) análises funcionalistas, que enfatizam a evolução das formas societárias simples para as mais complexas como um esforço correspondente para preencher novas necessidades e requisitos;
- (d) perspectiva evolucionista, para a qual a desigualdade é a força motriz da

evolução e mudança social; e (e) críticas, quer “pós-industrial” quer “pós-moderna”, sobre as influências da tecnologia e sistemas de informações de ponta na transformação da sociedade.

Em muitas dessas concepções de transformações sociais, tanto as evolutivas quanto as revolucionárias, há um sentido de progresso, traduzido em mudanças de simples para complexas, de capitalista para socialista, de primitiva para industrial ou de uma solidariedade mecânica para uma solidariedade orgânica. As forças relacionadas por trás destas transformações se diferenciam muito entre si e definem escolas de pensamentos diferentes e divergentes.

Neste trabalho, concordo com Marx e Engels (2005), no manifesto comunista de 1848, que transformações sociais são resultantes de conflitos e lutas dentro das tensões criadas na sociedade pelas contradições do próprio sistema capitalista. Para Marx, há um sentido revolucionário na transformação social, visto que o capitalismo não se desenvolve de forma evolutiva em direção ao seu aperfeiçoamento, mas o desenvolvimento das forças produtivas e suas crises cíclicas geram escalas de conflito entre capital e trabalho e, conseqüentemente, uma revolução transformadora das relações de trabalho, de hegemonia e de classes. As forças geradoras da transformação são, portanto, as contradições internas da própria sociedade capitalista, os conflitos inerentes e a tomada de consciência da classe trabalhadora, que a levaram à revolução. É uma concepção de desenvolvimento histórico pautada em rupturas (revoluções), na direção libertadora e socialista.

Polanyi (2001), no seu livro “*The great transformation*”², apresentou outras forças transformadoras pautadas nas resistências que o avanço da economia capitalista e do mercado livre trazem, dentro da sua lógica e dinâmica de desenvolvimento. Polanyi se refere à mudança de uma sociedade na qual a economia estava encrustada nas relações sociais, para uma sociedade na qual a concepção de uma economia de mercado livre domina e tenta dominar as relações sociais, provocando, desta forma, a reação de resistência em termos de “esforços tendentes a proteger, sob a forma de um contramovimento, as pessoas e a sociedade das conseqüências trazidas pelo funcionamento do mercado autorregulável” (MARTINS, 2007, p. 3).

² A grande transformação.

Enquanto Marx e Engels analisaram a transformação social como uma revolução provocada pela luta e consciência de classes, dentro das contradições inerentes ao modo de produção capitalista, Polanyi se refere a um movimento de resistência da sociedade civil e de setores do Estado ao mecanismo de mercantilização da vida, no avanço da lógica da economia do livre mercado. Mais recentemente, Touraine (2003) abordou os movimentos sociais como motores da transformação social, de certa forma, como uma atualização e aprofundamento da teoria de Polanyi.

Tanto Marx quanto Polanyi enfatizaram, de formas bem diferentes, a luta e a resistência à transformação que se estrutura com o avanço da economia de mercado – a economia capitalista. Marx trata do modo de produção capitalista, da exploração dos trabalhadores e sua revolta consciente, enquanto Polanyi analisa a mercantilização da vida e a resistência pautada em valores de solidariedade e responsabilidade entre as pessoas.

Outras leituras sobre as grandes transformações sociais vêm de análises das mudanças que ocorreram em outros esquemas societários. As sociedades colonizadas e sua descolonização mostram a importância da ideologia, da cultura, das instituições e da administração pública no contexto econômico e geopolítico na sua transformação social, como analisa Balandier (1993), que se refere à transformação na situação colonial, em termos de noção de crise, conflitos e antagonismos.

Os anos 1980 marcam o início de uma nova era – a era da globalização –, que muda o rumo das transformações sociais. Castles (2002a) considera que neste contexto o estudo das transformações sociais deve ser entendido como a análise das articulações transnacionais e da forma como estas afetam as sociedades nacionais, as comunidades locais e os indivíduos (CASTLES, 2002a, p. 124), ou seja, as transformações sociais estão se processando dentro de um contexto da globalização econômica, política, tecnológica e cultural, com impactos em todos os níveis de organização da sociedade. Essas transformações questionam, inclusive, a leitura neoliberal do avanço inevitável e vitorioso do capitalismo, e do (neo)desenvolvimentismo como ideologias da nova era.

Castles argumenta que os principais objetivos do desenvolvimento não podem mais ser definidos em termos de crescimento econômico e de modernização à luz do modelo ocidental. O crescimento desigual e a polarização social podem, na

realidade, aumentar as desvantagens e a marginalização de grupos significativos. Considerando a existência de diferentes culturas e de diferentes valores coletivos, torna-se impossível definir um objetivo universalmente aceito para o processo de mudança social. Portanto:

[...] o estudo da transformação social tem assim de ser conceptualizado em contraste com a noção de desenvolvimento (ou de estudo do desenvolvimento). [...] A noção de transformação social, pelo contrário, não supõe qualquer resultado pré-determinado, nem tão pouco que se trate de um processo essencialmente positivo. A transformação social pode ser vista como a *antítese da globalização*, num sentido dialéctico em que é parte integrante da globalização e, simultaneamente, como um processo que mina as suas ideologias nucleares (CASTLES, 2002a, p. 125).

Nas transformações sociais há um processo de continuidade e ruptura que depende das forças sociais em conflito. Tais forças definem o que será preservado e o que será abandonado. Neste estudo, adotei esta percepção de transformação social de Castles, sem direção e caminho pré-definido, mas como resultado, e até como foco dos conflitos e estratégias que ocorrem na disputa pelo poder, as concepções, territórios e meios de produção, entre o global e o local.

2.2 Migração, deslocamento, mobilidade

Por certo, a imigração é, em primeiro lugar, um deslocamento de pessoas no espaço, e antes de mais nada no espaço físico. [...] Mas o espaço dos deslocamentos não é apenas um espaço físico, ele é também um espaço qualificado em muitos sentidos, socialmente, economicamente, politicamente, culturalmente etc. (SAYAD, 1998, p. 15).

Migração é “uma das forças-chave de transformação social no mundo contemporâneo” (CASTLES, 2002, p. 1.144), “parte integral e essencial dos processos de transformação social” (CASTLES, 2010, p. 32) no mundo globalizado e em rede, e parte do processo de “transformação das estruturas e instituições, que nasce através de grandes mudanças nas relações sociais, econômicas e políticas globais” (CASTLES, 2010, p.13).

O conceito de migração se refere às múltiplas formas de deslocamento de pessoas, o qual aborda e compreende a complexidade dos processos de mobilidade e permanência humanas. Porém, o uso deste conceito é questionado por alguns cientistas, como Cynthia Martins (2012), Rogério Almeida (1977) e Cunha (2011), que preferem usar o termo deslocamento ou mobilidade, esta última

categoria sendo apresentada por Urry e Elliot (2010), Urry (2010), Sheller (2011), Creswell (2010), entre outros, como um novo paradigma para a pesquisa social. Um debate com estes autores é importante para qualquer pesquisa ou análise focada nos temas sobre migrações, tanto por questões metodológicas quanto teóricas (analíticas).

Neste debate, Cynthia Martins (2012) discute os deslocamentos como categoria de análise e critica o uso da categoria migração, referindo-se a um posicionamento de Palmeira e Almeida (1977) na década de 1970, que consideravam que as pesquisas sobre migrações estavam muito limitadas a meros estudos demográficos (fluxos, características de idade e sexo), ao invés de análises histórico-estruturais e abordagens de caráter sociológico.

Martins (2012) sugere que devem ser analisadas as categorias utilizadas pelas pessoas envolvidas nas dinâmicas migratórias, ou seja, deve-se considerar a maneira pela qual os agentes sociais expressam os deslocamentos, isto é, como os fenômenos são pensados, vividos e administrados pelos agentes sociais (MARTINS, 2012). A autora observa que as pessoas não se autodefinem tanto como migrantes, mas se referem muito mais à sua identidade coletiva, sua etnia, suas formas de organização política, sua atividade econômica ou sua relação com a terra como fatores que envolvem determinadas lógicas e dinâmicas de deslocamento (MARTINS, 2012).

Argumentação semelhante é apresentada por Cunha (2011), demógrafo brasileiro que defende o uso do termo mobilidade espacial em vez de migração, termo vinculado a definições de mudança de residência e a cálculos demográficos. Segundo o autor, a “Mobilidade espacial da população” é:

Uma terminologia mais ampla, mas também de uma visão mais complexa do que seria a movimentação da população no espaço, representaria a priori uma vantagem para melhor se compreender a real característica, condicionantes e consequências da dinâmica da população nos seus vários contextos socioespaciais (CUNHA, 2011, p. 9).

Um grupo de pesquisadores defende o que chama de novo paradigma da mobilidade e dialoga com a concepção de uma modernidade líquida de Bauman, sendo John Urry (sociólogo) e Tim Creswell (geógrafo) teóricos de referência.

Nesta abordagem, o próprio fato de estar em movimento – o movimento – é o foco da análise, com ênfase à materialidade e aos instrumentos que possibilitam o

movimento. No paradigma anunciado e discutido (BUSCHER; URRY, 2011; MEDEIROS; MELLO, 2010; SHELLER, 2011; CRESSWELL, 2010; KING, 2012), a atenção parece estar focada na aparência da mobilidade, numa percepção fenomenológica, sem abordar as contradições, conflitos e tensões contidos e expressos nas mobilidades. A ausência de um diálogo com estudos sobre sistemas migratórios ou um debate conceitual que envolva o acúmulo teórico sobre migrações se faz sentir e limita, a meu ver, a abrangência e as possibilidades de análise existentes na categoria mobilidade. O uso da categoria mobilidade pode e deve subsidiar as análises sobre migrações, o que demonstrarei em seguida, e o que será uma das escolhas metodológicas desta pesquisa.

Neste debate sobre a mobilidade, o avanço das tecnologias de comunicação e de transporte é considerado como a força propulsora das mudanças nas mobilidades:

These sociotechnological transformations raise new substantive issues for the social sciences, while also being suggestive of new theoretical and methodological approaches (SHELLER, 2011, p. 1).³

Mobilities theorists pay close attention to the infrastructures, technical objects, prostheses and embodied practices (SHELLER, 2011, p. 4).⁴

Mobility as the manner in which an individual or group appropriates the field of possibilities relative to movement and uses them (KAUFMANN; MONTULET, 2008, p. 45).⁵

Este novo debate sobre a mobilidade não se refere à mobilidade do trabalho, na abordagem clássica (GAUDEMAR, 1977), aquela que Hébette e Marin (2004b, p. 169) consideraram como essência (e não somente como um fluxo aparente) dos processos migratórios, representando as forças da organização do trabalho relacionada aos modos de produção capitalista. A abordagem (pós)moderna da mobilidade observa as suas múltiplas aparências, cabendo aos estudiosos e teóricos da migração elaborar teorias que fundamentem a lógica dessas mobilidades, além daquela relacionada à mobilidade do trabalho.

Sheller (2011) defende que o fundamento principal dos estudos críticos da mobilidade são as relações de poder, que deveriam, portanto, ser o foco das pesquisas sobre mobilidade:

³ Essas transformações sociotecnológicas levantam novas questões de fundo para as ciências sociais, além de serem sugestivas para novas abordagens teóricas e metodológicas.

⁴ Teóricos de mobilidade prestam muita atenção para as infraestruturas, objetos técnicos, próteses e práticas incorporadas.

⁵ Mobilidade como a forma pela qual um indivíduo ou grupo se apropria do campo de possibilidades em relação ao movimento e a usá-lo.

The new mobilities paradigm takes the position that power relations are at the heart of the field. Thus mobilities theory branches off into complex systems theory in ways that are deeply grounded in materiality, and depart from the traditions of social theory that focus on structure in relation to human agency (SHELLER, 2011, p. 3)⁶.

Critical mobilities research instead interrogates who and what is demobilized and remobilized across many different scales, and in what situations mobility or immobility might be desired options, coerced or paradoxically interconnected (SHELLER, 2011, p. 2)⁷.

Na prática, neste paradigma se apresentam não somente mobilidades humanas relacionadas à mudança de moradia ou de trabalho, mas também em relação a viagens, turismo, pesquisa e negócios, além de relacionar outros movimentos como de produtos, ideias, imagens, informações, o estar em movimento como parte da natureza social contemporânea (MARANDOLA JUNIOR, 2009).

Büsher e Urry (2011) pensam uma sociedade em movimento, para a qual é preciso buscar um paradigma que permita entender a multidimensionalidade das mobilidades e seu caráter intrínseco ao viver contemporâneo, como se fosse um estilo de vida, em vez de um movimento inerente e reflexo das transformações sociais, estas caracterizadas por conflitos e disputas.

Esta abordagem se materializa quando Büsher e Urry (2011) apresentam cinco mobilidades interdependentes: a viagem corporal (de pessoas), o movimento físico (de produtos), a viagem imaginária, a viagem virtual (pela internet) e a viagem comunicacional. Os autores enfatizam que viajar sempre significa uma experiência corporal, que envolve prazer e dor.

Segundo Cresswell (2010, p. 163), há seis perguntas importantes que devem orientar a pesquisa sobre mobilidade:

⁶ O novo paradigma da mobilidade assume a posição de que as relações de poder estão no centro do campo. Assim, a teoria da mobilidade se insere na teoria de sistemas complexos, de uma forma que está profundamente fundamentada na materialidade, e parte das tradições da teoria social, que focam na estrutura e sua relação com a agência humana.

⁷ Investigação crítica de mobilidades interroga, portanto, quem e o que está desmobilizado e remobilizado em muitas escalas diferentes, e em que situações mobilidade ou imobilidade podem ser opções desejadas, coagidas ou paradoxalmente interligadas.

First – why does a person or thing move? <...> Second – how fast does a person or thing move? <...> Third – in what rhythm does a person or thing move? <...> Fourth – what route does it take? <...> Fifth – how does it feel? <...> Sixth – when and how does it stop?⁸

Urry (2002) aponta os modernos meios de transporte e comunicação como estruturantes e reveladores dos mecanismos de reprodução. São elementos centrais, móveis e não móveis, que estabelecem relações entre pessoas, mercadorias, informações e ideias (MARANDOLA JUNIOR, 2009).

Neste aspecto, parece estar faltando uma materialidade à abordagem crítica mencionada, buscando contextualizar e analisar a mobilidade além da sua aparência. A meu ver, o desafio consiste em articular as duas abordagens (mobilidade e migrações), pois, enquanto os estudos sobre sistemas migratórios pressupõem a mobilidade como elemento da migração sem questioná-la ou analisá-la, os estudiosos da mobilidade desconsideram o fato de que a mobilidade humana ocorre dentro da lógica de sistemas migratórios.

Para esta pesquisa, o foco apontado por Sheller (2011), no novo campo transdisciplinar de pesquisas sobre mobilidade, com a atenção voltada para a combinação da mobilidade espacial de seres humanos, não-humanos e objetos com a circulação de informações, imagens e capital e a infraestrutura física para o movimento, tornou-se um elemento fundamental para identificar os sistemas migratórios existentes.

Mas migração não é somente mobilidade. Sayad (1998) mostra que o ato de migrar implica fortemente na construção da identidade de todas as pessoas envolvidas, especialmente porque o migrante é considerado como o outro no contexto para onde se desloca, sendo o imigrante o não nativo. O contexto não familiar, outras normas, regras e a necessidade de se territorializar num novo espaço provocam fortes sentimentos e processos de reflexão, adaptação, conflitos e transformações. Sayad (1998) mostra, ainda, que o lugar de onde alguém migrou também passa por profundas transformações em termos concretos e simbólicos, pela ausência do migrante e pela conexão que estabelece entre os dois (ou mais) lugares, o que também ocorre, de outra forma, no lugar de destino.

⁸ Em primeiro lugar – por que é que uma pessoa ou coisa se move? Em segundo lugar – o quão rápido é que uma pessoa ou coisa se move? Terceiro – em que ritmo é que uma pessoa ou coisa se move? Quarta – qual o percurso que leva? Quinta – como se sente? Sexta – quando e como isso para?

Pesquisas realizadas nos lugares de origem e de retorno evidenciam a identificação com categorias da vida coletiva, em que a migração ou deslocamento faz parte das estratégias de sobrevivência e de organização, enquanto as pesquisas que partem dos lugares de destino se defrontam com o fato de as pessoas serem não nativas, novas, outras e, portanto, criando uma identidade migrante, sendo esta vinculada à identidade de trabalhador, ao seu lugar de origem etc.

Com as mudanças nas dimensões de espaço e tempo, a velocidade da mobilidade e circulação aumentou, redefinindo a base original de se pensar a migração, a mudança permanente de residência, visto que esta não pode mais ser pensada em termos definitivos, e nem ser considerada como o (único) fator determinante.

No contexto da ampliação ou mudança de espaços de vida (CUNHA, 2011; MARANDOLA JUNIOR, 2006), a migração deve ser entendida como a vivência de multiterritorialidades, des-re-territorialização (HAESBAERT, 2010), translocalidade e transnacionalidade (BAUBÖCK; FAIST, 2010).

Para Castles (2010), o foco sobre a migração, ao invés da mobilidade, reflete melhor as reais relações de poder. A utopia pós-moderna de um mundo de mobilidade sem fronteiras ainda não alvoreceu e, assim, ainda parece apropriado abordar as migrações como processos baseados na desigualdade e discriminação, controlados e limitados pelo Estado (CASTLES, 2010).

Migrações são, portanto, dinâmicas de deslocamentos e mobilidade espacial de pessoas, dentro de um conjunto de relações desiguais de poder; de pessoas em movimento ou imobilizadas, conectando vários espaços através de redes sociais e fluxos.

2.3 Sistemas e redes migratórias

Estudar migrações no contexto das globalizações requer uma análise da relação migração-globalização, que apresenta inúmeras contradições. A concepção de sistemas migratórios (PEIXOTO, 2004) dialoga bem com as teorias que analisam o mundo como um sistema mundial (WALLERSTEIN, 1989; FRANK, 1994; ARRIGHI, 1996), pela concepção de que todas as atividades e mobilidades sejam parte de forças políticas econômicas estruturantes, porém em permanente disputa.

Migrações devem ser concebidas como resultados de contextos históricos particulares e adquirem uma dinâmica interna que lhes confere as

características de um sistema como um conjunto de países ou regiões que alimentam fluxos migratórios importantes entre si, redes macro-regionais que unem uma região central a uma série de países emissores de migrantes e a interligação entre fluxos migratórios e outro tipo de intercâmbio (político, comercial, cultural e econômico) (PEIXOTO, 2004, p. 27).

Sistemas migratórios se materializam para análise a partir de sua primeira aparência como fluxos migratórios, dentro de outros sistemas:

Os fluxos de imigração ocorrem dentro de sistemas e esses sistemas podem ser especificados em uma variedade de maneiras [...]. A especificação econômica aqui desenvolvida é uma entre várias possibilidades. Em outros casos, o sistema em que ocorre imigração pode ser especificado em termos políticos ou culturais (SASSEN, 2010, p. 119, 120).

Fazito (2010) entende que, articulando outros sistemas, será possível identificar sistemas migratórios propriamente ditos:

Pela associação e sobreposição de diferentes 'redes migratórias': especificamente 'redes de fluxos' e 'redes sociais'. Enquanto a rede de fluxos representa a estrutura topológica bruta e abstrata de um sistema, a rede social representa a topologia sensível e correspondente ao contexto histórico-social de que faz parte (FAZITO, 2010, p. 97).

Esta concepção de fluxos e redes remete à percepção de que as migrações ocorrem através de deslocamentos, fluxos de pessoas, mas que, tanto as realidades nas quais ocorrem, quanto às formas que essas mobilidades assumem, exigem um esforço para identificar e analisar as redes sociais, as relações e as estruturas sociais, econômicas, culturais e políticas que impulsionam e restringem os deslocamentos, e que, por sua vez, são formadas e questionadas por esses. Esta concepção posiciona os estudos sobre migrações no âmbito do debate em relação à estrutura e à agência. Segundo Soares (2004), no debate em relação às correntes teóricas sobre a migração internacional (neoclássica, estruturalista, institucionalista e sistemas mundiais), a análise de redes sociais parece permitir o trânsito entre a perspectiva "estruturalista" e a "subjetivista":

A análise de redes admite o constrangimento formal e a racionalidade relativa, o que significa, metodologicamente, trabalhar com uma rigorosa representação algébrica da configuração estabelecida entre as relações sociais e ter em conta o contexto social no qual os atores tomam decisões (SOARES, 2004, p. 101).

Porém, embora o interesse sobre as “redes” tenha crescido no campo dos estudos sobre migração, especialmente a partir dos trabalhos de Douglas Massey (1993), parece que o debate ainda se limita aos aspectos metafóricos das redes sociais, isto é, as análises não avançam para além da simples descrição e, na maioria das vezes, limitam-se apenas à sugestão de sua existência.

Redes migratórias podem ser pensadas como um conjunto de laços sociais que ligam pessoas e comunidades de origem a certas pessoas e pontos nas sociedades receptoras, intermediado por outras pessoas e instituições, formando uma teia de lugares e pessoas, de informações e pressões (PEIXOTO, 2004).

Esses laços unem migrantes, não migrantes, instituições e empresas em uma rede complexa, de papéis sociais complementares, e relações interpessoais que são mantidas num conjunto informal de expectativas mútuas e comportamentos prescritos. As mais importantes relações em rede são baseadas no parentesco, amizade e origem comum, permeadas por intermediários; e estas são reforçadas por uma interação regular em associações voluntárias ou involuntárias (ASSIS, 2007).

As redes são permeadas por relações de poder, e podem implicar em migrações não esperadas (ou diferentes), nas análises pautadas nos sistemas migratórios.

As teorias das redes focam a ação (agency) coletiva dos migrantes e comunidades na organização de processos migratórios e de integração. As redes informais proporcionam recursos vitais a indivíduos e grupos. No contexto dos países de saída, as redes são muitas vezes analisadas como mecanismos de transmissão de capital cultural (especialmente informação sobre oportunidades de migração, redes e rotas), enquanto no contexto da integração do migrante nas sociedades de acolhida, a ênfase incide sobre o capital social (relações pessoais, família e padrões domésticos, amizade e laços comunitários e ajuda mútua em assuntos econômicos e sociais) (CASTLES, 2010, p. 33).

Soares (2004) argumenta que uma rede migratória não se confunde com redes pessoais. Estas precedem à migração e são adaptadas a um fim específico: a “ação de migrar”. Uma rede migratória “cujas singularidades dependem da natureza dos contextos sociais que ela articula, é também um tipo específico de rede social que agrega redes sociais existentes e enseja a criação de outras” (SOARES, 2004, p. 101).

Uma rede migratória implica origem e destino, e a compreensão do retorno como elemento constitutivo da condição de migrante.

A estruturação das redes sociais é fundamental para a identidade territorial dos migrantes. Identificar-se com um território implica tornar-se parte de determinados círculos sociais e rede de lugares e itinerários e partilhar um sentimento coletivo em relação a signos, códigos e práticas culturais (MARANDOLAJR; GALLO, 2010, p. 415).

Nos sistemas e redes migratórias, as pessoas que migram participam e tomam decisões dentro de processos de des-re-territorialização, de conflitos, de produção de identidades e do espaço onde a vivência multiterritorial está cada vez mais presente, com diferentes graus de territorialização (HALL, 2009; CANCLINI, 2007; HAESBAERT, 2010; CASTLES, 2010). Quando não é sobre a necessidade de migrar (por vezes forçada e sem poder de permanecer), as decisões em jogo são sobre o destino, a forma e as condições do deslocamento.

Considerando que as relações de poder permeiam e estruturam as redes sociais, o foco da pesquisa de redes migratórias são as relações entre um conjunto de atores (SOARES, 2004). Ou seja, a teoria das redes possibilita analisar as relações de poder entre os atores, tentar identificar nas relações em rede as lutas, estratégias e táticas (FOUCAULT, 1979), e como as próprias redes “são utilizadas para direcionar, regular, influenciar, controlar” (SAQUET; MONDARDO, 2008, p. 124).

Estudar as redes sociais e redes migratórias também traz a oportunidade e a necessidade de recorrer, além das teorias sociológicas, a teorias e ideias da geografia política, em que as redes sociais não só conectam atores e revelam suas relações, mas também conectam territórios, criam novos territórios em rede e multiterritorialidades, e processos de des-re-territorialização (HAESBAERT, 2010; RAFFESTIN, 1993; SAQUET; MONDARDO, 2008).

O território não poderia ser nada mais que o produto dos atores sociais. São eles que produzem o território, partindo da realidade inicial dada, que é o espaço. Há, portanto, um “processo” do território, quando se manifestam todas as espécies de relações de poder [...] (RAFFESTIN, 1993, p. 7- 8).

As migrações transformam profundamente as pessoas que migram, as comunidades de onde partem e aonde chegam, seja em nível micro (família, bairro) ou macro (economia, cultura, nações). Não foi só o capital que se globalizou, mas as pessoas também estão conectadas, globais, através das redes sociais e da sua própria mobilidade. As transformações sociais passam necessariamente por

transformações territoriais e pessoais. O migrante é um agente de transformação, tanto posto em movimento quanto provocador de transformações. Com ele migram ideias, redes, dominações, resistências, conflitos e territórios, tanto simbolicamente quanto materializados.

Saskia Sassen (2010) considera como condições atuais que “estruturam” os fluxos migratórios entre dois espaços:

[...] os antigos laços coloniais, a dominação econômica e espaços transnacionais, a atividade militar, a exportação organizada de trabalhadores e os efeitos devastadores da globalização das economias nos países pobres, e o desenvolvimento de complexos turísticos de massa (SASSEN, 2010, p. 116).

Sassen acrescenta, ainda, fatores específicos que podem transformar a condição de pobreza em estímulo à migração internacional, que parecem válidos para a migração interna, com algumas adaptações: o recrutamento direto por empresas ou governos; a formação de comunidades de migrantes que começam a operar como redes de migração; a interdependência crescente entre regiões e países; e a exportação organizada (legal ou ilegal) de trabalhadores (SASSEN, 2010). As migrações entre regiões de emissão e recebimento só começam a vingar, inclusive o recrutamento, depois que as relações econômicas se fortaleceram e se tornaram mais globalizadas, e pela ocidentalização de sistemas educacionais (SASSEN, 2010).

Neste trabalho, portanto, abordo sistemas migratórios a partir da definição acima citada, do sociólogo português João Peixoto (2004), complementada por referências sobre sistemas migratórios, da socióloga holandesa Saskia Sassen (2010), do sociólogo brasileiro Dimitri Fazito (2010) e do geógrafo brasileiro Rogério Haesbaert (2010). A “dinâmica interna” das migrações, mencionada na definição de Peixoto (2004, p. 27), constitui a essência de um sistema migratório, e se refere aos processos de des-re-territorializações e às forças que mobilizam ou imobilizam as pessoas, que definem os territórios envolvidos e as possibilidades e limites da agência das pessoas em relação à sua (i)mobilidade. São forças mobilizadas nas disputas e conflitos que caracterizam os sistemas econômicos, sociais, culturais e políticos aos quais os sistemas migratórios são vinculados.

2.4 Reflexões sobre migrações e o contexto das globalizações

As transformações em curso na globalização moderna só podem existir a partir das materialidades do domínio sobre os territórios, recursos naturais, produtos, trabalhadores, consumidores e processos produtivos. Esta materialidade se traduz em pessoas concretas, vinculadas a territórios e aos processos de globalização financeira, econômica e virtual.

Os exemplos mais extremos são as guerras provocadas pela globalização do capital e os graves impactos sociais e ambientais, que forçam contingentes de pessoas a migrar, participando das guerras e ocupações – ou sendo expulsas ou fugindo destas. Ao mesmo tempo, a globalização cultural e infraestrutural vêm criando uma ideia mundializada de que é possível (e até desejável) viajar e migrar (HAESBAERT, 2010, 2004, 2005), pelas oportunidades de encontros, traduções e diversidade cultural.

Com a globalização econômica hegemônica constitui-se uma nova divisão (dinâmica) internacional do trabalho, dentro do contexto da nova organização da produção, distribuição e consumo mundial, encabeçada por empresas transnacionais ou, como argumentam Hirst e Thompson (1998) – e que se evidenciou nesta pesquisa –, nacionais com atuação transnacional, uma vez que as estruturas das empresas mantêm uma clara relação com Estados-nação, esferas estatais e elites nacionais, e são influenciadas e reguladas pelos Estados-Nações, em última instância, e por seus fóruns internacionais.

A estruturação da nova divisão internacional do trabalho inclui, ao mesmo tempo, desregulações de certos setores de intervenção estatal e novas regulações, principalmente no campo do controle dos Estados sobre os indivíduos. Neste sentido, há vários atores territorializados e dominantes, que estrategicamente intervêm no campo global, cooperando e disputando o mercado, os recursos naturais e a hegemonia. São Estados fortes (com poder militar, concentração dos setores de inovação e patentes, sedes das empresas transnacionais e dos bancos) e empresas internacionais que buscam garantir o acesso e o domínio sobre os recursos naturais, os mercados consumidores e a circulação das mercadorias. Para tal, investem no enfraquecimento de outros Estados-nação (isolando-os econômica ou politicamente, provocando golpes, investindo e armando oposições, iniciando guerras, ocupando-os com forças militares), à custa de empresas nacionais e

estatais daqueles países (privatizações, abertura dos mercados etc.), em favor de empresas vinculadas aos Estados fortes.

Nas teorias econômicas neoclássicas as migrações são analisadas no contexto da divisão internacional do trabalho, e nela ocupam a função de “equilibrar” falhas ou desequilíbrios nos mercados de oferta e demanda de mão de obra, tanto em termos quantitativos (número de empregos) quanto qualitativos (remuneração – *wage-gaps*, condições de trabalho). Esta visão ainda está muito presente, apesar das fortes críticas à ideia de que as dinâmicas econômicas, sociais ou políticas tenderiam a buscar algum equilíbrio. Migrações seguiriam os caminhos entre lugares com excesso de mão de obra e pouca demanda, para lugares onde haveria uma demanda crescente ou acumulada.

Porém, a globalização do capital e a nova organização mundial da produção se estruturam de forma contrária, pois são elas que migram em direção à mão de obra desejada, implicando, ao mesmo tempo, na pressão por uma menor mobilidade internacional e uma maior mobilidade interna da mão de obra produtiva nos respectivos países. A esta mobilidade do capital e das empresas transnacionais se vincula a criminalização da mobilidade das classes trabalhadoras pouco qualificadas ou voltadas para atividades que exigem pouca qualificação, e o estímulo à circulação de pessoas qualificadas, para garantir inovações e implementação das lógicas de produção, gerenciamento e administração impostas pelas multinacionais.

A organização contemporânea da produção se estrutura por meio de uma divisão mundial de inúmeras atividades parciais, em cadeias produtivas e de comercialização. Dependendo das condições locais, certas atividades produtivas localizam-se em espaços específicos, atraindo trabalhadores para esses lugares. Essas condições locais se referem principalmente às políticas dos Estados-nação em relação ao trabalho, importação/exportação, legislação ambiental e incentivos fiscais, além de assegurar que o comando/domínio final da cadeia produtiva se mantenha no país central.

A inovação nos transportes, na informática, na produção flexibilizada e na nanotecnologia permite que as instalações dos sistemas de produção sejam facilmente deslocadas, dependendo das mudanças nas condições estruturais e do surgimento ou fechamento de mercados.

Segundo Lenine (2002), a concentração do poder e do capital é uma tendência do capitalismo global, no qual interesses e intervenções estatais se

articulam com interesses e ações empresariais, criando domínios em expansão, embora estes estejam sempre sujeitos a disputas. Tanto a concentração quanto a superexploração e superprodução leva a situações limites (crises) do sistema capitalista, que tenta superá-las através da expansão de seus mercados, da aceleração da circulação do capital, de inovações tecnológicas e da destruição de capitais (guerras, crises no mercado financeiro etc.).

Entendo a superexploração a partir das contribuições do teórico brasileiro Ruy Mauro Marini (2005), sobre a Teoria Marxista da Dependência. Santana e Balanço (2012) resumem a abordagem de Marini:

Marini esboça uma teorização do conceito de superexploração do trabalho na qual destaca, basicamente, três modalidades de apropriação do tempo de trabalho excedente por parte dos capitalistas, que podem ocorrer pela via da redução do preço da força de trabalho abaixo de seu valor: 1) o prolongamento da jornada de trabalho; 2) o aumento da intensidade do trabalho e 3) a conversão do fundo de consumo necessário do operário em fundo de acumulação do capital. A conjugação de uma ou mais dessas modalidades tornaria o salário (preço da força de trabalho) insuficiente para compensar um processo de trabalho que exija um desgaste físico e mental além do normal, o que implica a violação da lei do valor da força de trabalho e a reprodução atrofiada da mesma. Neste caso, o capital, ao encurtar o tempo de vida útil e de vida total do trabalhador, apropria-se, no presente, dos anos futuros de trabalho (SANTANA; BALANÇO, 2012, p. 5).

2.5 Uma abordagem dos sistemas migratórios

Há quatro questões determinantes nos fluxos migratórios no contexto da globalização econômica e política – às vezes articuladas e coerentes, às vezes contraditórias –, que devem ser entendidas para discutir os sistemas migratórios.

Em primeiro lugar, pode-se observar que a *migração da mão de obra (escassa, não qualificada e qualificada)* decorre da permanente redivisão internacional do trabalho e da (re)alocação contínua da produção, principalmente dentro dos próprios países ou entre países de uma mesma região, especialmente na Ásia e na América Latina. Estas frequentes realocações das atividades vinculadas à produção se somam à desregulação dos direitos trabalhistas, que ocorre no mundo todo, estimulada ou exigida pelas Instituições Multilaterais (IMF), e reforçada pela própria tendência neoliberal de diversos governos: “O capital global apresenta demandas aos Estados-nação e estes respondem através da produção de novas formas de legalidade” (SASSEN, 2010, p. 135).

Observa-se uma crescente tendência de subcontratação, terceirização de serviços e obrigações para empreiteiros. Não há mais nenhum vínculo direto com a empresa-mãe, nenhuma identificação do trabalhador com a empresa, com o local e com a produção (aumentando a alienação). O que há são trabalhadores vinculados a empreiteiras, empresas especializadas em tipos de serviços específicos, que carregam seus trabalhadores de uma obra para outra, criando uma mobilidade extrema, ao mesmo tempo em que há um estranhamento com os locais e uma situação permanente de reorganização da própria família.

A flexibilização e precarização que definem as relações de trabalho na contemporaneidade tornam a categoria trabalho pouco significativa entre os marcadores da identidade dos sujeitos, mas o trabalho não perdeu a sua relevância na construção dos processos sociais hodiernos (CAVALCANTI, 2011, p. 138).

Além do setor da produção cada vez mais mundializado, cresce a demanda por mão de obra no setor de serviços, principalmente nos países e centros onde se concentram as populações de alta renda. Para este mercado identificado nas metrópoles – entendidas aqui tanto como grandes centros urbanos quanto países ricos, desenvolvidos ou produtores de petróleo – há uma migração das periferias (internas e internacionais), com prevalência de migrantes mulheres.

A fragilidade social e violação de direitos humanos (*no campo do trabalho local*) se por um lado não atrofiam os sonhos e desejos dos jovens de alcançar os mínimos vitais sociais [...], por outro, se lhes apresenta como um modelo esgotado para realizar seus sonhos, desejos e suprir suas necessidades materiais. Neste contexto, uma saída possível é a migração internacional. Todavia, a possibilidade de realizar a migração vai depender de sua articulação com redes sociais de migrantes, e, de uma negociação – que se assemelha a escravidão por dívida – com agenciadores de migrantes que viabilizam sua travessia para o exterior (PEREIRA, 2011, p. 226).

Nessas migrações são frequentes as práticas de trabalho escravo e tráfico de pessoas. Pelas suas formas específicas de recrutamento, esta migração se insere perfeitamente na lógica do mercado, da qual fazem parte até as formas mais extremadas de exploração do trabalhador, que evidenciam a contradição de estimular a mobilidade de trabalhadores para então imobilizá-los. Esta imobilização se dá em função das dívidas contraídas no processo migratório e nos locais de moradia e trabalho, como também das condições de isolamento, cárcere privado,

ameaças ou violência física – ou ainda pela combinação dessas práticas perversas contra os trabalhadores.

Constata-se, também, uma movimentação crescente de mão de obra qualificada nas áreas tecnológica (informática, engenharia etc.) e de gestão (administradores, empresários etc.). Esta migração se caracteriza pelo caráter internacional e/ou transnacional, envolvendo pessoas com alto nível de formação profissional em todas as partes do mundo. Trata-se de uma elite da classe trabalhadora posta em movimento pela própria mobilidade do capital. Neste fluxo de migração, a ocidentalização, a padronização dos sistemas educacionais e a globalização acadêmica hegemônica são importantes catalisadores, pois o currículo unificado possibilita a inserção dos trabalhadores qualificados na produção e/ou na especulação em qualquer país, munidos de capital profissional pautado nas mesmas lógicas, pressupostos, concepções e conhecimentos técnicos (SASSEN, 2010).

Uma segunda questão migratória se refere à disputa permanente pelo *acesso e domínio dos recursos naturais*, e tem envolvido estratégias extremas, gerando consequências sociais e migratórias abrangentes. Neste campo estão incluídos:

a) As guerras pelo acesso e domínio dos recursos naturais (Iraque, Líbia, Afeganistão), provocando o deslocamento de milhares de pessoas de suas terras (desterritorialização) – geralmente tratadas como refugiadas – causando a destruição (parcial) da base produtiva do país invadido e a entrada de tropas militares, administradores e engenheiros das nações invasoras;

b) Cerceamento do acesso às áreas de recursos naturais, através da criação de parques ou reservas florestais e extrativistas, expulsando a população ou limitando a sua permanência, usufruto e direito sobre as riquezas naturais ou utilizando novos mecanismos de mercado para conseguir títulos de posse, a exemplo da economia verde;

c) Agricultura comercial em larga escala, obras de infraestrutura e implementação de usinas hidrelétricas para produção de energia, visando garantir o acesso e a exploração dos recursos naturais (provocando inundações e abertura/isolamento de determinadas áreas), desestruturando as economias locais, forçando as pessoas a migrar e, ao mesmo tempo, estimulando outro fluxo de mão de obra em direção às novas frentes de trabalho.

Desde a década de 1970, esses processos provocaram o surgimento de uma grande massa de trabalhadores desterritorializados nos países periféricos, que permaneceram nas margens e nos arredores dos territórios desapropriados ou se somaram ao contingente populacional urbano, o que pode ser definido como a proletarianização urbana da população (COHEN, 2006). Isto criou condições para o capital iniciar a redistribuição mundial das atividades de produção.

Uma terceira questão se refere ao desdobramento e às contradições das migrações consideradas de mão de obra. Não se trata de migração de mão de obra abstrato, mas sim da mobilidade de sujeitos complexos, membros de redes familiares e comunitárias.

Esses migrantes estimulam outras formas de migração – de familiares, vizinhos, colegas etc., que, sem a migração pioneira, não teriam aderido aos movimentos migratórios, que assumem a forma de redes, e muitas vezes formam novas famílias e comunidades transnacionais, possibilitadas pelo avanço tecnológico dos meios de comunicação e de transporte.

Uma quarta tendência migratória se constitui a partir da metropolização da economia e da globalização cultural, em que os grandes centros urbanos se tornam polos de consumo por excelência, com consumidores permanentemente informados sobre os produtos disponíveis no mercado globalizado. A consequência é, de um lado, uma migração em direção às cidades para fazer parte do mundo global e, ao mesmo tempo, uma nova concepção cosmopolita entre os habitantes urbanos, por fazerem parte deste universo e poderem (terem direito a) viajar, uma vez que o “outro mundo” não parece tão diferente e distante.

Esta forma de migração, apesar de estar associada à migração da mão de obra, deve ser entendida principalmente como uma migração de sujeitos em busca de sua cidadania moderna, o que engloba o direito de consumir (viajar, acessar outras culturas, casar com pessoas de e em outros países). Não se trata somente de uma classe elitista, mas de todas as classes sociais nos grandes centros urbanos. Neste caso, o migrar não apenas como “mão de obra”, segundo Sayad (2000), parece contestar a razão que lhe servia de álibi – a busca de trabalho – a única razão aceita de ser imigrante: “Na falta deste motivo estaria confinado ao absurdo aos olhos da razão nacional, pois a presença imigrante não poderia conter em si mesma seu próprio fim” (SAYAD, 2000, p. 21). É necessário reconhecer que um migrante é um sujeito completo e complexo, muito além de “mão de obra”, como

pensado nas teorias e sistemas que analisam e se organizam a partir da definição dos sujeitos sociais como grupos, classes ou categorias homogêneas. Cada sujeito que migra articula histórias, culturas, religiões, crenças, interpretações e concepções particulares, construídas em contextos diferentes, e que não se apagam nem no momento de emigrar, nem quando este se torna imigrante num outro lugar.

A dinâmica e a experiência de migração refletem e interferem nas relações de gênero, raça, geração e de classes. A migração não significa necessariamente uma mobilidade social de ascensão, porém, em todos os casos a migração significa uma transformação do conjunto de relações de poder na família, na comunidade e na sociedade. A própria migração é moldada pelas posições e disputas de poder inerentes ao conjunto de relações sociais e identitárias, e estas são, por sua vez, influenciadas pela experiência da migração, pela relação entre mobilidade e imobilidade, presença e ausência, pelo retorno, e por novas territorialidades e identidades. A migração é um fator de profundas transformações sociais, pelas tensões que provoca nas relações em termos micro e macrosociais.

A migração, portanto, não é a simples redistribuição de mão de obra, mas um processo de intercâmbios, conflitos, articulações e encontros culturais, ligado aos processos vinculados à divisão internacional do trabalho.

A globalização também não é um processo unilateral ou a imposição completa de uma sociedade, de um modelo ou de uma cultura sobre as outras. A globalização também significa uma hibridização cultural que produz, reafirma, resgata ou ressignifica novas realidades e identidades. Estudos sobre as transformações culturais chegam a analisar essas novas realidades que acompanham a globalização econômica e mostram que as migrações e os migrantes contribuem, por meio dos encontros, das diásporas e da vivência transnacional, para as mudanças contra-hegemônicas, muito além da ocidentalização do mundo.

A globalização econômica é articulada a vários movimentos migratórios que parecem funcionais ou às vezes parecem seguir lógicas econômicas e geopolíticas determinadas, mas que, ao mesmo tempo, assumem características contraditórias, por tratar de sujeitos em migração, seguindo e transformando as rotas migratórias e as realidades sociais por onde passam, e das quais participam. Respondem aos estímulos da globalização econômica e formam forças de resistência à mesma globalização. Questionam a hegemonia dos Estados-nações e ao mesmo tempo em que a reforçam. São mão-de-obra disponibilizada ou empregada na economia

globalizada e presença incômoda nos centros do sistema mundial. São movidos pela lógica da divisão mundial do trabalho e tecem suas próprias redes e lógicas de migração em seguida.

2.6 Migrações e transformações na Amazônia

Historicamente, todas as sociedades se estruturaram através de dinâmicas migratórias e de assentamentos, influenciadas por vários fatores, como guerras, colonizações, desastres, modos de produção, comércio, escassez ou abundância de recursos naturais, organização social, reprodução cultural etc. Na Amazônia não foi e nem é diferente. Como em qualquer outro lugar, esse processo de formação assumiu formas específicas e características próprias da realidade amazônica. Forline (2000) mostra como se pode reler e entender a história da Amazônia a partir de movimentos e dinâmicas migratórias, com ênfase na organização indígena antes da colonização, da Cabanagem, do *boom* da borracha e da era dos grandes projetos. Esses elementos serão retomados no capítulo sobre a história de Barcarena.

Historicamente, observam-se diferentes mobilidades entre os povos indígenas antes do processo de colonização. A partir do século XV, com a chegada dos colonizadores, militares e jesuítas, impôs-se uma relação de dominação, resistência, perseguição e alianças, incluindo-se as guerras entre grupos étnicos, o comércio e a produção. Essa nova realidade alterou a dinâmica migratória dos povos indígenas com a inserção dos colonizadores no contexto regional. No século XIX, a revolução cabana mobilizou um grande número de moradores do interior da Amazônia, e resultou numa perseguição violenta e no assassinato de milhares de colonos pelo Exército brasileiro. Em meados desse século, milhares de nordestinos foram recrutados para o trabalho na coleta da borracha e castanha. Posterior, em torno dos grandes projetos se organizaram dinâmicas migratórias na Amazônia a partir da década de 1970.

Nos estudos sobre os processos de migração na Amazônia, as terminologias utilizadas para designar conceitualmente a mobilidade e os deslocamentos de pessoas refletem as políticas públicas voltadas para a região, as formas de organização dos deslocamentos e o perfil das pessoas em movimento.

Neste sentido, os estudos sobre as migrações nas décadas de 1960 e 1970 enfatizam os deslocamentos planejados pelo governo brasileiro para “ocupação” da Amazônia e alívio das tensões sociais no Nordeste e no Sul do país como “colonização”, bem como as pessoas eram referidas como “colonos”, em princípio, convidadas e recrutadas para se inserir nos planos governamentais. As pessoas que se deslocavam sem ser recrutadas receberam a denominação de “migrantes” (GATTI; LÉNA, 1985), cujo movimento era considerado como “colonização espontânea”, sendo este termo contestado por Velho (1997, p. 209) e por Silva (2008) – ambos se referindo ao texto de Almeida (1974) sobre movimentos migratórios nos Vales do Tapajós e do Xingu, e enfatizam as forças/fatores que expulsaram as pessoas do Nordeste (Maranhão) em direção à Amazônia:

A tese da colonização espontânea se desfaz frente à realidade concreta das pessoas que vivenciaram esse processo migratório. Este grupo revela diversos fatores que motivaram a saída, mesmo que esta tenha sido provida por recursos próprios. Dentre estes fatores destacam-se as expulsões do campo, o desemprego e a reduzida possibilidade de reprodução e desenvolvimento social do grupo familiar. Sob esse ponto de vista, o mais adequado seria o uso da expressão ‘migração forçada’ (SILVA, 2008, p. 46).

Segundo a autora, há uma relação direta entre o avanço do capitalismo autoritário e a mobilização da força do trabalho. Sua análise sobre migração está embasada na formação do campesinato na Amazônia, e sua funcionalidade para a sociedade capitalista, que se resume em evitar a superprodução e uma excessiva migração urbana, substituir, onde o capitalismo não fosse capaz de chegar ou como o capital prefere, a agricultura pela mais elevada taxa de lucro e a agricultura camponesa preenchendo o vazio no mercado interno. Não cabe a esta tese aprofundar a formação do campesinato na Amazônia, mas Otávio Velho (1979) demonstra que a migração tanto de agricultores expulsos de suas terras quanto trabalhadores urbanos desempregados inseridos em atividades agrícolas autônomas, intercaladas com atividades de mineração, pesca, coleta de castanha e como peões nas fazendas, transformaram definitivamente a realidade do sul e do sudeste do Pará.

Entre as formas de recrutamento recorrentes na história da Amazônia há o recrutamento, geralmente efetuado por agentes privados, caracterizado pela imobilização do trabalhador por dívida, e que recebeu o nome de “aviamento”, configurando-se como uma forma de escravidão reforçada pelas condições de

endividamento e de isolamento dos trabalhadores, devido às dimensões geográficas da região e à ausência de proteção do Estado. O aviamento se tornou um conceito-chave para a discussão das questões relativas à migração na Amazônia.

Schmink e Wood (2012, p. 84) consideram o aviamento “um sistema de fornecimento, crédito e controle de mão de obra”. O Cientista social Arão Silva (2009), referindo-se à extração da castanha na Amazônia, definem o sistema de aviamento como:

[...] uma evolução do escambo, que de certa maneira deu os elementos necessários à estruturação do sistema de escravidão por dívida. Essa transformação se materializou de forma lenta, durante o período da borracha, e fora transferido com a mesma estrutura, para os castanhais. Essa relação social se consolidara e predominara de tal maneira, que não é estranho encontrar ainda hoje situações semelhantes no campo da Amazônia (SILVA, 2009, p. 1).

Segundo a socióloga Violeta Loureiro (1992, p. 34), o aviamento se constituía (e se constitui) “numa relação de trabalho (cativo e explorado), entre seringueiro, lá na base de produção e os diversos aviadores”. Ainda segundo Loureiro (1992), na sua forma atualizada, “o sistema se caracteriza e se sustenta pela dívida no barracão, na propriedade privada da terra pelos grupos e classes dominantes e no controle da compra da produção e seu beneficiamento” (LOUREIRO, 1992, p. 35), tendo o elemento do endividamento “como elo fundamental na estrutura funcional do sistema de aviamento” (LOUREIRO, 1992, p. 39)..

As teorizações sobre migrações contemporâneas na Amazônia tiveram um debate importante no final dos anos 1970 e início dos anos 1980, enfocando, portanto, o debate sobre as migrações, as colonizações direcionadas e “espontâneas”, e suas lógicas, características e determinantes (HÉBETTE, 1982; MOUGEOT; ARAGON, 1981; IANNI, 1979; SCHMINK; WOOD, 2012; VELHO, 1979). Neste debate, a análise sobre migração estava associada à abertura da Amazônia no quadro das estruturas agrícolas e de garimpagem dinamizadas na região.

Um novo foco teórico sobre migrações se constituiu a partir dos deslocamentos populacionais forçados ou provocados, em decorrência dos investimentos nos grandes projetos e nas obras de infraestrutura na Amazônia (MAGALHÃES; BRITTO; CASTRO, 1996), que se somaram às dinâmicas anteriores.

Mais recentemente, estudos e pesquisas sobre e na região abordaram a imigração estrangeira na Amazônia (EMMI, 2008, 2013; HOMMA, 2009), as migrações transfronteiriças e Pan-Amazônicas (RODRIGUES, 2006, 2009;

OLIVEIRA, 2006; PINTO, 2008; CORBIN, 2007, 2009; ARAGON, 2013) e o tráfico internacional de mulheres (HAZEU; SILVA 2008). Enquanto a atenção dos pesquisadores volta-se preferencialmente para a questão da migração internacional na Amazônia, a migração interna vem perdendo espaço no âmbito acadêmico, apesar de continuar ocorrendo de forma crescente e ser a principal dinâmica migratória nesta região. Trata-se de uma contradição que talvez seja explicável pelos interesses políticos no financiamento de pesquisas; pela demanda em relação às pesquisas sobre migrações definida no Sul e no Sudeste do país; pela atenção política aos processos de integração latino-americana, expressos, por exemplo, na Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IRRSA); e pela importância das redes acadêmicas internacionais que vêm se estruturando e que buscam campos de pesquisa em comum. Finalmente, quem e como se pautam os temas e focos de pesquisa sobre migração? Este e outros questionamentos fogem ao escopo desta pesquisa, mas são extremamente relevantes para a produção de conhecimentos sobre o seu impacto político, econômico e social.

No contexto regional, Barcarena se insere na história das migrações e das transformações sociais na Amazônia. No próximo capítulo, este debate sobre migrações será aplicado a aquela realidade local concreta, pautado no interesse de se inserir nas discussões e nas disputas locais em relação às transformações sociais.

3 FORMAÇÃO HISTÓRICA DE BARCARENA NO CONTEXTO DAS MIGRAÇÕES

No âmbito desta pesquisa, foi possível fazer uma leitura sobre a formação histórica do município de Barcarena com base na análise dos sistemas migratórios que se estruturaram ao longo do tempo naquela região, privilegiando uma abordagem pautada na história social, na tradição e na realidade dos grupos sociais não hegemônicos, sob a perspectiva dos atores sociais locais. Neste capítulo serão apresentados os sistemas migratórios indígena, colonial imperialista, de resistência quilombola, de guerra, de regatão e pendular, e o ribeirinho metropolitano, que acompanharam as transformações sociais históricas e antecederam a implantação do complexo industrial-portuário-urbanístico nos anos 1970.

Os tópicos deste capítulo são estruturados por períodos históricos, cujas delimitações temporais são marcadas por momentos de ruptura, mesmo reconhecendo que há múltiplas histórias, nenhuma linearidade e inúmeras escalas e pontos de vista.

As dinâmicas familiar, comunitária e de trabalho no território de Barcarena têm apresentado mudanças ao longo do tempo, e continuam em plena transformação, graças às ações dos indivíduos na interação com sistemas econômicos, políticos e culturais – estes também sempre em mutação. As transformações locais estão imbricadas nas transformações globais, que sempre mudam em termos de velocidade e configuração (como as atuais globalizações), e abarcam os processos migratórios, que podem contribuir para revelar as dinâmicas sociais e sistemas econômicos, sociais e culturais no presente.

Assim, estudos sobre territorialidade ou desenvolvimento territorial, a partir de uma reconstrução histórica são relevantes para compreender os aspectos do passado (longa duração) e da contemporaneidade que envolve determinadas sociedades ou subespaços de uma região. Trata-se de evidenciar as dinâmicas internas sem deixar de se preocupar com os fatores externos também responsáveis pela influência e configuração de um tipo de desenvolvimento regional e nacional (SOUZA, 2011, p. 96).

Desde a chegada, invasão e ocupação dos colonizadores no século XVII, a partir da criação de postos religiosos e, posteriormente, das freguesias, até a ampliação do complexo industrial-portuário de Barcarena, passaram-se 400 anos de profundas transformações. Foram séculos de conflitos, disputas e alianças que

movimentaram pessoas de várias etnias da ilha do Marajó e do Vale do Tocantins, da Europa, da África e do Nordeste brasileiro para dentro e para fora da região.

Um dos desafios desta pesquisa consiste em apresentar uma breve incursão na história do território de Barcarena, na tentativa de identificar sistemas migratórios significativos que pudessem contribuir para o entendimento de algumas especificidades locais na atualidade. Sem nenhuma pretensão de realizar um trabalho completo, cronológico e exaustivo, ou de pesquisar textos e referências originais, recorri a algumas fontes que serão apresentadas ao longo deste capítulo, que subsidiaram a produção do texto sobre a história do município, reorganizando-as de forma a atender aos propósitos específicos deste estudo, ou seja, de identificar os sistemas migratórios e a sua relação com os demais sistemas e com as transformações sociais que ocorrem no presente.

Partiu-se do pressuposto de que a história de quatrocentos anos de disputas, conflitos e organização social na região de Barcarena, tão próxima a Belém, deve ter resultado em uma realidade complexa. Imagina-se que a sua cultura, identidades, correlações de forças e disputas foram impregnadas com a história de ocupação desta região e com os sistemas sociais e migratórios que “sofreram” e interagiram com a chegada e implementação do complexo portuário-industrial em Barcarena.

Na tentativa de articular pesquisas com informações sobre diversos contextos históricos, podem-se perceber estruturas e dinâmicas que auxiliam na análise sobre a produção do território de Barcarena e os sistemas migratórios, a partir de processos de conflitos e disputas ocorridos desde o século XVII, articulados com o seu entorno (Belém, Baixo Tocantins, Marajó) e com a geopolítica mundial. São pesquisas que abordaram a história dos povos indígenas, dos africanos e europeus na região, os sistemas agrários, os engenhos e a dinâmica açucareira, o sistema de Sesmarias, a exploração madeireira, a época da borracha, a cabanagem e o transporte fluvial (SOUZA, 2011; HENRIQUE, 2007; ANGELO-MENEZES, 1998, 2000; BARBOSA, 2009; CHAMBOULEYRON, 2006; ROCHA, 2012; PEREIRA, 2012; SALLES, 1992, 2004; EMMI, 2010).

3.1 O sistema migratório colonial imperialista e o sistema migratório de resistência quilombola

A colonização inicial e a construção do Forte do Presépio e da cidade de Belém (1616) provocaram confrontos, perseguição, extermínio e escravidão dos povos indígenas. As ilhas da foz do Amazonas e do Tocantins foram transformadas em “palcos de batalhas” e, conseqüentemente, houve eliminação, submissão, reorganização e deslocamento das populações autóctones (SOUZA, 2011, p. 90).

Segundo algumas estimativas, havia cerca de 3 a 4 milhões de índios na Amazônia quando da chegada dos europeus. Os primeiros povos indígenas da região a enfrentarem os ataques dos europeus foram os Tupinambás que habitavam a baía de Guajará e o baixo Tocantins, por ocasião da fundação de Belém, em 1616. Bastaram poucos anos para que as numerosas sociedades que habitavam as imediações da, hoje, cidade de Belém fossem dizimadas, seja por guerras de extermínio, seja através da escravidão ou de doenças transmitidas pelos europeus (HENRIQUE, 2007).

Talvez a batalha principal tenha ocorrido três anos depois da construção do Forte do Presépio, em 1619, quando os Tupinambás se revoltaram contra os portugueses, atacando o Forte. Porém, eles perderam esta batalha sangrenta e tiveram que fugir, submeter-se ou se aliar ao regime colonial (CASTRO, 2009).

Entre 1669 e 1759, a dominação dos povos indígenas pelos colonizadores se estruturou a partir da “submissão através de catequese, função exercida pelas missões religiosas, como unidades de ocupação do território ultramarino” (ALENCASTRO apud SOUZA, 2011, p. 91).

Os indígenas que moravam na região de Barcarena na época da chegada dos jesuítas, segundo Carmo (2011), eram os Aruãs e Martiguras. Carmo (2011, p. 4) se refere a esses grupos como caçadores-coletores, “tendo a migração constante para outras áreas como uma estratégia para a garantia da sobrevivência” e que “com o passar do tempo, as estratégias de sobrevivência passaram a ser vinculadas à permanência em áreas da floresta (aldeias sedentárias).”

Esta imagem da “passagem” de sociedades de caçadores-coletores para agricultores (ou uma combinação de ambos) é tema de grandes debates sobre transformações das sociedades, como, por exemplo, abordado por Thompson (1987) em seu livro clássico “Senhores e caçadores”. Para esta pesquisa sobre sistemas migratórios adoto a vertente da ecologia política, que, a meu ver, apresenta análises mais adequadas para a abordagem das transformações sociais. Enfatizo,

nesta abordagem, o papel das instituições, as forças sociais, econômicas e políticas; e focalizo as relações de poder e autoridade, e de dominação e resistência. Neste caso, explicar como as pessoas se relacionam ou reagem à exploração dos recursos naturais requer algum conhecimento acerca dessas situações, e sobre como direitos de propriedade e outras instituições foram definidos no bojo das situações históricas, ecológicas e culturais (MCCAY, 2002).

Anna Roosevelt (1991), em seu estudo revelador sobre os povos indígenas na Amazônia, desconstrói o determinismo ecológico como explicação para as formas de organização e uso de recursos naturais por parte dos povos indígenas. Esta autora mostra que antes da chegada dos colonizadores existiam sociedades indígenas complexas, com aglomerados de até 10 mil habitantes, muitas delas identificadas justamente na ilha do Marajó, em combinação com comunidades indígenas de coletores, pescadores, caçadores e agricultores.

No Baixo Tocantins, a imagem de um povo nômade que passou a viver em assentamentos pode ser verdadeira. Neste caso, as circunstâncias, conflitos e disputas que ocorreram para que este povo se organizasse desta maneira devem ser consideradas, pois as pessoas produzem seus territórios, seus modos de vida e de produção na correlação de forças existentes. A tecnologia disponível, os recursos naturais acessíveis e os conflitos, disputas e negociações entre os diversos atores presentes no território são fatores decisivos para a ação coletiva e individual em questão consideradas tanto a sua realização como pessoa ou como grupo quanto a sua segurança em relação ao presente e ao futuro.

A mencionada presença dos Aruãs na região de Barcarena pode ser resultado do avanço dos Aruãs sobre a ilha do Marajó:

[...] descendo das Ilhas de Fora (Bailique, Viçosa, Caviana e Mexiana) deslocando antigos Iona (Joanes), desde o ano de 1300 em diante, além de efetuar incursões e assaltos até Barcarena e o rio Guamá, às ilhargas da Cidade do Pará (Belém) (PEREIRA, 2012).

Mas a sua presença também pode ser uma consequência dos deslocamentos dos Aruãs no decorrer das expedições e guerras contra os portugueses que os perseguiram permanentemente, considerando-os quase invencíveis na resistência contra a colonização portuguesa:

Os índios do Marajó eram invencíveis em sua ilha e usavam canoas ligeiras e também atacavam as aldeias dos índios submissos e vinham até aos

povoados e vilas das redondezas para atacar os colonos e seus engenhos. Desse modo, muitos engenhos foram abandonados por seus proprietários (PEREIRA, 2011).

Para vencer os Aruãs, os portugueses envolveram grupos indígenas em conflito com os Aruãs ou aliados aos portugueses (lonas, Tupinambás), para tentar exterminar a resistência e o próprio povo Aruã:

Para tanto, uma segunda expedição, organizada em 1654 pelo capitão Aires de Sousa Chicorro, capitão-mor do Grão-Pará, chefiada por João Bittencourt Muniz, composta de 80 arcabuzeiros e cerca de 500 selvagens Tupinambás, 'deveria levar a destruição desumana numa guerra injusta e inqualificável' (BARROSO, 1953, p. 83) frente aos primitivos habitantes marajoaras (PACHECO, 2010, p. 20).

As expedições organizadas por capitães portugueses, apoiados pelos Tupinambás para derrotar Aruás e nações Nheengaibas, não obtiveram sucesso, apesar de o medo das armas de fogo os terem forçado a destruir suas aldeias da beira do rio, construindo lugarejos no centro daquela ilha alinhavada por igarapés, igapós e lagos (PACHECO, 2010, p. 24).

Pela a dificuldade de vencer os indígenas, Pacheco (2010) discute como as instituições católicas tiveram um papel central na pacificação de vários povos indígenas, por meio dos padres, conquistando e convencendo-os a aceitar a paz e a se relacionar com as missões. Mesmo assim, os Aruãs continuavam a ser perseguidos, exterminados ou levados à força para as missões. Os acordos de paz alcançados pelos padres levaram à dominação total dos indígenas pelos portugueses, algo que eles não tinham conseguido pela força.

Portanto, a presença dos Aruãs na região de Barcarena pode indicar que estes migraram de acordo com as suas estratégias de resistência, saindo da ilha do Marajó, onde já tinham adaptado o seu modo de vida a formas menos sedentárias, de alta mobilidade, para responder aos ataques e expedições portuguesas.

Sobre os mencionados Martiguras, encontrei somente uma única referência, de Pereira (2011), que discute o documento do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira sobre a ilha do Marajó (separata da *Viagem Filosófica*, 1783-1792), na qual relata, em relação à reorganização do espaço indígena depois das primeiras décadas de colonização:

Enquanto nos sucessos das nações, na aldeia de Joanes ficaram os Juionas, por outro nome os Sacacas; os seus inimigos Aroans repartiram-se por várias Aldeias, como eram: a de Najatuba na contracosta, hoje Vila de Chaves; a Aldeia da Conceição, hoje Vila de Salvaterra; a Aldeia de São José, hoje lugar de Mondim, todas na administração que foi dos Capuchos. Os Ingaibas ainda existem nas duas vilas de Conde, e de Beja,

algum dia aldeias de Sumaúma, e Martigura, ambas da administração que foi dos Jesuítas. Dos Mocoons, Mariapans, e Caripunás, por acaso existem alguns dos seus descendentes [...]. Até aqui está a informação do Sargento-mor, pelo que respeita às antiguidades da Ilha (FERREIRA apud PEREIRA, 2011).

Pataca (2005) escreve sobre a guerra doa Aruãs com a nação Juioana, que habitava o interior da ilha do Marajó quando foram forçados pelos Tupinambás e Aruãs a se deslocar para a costa da ilha, até a localidade denominada atualmente de Joanes. Os Juioana se submeteram ao domínio português em troca de apoio militar:

[...] na guerra contra os Aroãs, que foram dizimados na ilha pelos portugueses. Assim, os Juoianes ficaram na Aldeia de Joanes (depois Vila de Monforte) e os Aroãs espalharam-se em diversas aldeias de administração dos capuchos: Najatuba (depois Vila de Chaves), Conceição (depois Vila de Salvaterra), de São José (depois lugar de Mondim) (PATACA, 2005, p. 160).

A criação das missões era uma estratégia de dominação colonizadora sobre os povos indígenas, que se materializou na região de Barcarena com a formação das missões de Samaúma (hoje Beja), Mortigura (hoje Vila do Conde) e Gibríe/Gebrié (hoje Vila São Francisco). Mortigura foi a primeira Aldeia da Companhia do Pará doada aos jesuítas, em 1653, por ordem do Rei. Estes a transformaram em uma aldeia de repartição⁹, em seguida criaram Mortigura-nova, e em 1696 já contavam com nove Aldeias de Índios, com um grande número de aldeados. Segundo o padre Borromeu (1946, p. 11):

O berço originário da Vila São Francisco foi a extinta povoação de Mojuquara, da qual, para lembrança, ainda existe hoje o pequeno igarapé de nome idêntico, que corre próxima à igreja de Gibríe ou Barcarena, um pouco acima da Matriz.

Para utilização da mão de obra indígena, segundo Lobato (2010), os religiosos levavam os indígenas de Martigura até Gebrié para levantar a igreja local, e de Gebrié até Belém, para erguer o Colégio de Santo Alexandre para que aprendessem os ofícios que depois utilizariam nas obras das igrejas, das aldeias e dos engenhos do Pará.

⁹ A 10 de setembro de 1611 foi promulgada uma lei que regulava o funcionamento das aldeias de repartição, cujo objetivo era "repartir a força de trabalho indígena". Eram entidades cristãs cujas funções incluíam a defesa do território através da constituição de uma força militar e os caboclos, denominação dada pelos portugueses aos indígenas catequizados ou matriculados, como os aldeados ficaram conhecidos posteriormente, trabalhavam compulsoriamente sob a guarda de missionários (FRIDMAN, 2014, p. 1).

Enquanto os jesuítas “pacificaram” vários povos indígenas, formaram aldeias/missões de convivência e controle, inserindo-os na construção de igrejas, na confecção de obras religiosas e na produção de alimentos para o autossustento, o (outro) poder colonial, encabeçado pelo rei de Portugal e seus aliados, estava mais interessado na ocupação definitiva das terras coloniais, na defesa das mesmas contra outros poderes coloniais (como os franceses, holandeses e espanhóis) e na exploração de suas riquezas para o fortalecimento da metrópole.

Os indígenas se tornaram um elemento essencial tanto para os objetivos de evangelização e expansão do poder da igreja católica quanto para os objetivos de colonização dos governantes portugueses. Ambos precisavam do controle e da disponibilidade da mão de obra indígena. Esta disputa foi uma das principais motivações para a expulsão dos jesuítas do Brasil e para a confiscação de suas posses em 1785 (ANGELO-MENEZES; GUERRA, 1998).

Para povoar e ocupar o território amazônico, o governo português estimulou a migração de portugueses para a região, inicialmente incentivando com prêmios:

Para contrabalançar o grande número de indígenas a Coroa incentivou a vinda de colonos açorianos, que se concretizou com a chegada de 200 casais das ilhas, mediante ajuda de custo de dois mil cruzados (VIDAL; MALCHER, 2009, p. 81).

A Coroa facilitou e institucionalizou a aquisição de terras através do sistema de Sesmarias, e elaborou regras para o uso e disponibilização da mão de obra indígena, além de investir no tráfico de escravos africanos.

Como Belém foi escolhida como base de ocupação e defesa do território colonizado, nos seus arredores a ocupação pelos portugueses viveu sua dinâmica inicial mais intensa, incluindo a região de Baixo-Tocantins.

A região próxima a Belém, incluindo Acará, Moju, Igarapé Miri, Baixo Tocantins e Guamá, tornou-se uma região voltada ao abastecimento de alimentos para cidade, de exploração madeireira para suprir o arsenal em Belém e para exportação para Portugal, de plantações de cana e instalações de engenhos para a produção de açúcar e cachaça e para o cultivo e coleta de cacau, o que exigia normas e formas de ocupação do território, de sistemas intensivos de transporte através dos rios, uma administração central de arrecadação, comando e controle, e da já mencionada grande demanda de mão de obra.

Todas as atividades concorriam entre si por mão de obra, e entravam na disputa para o controle desta mão de obra, que era predominantemente indígena. Com relação a esta complexa ocupação colonial e à presença dos povos indígenas, e posteriormente dos africanos, em regimes de trabalhos forçados, escravidão, como libertos, mocambos e quilombolas, a região de Barcarena (Barcarena e Conde) é mencionada como lugar de índios, ou seja, onde viviam grupos indígenas em comunidades sob o regime colonial e católico. Estes eram requisitados e distribuídos para o trabalho nas fábricas reais de outras localidades, no transporte, nas obras públicas e para o serviço militar.

A chegada dos colonizadores, as perseguições, o aldeamento e o trabalho forçado mudaram radicalmente as relações sociais locais e os sistemas agrários produzidos pelos povos indígenas até então. Os sistemas dos colonizadores no vale do Tocantins visavam à exploração de riquezas existentes nas florestas e nos rios.

No primeiro século de colonização, o Vale do Tocantins se tornou uma zona de extração intensiva de especiarias, como o cravo, canela, madeira, cacau, estopa, peixe, manteiga de tartaruga, tartaruga, castanha, copaíba e outros produtos extrativistas, além da produção de alimentos para o autossustento e para o fornecimento à população, aos religiosos e às guarnições de Belém e da região, utilizando os indígenas submetidos ao regime de escravidão ou de aldeamento.

De certa forma, os jesuítas reconheciam os modos de produção dos indígenas e procuraram adaptá-los, por exemplo, na intensificação da derrubada de florestas para o cultivo de mandioca, porém, com intervalos maiores entre a derrubada e o plantio do que no sistema tradicional. Ao invés de servir para o autossustento, o extrativismo foi direcionado para a exportação, intensificando as expedições e reduzindo tempo investido na atividade. Os colonos europeus que chegaram à região imitavam as formas de trabalho dos povos indígenas, porém introduziram instrumentos de ferro, acelerando a derrubada e preparando áreas maiores para o plantio (ANGELO-MENEZES, 1999).

A maioria dos colonos ocupou as áreas nas beiras dos rios, em terrenos chamados de sítios (MARIN, 2000), onde plantavam diversos produtos, quase todos voltados para a comercialização, como café, cacau, açúcar e aguardente, para os quais precisavam da mão de obra indígena. No entanto, o trabalho indígena se mostrou insuficiente (e resistente), principalmente nas plantações de cacau, o que

levou à inserção da força de trabalho dos escravos africanos, que eram negociados no mercado do Ver-o-Peso, em Belém.

Nessa região, uma parte das terras foi distribuída através do sistema de sesmarias. Segundo Vidal e Malcher (2009, p. 113): “Entre 1665 e 1705, durante os reinados de D. Afonso VI e D. Pedro II, foram distribuídas na região amazônica 93 sesmarias pelos governadores e confirmadas pelos reis”.

Seis dessas sesmarias se localizavam no Vale do Tocantins (CHAMBOULEYRON, 2006). A maioria dos grandes proprietários, porém, não queria arcar com as despesas oriundas dos processos de mediação e demarcação necessários à confirmação da posse das terras.

Não gostavam de pagar o foro. O padrão de ocupação estabelecido caracterizou-se pela prática agrícola da derrubada e da queimada. Destruída a terra pelo modo operacional agrícola citado, o proprietário estendia sua propriedade e continuava a mesma prática, sempre incorporando extensão, não qualidade de terra. As técnicas agrícolas, nesse sistema, eram desnecessárias, pois exaurida a terra, o fazendeiro solicitava novas sesmarias ou apropriava-se de florestas que eram derrubadas para o plantio. E assim, sucessivamente. Nesse contexto, a indefinição gerada pela não demarcação era conveniente, pois mantinha fluidas as fronteiras entre as glebas pessoais e as de domínio público, permitindo o incorporamento dessas àquelas (VIDAL; MALCHER, 2009, p. 116).

A produção agrícola de exportação, com base no cacau, convivia com outros cultivos, como mandioca e arroz, e com o extrativismo, que mantiveram posições oscilantes entre expansão e retraimento, sobretudo na segunda metade do século XVIII e início do XIX.

Com a expansão das atividades agrícolas voltadas à exportação à época, houve um período de escassez de farinha para suprir as necessidades da população local, da tripulação das canoas e dos contingentes militares, uma vez que as atividades extrativistas eram priorizadas, em detrimento da produção de alimentos, enquanto os padres jesuítas tentavam manter o domínio sobre a mão de obra indígena. Este foi um dos motivos, além das extensas propriedades dos jesuítas e a isenção de impostos, que levaram a uma intervenção drástica por parte do governador Mendonça Furtado, iniciando o período pombalino.

Em março de 1755, Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal, ministro de D. José I, comunica ao governador Furtado, seu irmão, a resolução régia de substituir o rendimento das propriedades por uma cômputo e a de transformar as aldeias e fazendas em vilas destinadas a trazer os índios à civilização e ao contato com a população branca (VIDAL; MALCHER, 2009, p. 95).

O Governador Francisco Xavier de Medonça Furtado alterou a situação administrativa e o nome das antigas missões. Os nomes indígenas dados pelos jesuítas às aldeias foram substituídos por nomes portugueses, por exemplo, a missão de Gebrié passou a se chamar freguesia de São Francisco Xavier de Barcarena (em 1758), em analogia a uma localidade em Portugal, na região de Oeiras, nas proximidades de Lisboa.

A nova política visava à regularização da mão de obra indígena como “assalariada”, ou seja, seria utilizada pelos colonos em troca de pagamento, passando do domínio dos religiosos para o controle dos civis. A partir de então, os juízes e dirigentes das vilas organizavam a distribuição dos indígenas, que, mesmo considerados livres, na prática continuavam a ser intensamente explorados (ANGELO-MENEZES, 2000).

Temia-se a deserção, daí a sugestão de instrumentos que limitassem a movimentação dos índios e de medidas que os persuadissem ao trabalho. Essas ideias constavam de uma declaração datada de 1755, e mostram a intenção de utilização do trabalho indígena pelos colonos, o caráter compulsório do trabalho (VIDAL; MALCHER, 2009, p. 92).

Somente após a proclamação da independência do Brasil, em 1822, a Resolução 76 acabaria com o regime de sesmarias. A partir de então, não havia mais uma clara regulação da posse, porém, foi reestabelecida em 1850, com a promulgação da Lei de Terras, que reconheceu as sesmarias antigas, ratificou formalmente o regime das posses e instituiu a compra como a única forma de obtenção de terras.

Na fase pombalina, o aumento do número de militares e colonos não produtivos pressionou as estruturas produtivas decadentes. A nova administração reproduziu as formas de organização dos jesuítas, porém sem o elemento da religiosidade e da espiritualidade, aplicando uma política severa de impostos e controle da produção que, juntos, levaram a uma escassez crônica de farinha de mandioca. Nesse período havia, ao mesmo tempo, colonos que não produziam para o consumo interno, a falta de insumos para as aldeias indígenas e a insuficiência de mão de obra.

No início do século XIX, parte da produção do Baixo Tocantins era baseada na agricultura de subsistência, na pesca e no extrativismo.

Durante a sua viagem, o general Couto de Magalhães observou que as margens e ilhas do Tocantins eram ocupadas por famílias de ribeirinhos que viviam em “pobres choupanas”, cobertas de palha, sem muros ou divisão

interna. Esses homens tinham poucas posses, restritas a uma canoa, um cão, faca, anzóis algumas roupas e peneiros (BARBOSA, 2009, p. 3).

O crescimento da população nas vilas e as fugas dos índios durante o regime de diretórios intensificaram os descimentos. A administração absolutista incentivou o povoamento das novas vilas, trazendo a esses núcleos os índios que ainda viviam na floresta (ANGELO-MENEZES, 2000).

Para que os mecanismos de controle do Diretório entrassem em vigor, tornou-se necessária a redistribuição da mão de obra indígena entre as atividades agrícolas e de extração de drogas do sertão. Entretanto, se os diretores privilegiaram as atividades do sertão e a administração do Estado requisitava mão de obra para os “serviços reais”, o resultado era o desfalque dos trabalhadores fixados nas vilas e lugares para a produção de alimentos (ANGELO-MENEZES, 2000, p. 110).

Esta política estimulava e provocava a fuga de índios e escravos africanos, estes últimos trazidos para suprir a carência de mão de obra, principalmente para os engenhos e plantações de cacau, cuja produção cresceu muito no século XVIII, mas sofreu uma estagnação no século XIX.

Maria Ângelo-Menezes e Gutenberg Guerra (1998) mostram a importância da exploração madeireira, além da produção agrícola e do extrativismo, para a construção de navios no século XVIII, que era completamente controlada pela Fazenda Real. Esta vocação para a construção naval estava vinculada à estratégia militar e comercial de expandir a frota marítima e fluvial e à abundância de madeira da região: “material nobre da construção geral nos séculos XVII e XVIII, foi uma das descobertas mais importantes para impulsionar o interesse do colonizador na Amazônia” (ANGELO-MENEZES; GUERRA, 1998, p. 127).

A fabricação das embarcações era executada no Arsenal de Marinha do Pará ou controlada por essa instituição, sendo proibida qualquer iniciativa privada, para evitar a diminuição dos rendimentos provenientes da venda das canoas e da perda do controle da produção. Para este trabalho, novamente a mão de obra indígena foi requisitada para “arrastar madeiras da floresta, tratamento de cavalos e outras atividades ligadas ao corte e beneficiamento de madeiras de fábricas particulares” (ANGELO-MENEZES; GUERRA, 1998, p. 129). A distribuição dos índios era feita pelos juizes ordinários das vilas, que garantiam certa quantidade de trabalhadores às fábricas e organizavam uma migração intensa de índios entre as diversas

fábricas de madeira, comprometendo a organização social original dos povos indígenas.

Depois de quase um século e meio de exploração predatória de madeira no Vale do Tocantins, as árvores disponíveis para as fábricas reais e serrarias tornaram-se raras. Neste contexto houve o fechamento da maioria das fábricas reais e particulares. Os colonizadores investiram na plantação de cana-de-açúcar e de cacau manso perto dos rios, e em alguns lugares estimularam a produção de mandioca e a coleta de frutos do sertão pelos indígenas. Todo este investimento se comunicava e se articulava com as cidades de Belém e de Cametá, como polos administrativos, militares e políticos da ocupação colonial, tanto em termos do fluxo de mercadorias, quanto em relação à cobrança de impostos e à organização do trabalho. Conforme a documentação sobre as sesmarias analisada por Angelo-Menezes (2000), muitos proprietários de terras moravam em Belém e exploravam ou se apropriavam de terras naquela região.

Outra atividade que se tornou importante em toda a região do Baixo Tocantins foi o cultivo e beneficiamento de cana-de-açúcar.

A cana-de-açúcar era o produto forte dos sistemas de produção dos colonos. Esse plantio destinava-se, principalmente, à fabricação de aguardente, atividade bastante lucrativa e comercializada em frascueiras e frascos (ANGELO-MENEZES, 2000, p. 105).

Principalmente depois da expulsão dos jesuítas e da criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, o número de fazendas e engenhos aumentou na região de Baixo Tocantins, predominando a produção de açúcar e de aguardente. Segundo Silveira e Marques (2004, p. 5): “Por volta dos anos de 1790, há informações da ocorrência de quase uma centena de engenhos e engenhocas espalhados pelo estuário, e em meados do século XIX são indicados 166 engenhos ou engenhocas”.

Os autores destacam, em Barcarena, um engenho no antigo Jupuíba (Cabeceira Grande ou São Francisco), o engenho no Arapiranga, o antigo engenho no Arienga, o Engenho Madre de Deus e o Engenho São Pedro, ambos na Ilha de Trambioca, além do engenho no Cafezal. Sobre este último, descrevem no seu relatório:

Sítio arqueológico histórico, teve origens no início do século XIX, em 1806, quando foi fundado por Oto Schmid, época em que chegou a ter 85 escravos, e agregando várias outras propriedades como engenhos, sítios e ilhas. O conjunto compreendia uma Capela de Santa Ana, e o prédio da casa-grande, construído em pedra, tijolo e cal, que era conhecido como “casa das trezentas

janelas”. Localiza-se na atualidade ao lado do Porto São Francisco, trapiche da lancha Transarapari (SILVEIRA; MARQUES, 2004, p. 15).

O padre Bartolomeu (1946, p. 38) listou 21 engenhos que existiram em Barcarena até a Cabanagem: Mojucuará, Santa Cruz de Muçuruca, Itauporanga, Massarapó, São Conceição de Garijú, Pedras, Santa Cruz de Tábua, Canta Galo, Germana (fundado pela Companhia de Jesus), Carnapijó, Pescaria Real de Madre de Deus, Conceição de Guajará da Costa, Tapari, Paranaguá, Água Boa, Santana de Cafezal, São Mateus, Arapari, Coroçamba, Mocajuba e Bom Jardim.

Nesses engenhos, grande parte da mão de obra era formada por escravos africanos, uma vez que a mão de obra indígena era cada vez mais escassa, disputada e difícil.

Os negros, aqui escravizados, foram utilizados para trabalhar na lavoura de cana-de-açúcar, em engenhos como o Engenho do Murucutu em Belém e o Engenho do Cafezal em Barcarena (CASTRO, 2009).

Com base na análise das correspondências de diversos cidadãos com o Governo da Província do Pará a partir de 1733, Angelo-Menezes (2000) evidencia a organização da distribuição da mão de obra indígena em localidades como Conde e Barcarena, sem deixar dúvida sobre a dominação desta mão de obra, ao transcreve e as correspondências dos “Governadores com diversos” de 1787 e 1790 a 1792:

Portaria passada ao Aparelhador Carpinteiro de Machado para que o mesmo vá para a real fábrica de Barcarena, munidos de índios e ferramentas, para coordenar os cortes de madeiras que estão sendo feitas (ANGELO-MENEZES, 2000, p. 34).

O governador solicitou aos diretores de Beja, Conde e outras vilas que prontificassem um socorro de índios visando, segundo ele, o aumento da felicidade dos seus habitantes. Ordenou que fosse feita uma justa distribuição dos índios entre os moradores [...] (ANGELO-MENEZES, 2000., p. 36).

Os indígenas e africanos que não se submeteram ao regime de trabalho forçado se refugiaram nas florestas, onde fundavam novas comunidades. Eles não podiam investir na sua permanência nem num sistema de produção agrícola, devido às perseguições e expedições organizadas pelos colonizadores, que contavam com indígenas nas forças militares:

Em 1775, no levantamento mandado proceder pelo governador do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre quantos índios estavam incorporados nos regimentos militares do estado. Foi

encontrado este número de índios e oficiais brancos, 2.898 soldados-índios e 122 oficiais, sendo destacados em Vila de Conde, quatro oficiais e 73 soldados-índios e em São Francisco Xavier de Barcarena, dois oficiais e 24 índios (PEREIRA, 2011).

Tanto os indígenas quanto os africanos formaram grupos de resistência, alguns se organizando em verdadeiras comunidades (mocambos ou quilombos) que serviam como lugares de refúgio e moradia, e como pontos de partida para ataques e assaltos aos transportes, sítios e fazendas coloniais, reais ou particulares.

A partir de 1760, encontram-se mocambos de índios na extensa área banhada pelo rio Tocantins, próximas a Cametá, Baião, Conde e Moju. Os resquícios de um mocambo de índios mostram que eles eram organizados com casas e muitas plantações de mandioca. Os mocambos dos índios fugidos da Amazônia eram móveis, podendo-se identificar a formação de um deles em 1762 na vila do Conde, no rio Piriá (ANGELO-MENEZES; GUERRA, 1998, p. 138).

O complexo sistema migratório no período tratado contava com a migração forçada de africanos para Belém, de Belém para as fazendas de cana-de-açúcar e cacau manso; e de grupos indígenas capturados e colocados em missões, posteriormente chamadas de vilas, sob o controle colonial, além de colonizadores que ocupavam as terras onde moravam parcialmente, e passavam parte do tempo na cidade de Belém. Nessas vilas, encontravam-se também funcionários do rei que circulavam pela região realizando a coleta dos impostos e a organização do sistema colonial, além de grupos de escravos africanos e indígenas que não se submeteram ao regime de trabalho forçado e se juntaram em comunidades (móveis) no interior da região.

A perseguição, captura, aldeamento e escravidão de indígenas e africanos significaram a desterritorialização forçada e a desestruturação de diversos sistemas culturais. Trata-se de um sistema migratório baseado na organização de uma sociedade colonizada e escravista, pautada num forte racismo (em termos de etnia e nacionalidade), na qual os colonos portugueses tiveram acesso às terras e recursos (através das sesmarias, como representantes do poder colonial ou como religiosos da igreja católica europeia), e o domínio oficial sobre a mão de obra indígena e escrava. Com a intenção de controlar e povoar a região (para ocupar e garantir o domínio), as populações indígenas aldeadas pelos religiosos podiam perder a sua identidade indígena original e se tornar “aculturadas”, com a possibilidade de acessar outras terras e ocupar novas profissões.

Todo o sistema econômico e político colonial dependia do paradoxo da mobilização e imobilização das pessoas, interagindo com as complexas mobilidades políticas e econômicas em escala local, regional e internacional.

Localmente, foram destruídos os sistemas agrícolas dos povos indígenas e suas formas de convivência, tentando imobilizá-los nas vilas, aldeias ou nos “lugares de índio” (termos usados conforme o contexto histórico e político) para em seguida mobilizá-los como mão de obra a ser distribuída pela região, e utilizada na exploração da madeira, nas plantações de cacau, no extrativismo ou como artesãos. Como moradores originais da região do vale do Tocantins e da Ilha do Marajó, os povos indígenas mantiveram contato com indígenas não “aldeados” pelos jesuítas, algumas vezes como participantes em expedições de captura de outros indígenas livres, mantendo vínculos sociais ainda existentes ou fugindo das vilas (lugares de índio) ou dos lugares de trabalhos forçados para os mocambos. Os indígenas eram incorporados no sistema

[...] pelo recrutamento militar, pelas relações sociais impostas pelos Jesuítas e, posteriormente, pelo Diretório do Índio que modificou o controle e tutela dos religiosos para a administração dos diretores, impondo o trabalho compulsório dos índios (ANGELO-MENEZES, 2000, p. 93).

As dinâmicas migratórias de fuga, resistência, captura e aldeamentos abrangeram os territórios do Marajó, Baixo Tocantins e Belém.

Os colonos portugueses eram estimulados a migrar para a região, com a garantia de se tornarem proprietários de terras, com acesso à mão de obra barata. Eles, mais os religiosos, a elite governante e comerciantes de Belém se apropriaram das terras sob a forma de sesmarias, tornando esse espaço propriedade deles, independente da presença de outros moradores e do uso tradicional dessas terras.

Dirigentes e comerciantes circulavam pela região para controlar, garantir a circulação dos produtos e o pagamento dos impostos (dízimos), enquanto moravam em Belém ou Cametá, nas freguesias criadas ou nas proximidades das cidades, às margens dos rios próximos a Belém.

Emmi (2010, p. 8) informa que não há muitas informações sobre a origem dos colonizadores portugueses, mas “o perfil traçado aproxima-se do que a literatura registra sobre a imigração portuguesa para outras regiões brasileiras”. No período de 1858 a 1860 foram registrados (habilitados) no Consulado Português do Pará 698

imigrantes, em sua maioria (72,21%), oriundos das províncias do Minho e Douro (EMMI, 2010, p. 9) (Figura 1).

Figura 1 - Região de origem dos portugueses que migraram para o Grão-Pará no período de 1858 a 1860.



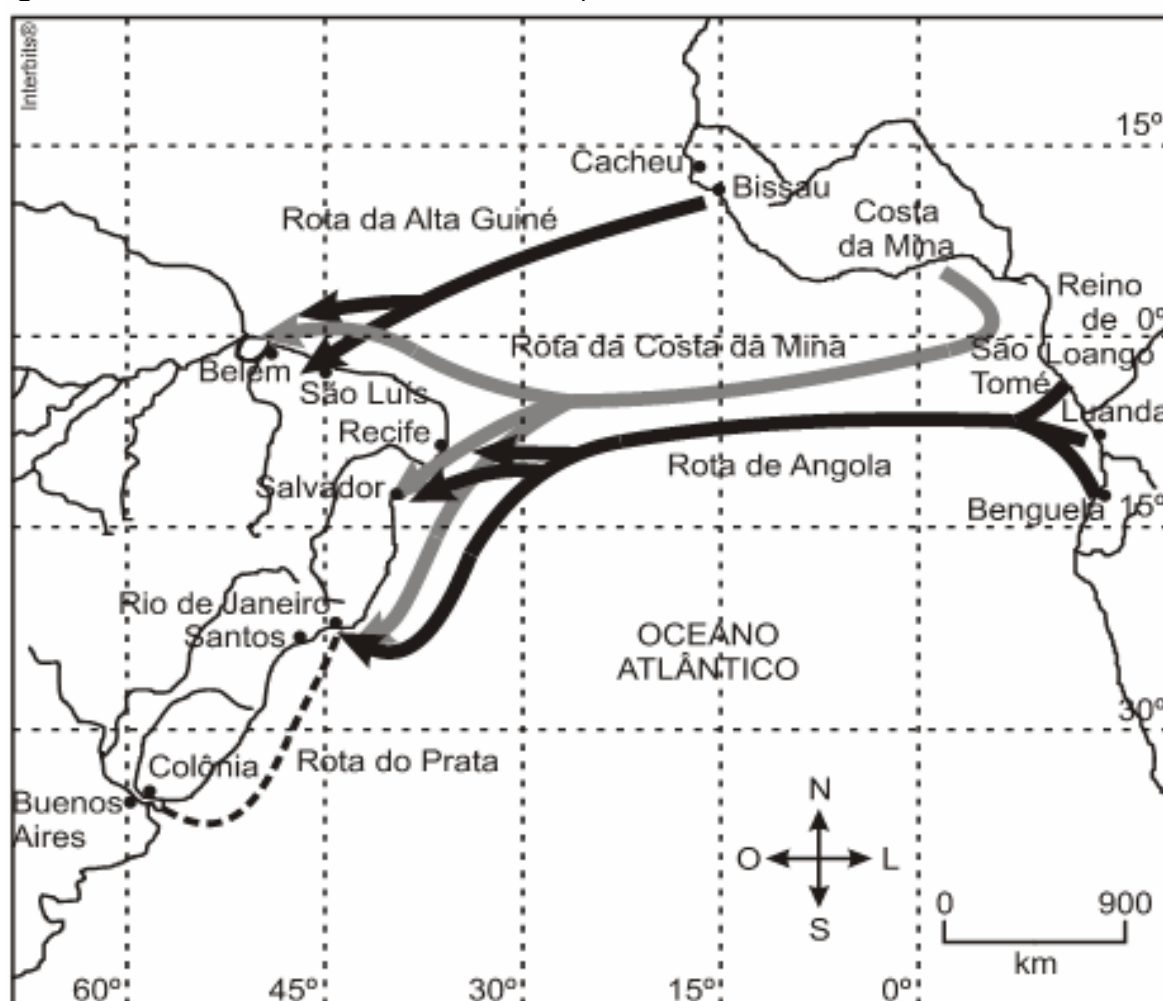
Fonte: Couto e Henaut (2010).

Na história de Barcarena encontrei poucas informações com relação à população africana. Bezerra Neto (2012) relata que a grande maioria dos escravos africanos trazidos para o Grão-Pará no século XVII e início de XVIII eram oriundos da Senegâmbia, através da rota de tráfico Lisboa-Senegâmbia-Maranhão/Grão-Pará-Lisboa, apesar de alguns registros de escravos de Angola. Na segunda metade do século XVIII, a maioria veio da Guiné (Cachêu e Bissau) e de Angola. No decorrer do século XVIII e início do século XIX, a origem dos escravos torna-se mais diversificada, incluindo cada vez mais africanos de Moçambique. Ainda segundo Bezerra Neto (2012, p. 201-202), entre 1680 e 1841, ingressou um contingente de 58.895 escravos africanos no Grão-Pará, a maioria (46.524 escravos) entre 1756 e 1810.

Os africanos que eram trazidos como escravos para a região do Vale de Tocantins foram os mais desterritorializados e atingidos nas suas formas de convivência, se comparados aos povos indígenas e aos portugueses. Em sua maioria, seriam Bantos, divididos em dois subgrupos: angolanos-congoleses e

moçambicanos. A origem desse grupo estava ligada ao que hoje corresponde aos países Angola, Congo e Moçambique (atual região Centro-Sul do continente africano) (GASPARETTO JUNIOR, 2009). Outros eram originários do grupo Sudanês e nações do grupo Guineu-Sudanês (COELHO, 2013). Bezerra Neto (2012, p. 100) ressalta que “entre fins do século XVII até o início da segunda metade do século XVIII houve a presença tão somente dos africanos oriundos da costa ocidental (*grupo sudanês e guineosudanês*)”. A partir da segunda metade do século XVIII ocorre a chegada de novas etnias do grupo Banto, que se tornaram maioria ao longo das últimas décadas de século XVIII e início do XIX (BEZERRA NETO, 2012), representando as origens da costa africana centro-ocidental (Figura 2).

Figura 2 - Rotas do tráfico de escravos africanos para o Brasil.



Fonte: Alencastro (2000, p. 250).

Para uma historiografia completa, além de vincular a história da região à história europeia, especificamente à portuguesa, seria justo incorporar a esta análise a história da África, dos lugares de origem dos africanos traficados e escravizados, como fez de forma brilhante Luiz Felipe de Alencastro (2000), mas esse trabalho não será possível, pois exige um grau de aprofundamento que supera a abrangência e os objetivos desta tese.

Segundo Salles (2004), foi muito expressiva a entrada de negros no Para. Somente a partir da metade do século XIX houve uma diminuição da inserção de africanos no contingente da população escrava, ou seja, aumentou o número de escravos nascidos no território do Grão-Pará: “analisando os dados do censo de 1872, só que apontando o número maior de escravos na província paraense, 31.537 cativos, Conrad indicou o número de 552 escravos africanos” (BEZERRA NETO, 2012, p. 103).

A taxa de sobrevivência não deve ter sido alta no início da escravidão africana no Grão-Pará, ou seja, a exploração era severa, porque a maioria da população de escravos negros presentes eram originados diretamente da África, pois o número de escravos nascidos na região ainda era pequeno. Bezerra Neto (2012, p. 108) não quer acreditar na hipótese de alta mortalidade, argumentando que o número de africanos que embarcaram em Belém quase se igualava ao da população escrava:

Seria preciso haver pesadas taxas de mortalidade para que a entrada de escravos, ao longo do período de 1778 a 1800 [...] fosse praticamente anulada no que tange ao seu impacto no crescimento da população escrava, o que é difícil conceber como crível (BEZERRA NETO, 2012, p. 109).

Porém, estudos sobre a escravidão no Suriname na mesma época, confirmam esta cruel realidade (HONDIUS; ROOY, 2003), o que não deve ter sido muito diferente no Pará.

Neste contexto houve a presença de cativos africanos desempenhando várias atividades em diversas regiões do território amazônico, como o trabalho de escravos no Baixo Tocantins, na coleta das drogas do sertão; no Marajó, com o trabalho na criação de gado; no Baixo Amazonas, onde a coleta do cacau representava a principal atividade econômica no século XIX; na Ilha das Onças; no trabalho de artesanato de cerâmica, além da presença de escravos no próprio espaço urbano da capital paraense. “Os negros, aqui escravizados, foram utilizados para trabalhar na lavoura de cana-de-açúcar, em engenhos como o Engenho do Murucutu em Belém e o Engenho do Cafezal em Barcarena” (COELHO, 2013, não paginado).

Segundo Bezerra Neto (2012), em 1822 havia 7.726 escravos na região do Baixo Tocantins, em uma população de 26.975 pessoas, ou seja, representavam 27,54% da população total. Eles foram escravizados, imobilizados nas plantações tanto de açúcar quanto de cacau, e desvinculados de suas organizações e referências socioculturais.

Muitos africanos escravizados fugiram e formaram comunidades de resistência, inserindo-se numa experiência de um século de resistência do Quilombo de Palmares, que:

[...] representa uma importante etapa na luta pela emancipação do negro no Brasil. A epopeia de sua resistência ficou desde então na memória dos negros, indicando a eles a possibilidade de reorganização de seu estilo de vida e fortificando neles o desejo de liberdade (SALLES, 2004, p. 84).

Cabe ressaltar que o quilombo foi a forma mais radical de resistência à escravidão no Brasil, antecipada pelos processos de resistência nos cativeiros, de fugas e de defesa do quilombo. Muitos autores estudaram, e ainda estudam, os quilombos brasileiros, sobretudo o de Palmares. Os registros oficiais ou as crônicas de época são repletos de termos que remetem às formas de resistência e as fugas de escravos ainda nos finais do século XVII. Reis e Gomes (2000) traçam o estado da arte desses estudos no Brasil, explicitando correntes teóricas subjacentes aos estudos e autores, entre eles a nova história social.

Nesses estudos, encontra-se uma perspectiva adotada mais recentemente, voltada à experiência social. O entendimento da experiência social, empírica, muitas vezes baseada em fragmentos sociais aparentemente sem sentido, foi a perspectiva adotada por Thompson (1986; 1997), que os relacionava incessantemente à análise do contexto. Este autor rompe com as interpretações tradicionais que traduzem uma história linear e de dominantes, e considera como núcleo central da interpretação as experiências sociais que podem ser lidas, de um lado, na construção da vida social, do cotidiano, da família, da cultura, das trajetórias sociais, da sua mobilidade e, de outro, da visibilidade de diferentes formas de resistência e de afirmação identitárias. São exemplos os estudos sobre a experiência dos escravos na constituição dos quilombos e nas lutas em favor da conquista da liberdade e da resistência contra o sistema escravista.

Reis e Gomes (2000, p. 10) consideram que a fuga que levava à formação de povoados, às vezes também associados a outros grupos sob o jugo escravista,

aconteceu nas Américas, ali onde a escravidão “vicejou”. No Brasil, as ciências sociais têm produzido muitos estudos sobre a escravidão, entre eles se incluem aqueles que discutem os processos de fuga e a constituição de quilombos em momento diferentes, o como se mantiveram os quilombos até o presente. Sobre o fenômeno de aquilombamento, há também inúmeros estudos realizados na Amazônia, após a promulgação da Constituição Federal de 1988, que garante e reconhece no Art. 68, das Disposições Transitórias, o direito ao território ocupado pelos princípios de ancestralidade da ocupação. Este é o caso da interpretação sobre a vida e a resistência de escravos e quilombos no rio Trombetas e Cunimã (MARIN; CASTRO, 1993; 1999) e no rio Tocantins (CASTRO, 2005).

Os estudos de história social, sob a influência de Thompson, construtor dessa linha de interpretação, ao romperem com as interpretações correntes, iluminaram a percepção sobre as relações conflituosas e de dominação, a partir da escrita sobre os dominados, os trabalhadores e as classes populares. Em seu livro “Senhores e Caçadores” (1987), o autor expõe a análise e as categorias fundamentais para formar um pensamento crítico. Nessa linha são percebidas as relações entre senhores e escravos, que se estendem para os círculos mais amplos no território amazônico, como confirma Castro (2006a, p. 13):

[...] que foram frequentes as fugas de escravos da praça de Belém, Bragança, Ourem, Quatipuru e Maranhão [...] os fugitivos ganharam o Amapá e as terras das Guianas, pelo mar ou pelos rios, neste caso através das regiões das ilhas, ultrapassando assim as linhas demarcárias da fronteira e criando um sentido próprio de territorialidade .

Esta mobilidade certamente escapa aos estudos sobre a migração e a formação social e econômica do Pará (CASTRO, 2006b) e da região do entorno de Belém, onde se inclui Barcarena.

No Pará, formaram-se muitos mocambos (mais de 61), sendo 13 mocambos na região de Baixo Tocantins, identificados no período de 1734 a 1816, nove mocambos de negros, dois de negros e índios e dois de índios (BEZERRA NETO, 2012, p. 219). Estudos mais recentes, notadamente pós-Constituição de 1988, têm procurado dar conta desse universo de formação de quilombos, que reinventam, na atualidade, formas de luta e reivindicam direitos ancestrais à terra e à cultura. O projeto “Mapeamento de Comunidades Negras Rurais” (CASTRO, 2005; ACEVEDO; CASTRO, 1999), desenvolvido pelo NAEA/UFGA, acompanhou o

processo de etnogênese e de visibilidade com cartografia social de comunidades negras no Pará, remanescentes de quilombos, concluindo que o Vale do Tocantins foi uma das regiões mais expressivas, pela presença e densidade de povoados formados por descendentes de africanos, reunidos em quilombos, sobretudo pela fuga das fazendas, de engenhos e de outras localidades com presença de escravos. Os registros sobre a formação histórica do Vale do Tocantins, dos momentos de ascensão e decadência da economia, coincidem com os movimentos de fuga em toda essa região, que vai da cidade de Belém até as cidades de Cametá e Alcobaca, atual Tucuruí.

No entorno de Belém havia círculos de agricultura, de atividades extrativas e de indústrias, como os engenhos de cana-de-açúcar e serrarias, considerando Belém como o epicentro, com a maior parte das atividades sendo desempenhadas pelos escravos de origem africana. Esses círculos alcançaram áreas distantes, como os municípios das regiões Bragantina, Guajarina e do Salgado, e as ilhas do arquipélago do Marajó e dos municípios próximos a Barcarena. Essas informações coincidem com os registros históricos de fuga de escravos e de missões de captura empreendidas pela administração colonial. Conformava, então, uma faixa de ocorrência de quilombos, e muitos deles se espalhavam pelos rios como o Guamá, Acará, Moju, Bujaru, Capim, Caeté, dentre outros, e pelos igarapés, não raramente em suas cabeceiras (CASTRO, 2006b).

Os motivos para criar esses quilombos eram diversos, como o interesse por ampliar as possibilidades de trocas mercantis, a rebeldia individual em razão dos castigos, ressentimentos e insatisfações. A fuga e as modalidades de inserção nos quilombos não se encaixam num único momento ou modelo. Alguns escravos fugiam, e eventualmente podiam estabelecer um jogo de negociação com os seus senhores (AZEVEDO, 2000, p. 18).

O destino natural dos africanos ou indígenas fugidos, de qualquer maneira, era o mocambo. A fuga se tornara tão intensa com o decorrer do tempo, que o governo, alertado pela imprensa, pressionado pelos proprietários de escravos, decidiu tomar medidas enérgicas, visando a sua destruição.

Do lugar de índio de Conde, antiga aldeia Mortiguara, saíam as escoltas em direção ao lugar de índio de Beja para examinar os distritos adjacentes das vilas e demais povoações, com o objetivo de destruir os mocambos formados por índios que trabalhavam no serviço real, escravos africanos e vadios (ANGELO-MENEZES, 2000, p. 110).

Outra região de grande concentração de quilombos foram as bacias dos Rios Acará, Moju, Capim, Igarapé-Miri e Tocantins, no nordeste paraense. Neste local encontravam-se lavouras de cana-de-açúcar com grande concentração de mão de obra escrava. [...] Por ser uma região muito próxima a Belém, a nucleação e a fuga organizada de escravos eram favorecidas. Foi nela que se localizou um dos maiores mocambos paraenses: o Caxiú. Na época da Cabanagem, os negros desse quilombo aderiram em massa ao movimento, liderados pelo líder negro Félix (COMISSÃO PRÓ-ÍNDIO..., 2013, p. 21).

Neste contexto de colonização, dominação, escravatura e resistências, foram construídas novas identidades, novos territórios (relação política e cultural com o espaço vivido) e novas relações sociais. Além do alto grau de exploração, do avanço da dominação dos colonizadores sobre o espaço e das pessoas disputando entre si, o movimento de resistência a esta dinâmica de ocupação promoveu a fuga e a constituição de novas comunidades de indígenas, africanos e caboclos (“indígenas destribalizados”), quilombolas ou mocambos, novas territorializações, novas mobilidades e uma outra dinâmica migratória “rebelde”, dentro do sistema migratório que caracterizava este período. Neste sistema, pode-se perguntar como se constituiriam as redes sociais que permitiram um movimento tão expressivo em todo o território brasileiro, de fugas de escravos e de formação de quilombos? Que mecanismos eles operavam para obter as informações sobre rotas, defesas, referências e possibilidades?

O sistema migratório era, portanto, formado por redes migratórias de colonizadores, que envolviam as elites e trabalhadores portugueses; e lugares como Portugal, Maranhão, Belém e o Vale do Tocantins; os povos indígenas do Marajó, Vale do Tocantins e Belém; os africanos das colônias portuguesas na África, vinculando continentes com dinâmicas locais de dominação e resistência. Era, portanto, um sistema migratório estruturado a partir de regimes de trabalho, de dominação e de resistência, claramente diferenciados por raça, nacionalidades e etnias. E uma resistência que se intensificou na revolução cabana, a partir de 1835.

3.2 O sistema migratório de guerra na revolução cabana

A Cabanagem foi um movimento histórico de grande importância para o Brasil, especialmente para a Amazônia e, sem dúvida, para o município de Barcarena. Não é meu objetivo tentar resgatar e interpretar a história da Cabanagem, o que vários estudiosos já tentaram fazer, a partir de fundamentos ideológicos e abordagens metodológicas diferentes, como Antônio Raiol (1970), Pasquale di Paolo (1990), Júlio José Chiavenato (1984), Ítala Bezerra da Silveira (1994), Guimarães (2000) e Vicente Salles (1992), este último, segundo Ricci (2007, p. 16), dando um salto nas interpretações sobre a Cabanagem, em relação ao:

[...] debate sobre o papel das lideranças cabanas, pois, ao contrário dos demais, entendem que o fundamental na análise sobre estas lideranças seria perceber empiricamente os quadros do 'pensamento liberal' e do 'socialista', transpostos da Europa para o Brasil .

Uma crítica geral a muitas correntes historiográficas que versaram sobre a Cabanagem vem de Lima (2004, p. 3), ao alegar que:

[...] as defensoras da ordem às apologéticas do povo, guardam entre si um elemento comum decisivo: a noção de unidade cabana. Nela, diferentes anseios, realidades e motivações foram aglutinadas e postas numa pretensa universalidade notadamente ilusória. A multiplicidade cabana foi transmutada em uma união ou uma hegemonia vaga e sem fundamento concreto.

Segundo Salles (2004, p. 33), a Cabanagem foi “um dos movimentos mais profundos, mais sérios e mais característicos da fase da Regência”, com um aspecto extremamente importante – a intervenção das classes populares dos campos e das cidades nos destinos políticos da província do Grão-Pará.

As raízes da Cabanagem envolvem a chegada dos ideais da Revolução Francesa ao Pará, através de padres e estudantes (como Filipe Patroni e Batista Campos), o crescente descontentamento dos pequenos proprietários de terras com as políticas excludentes e arbitrárias, a intensificação dos conflitos dos proprietários de terras com os mocambos, as disputas partidárias e os subsequentes golpes e divergências sobre a adesão do Pará à independência do Brasil devido à “atitude colonial endógena do Rio de Janeiro” (PAOLO, 1990, p. 150). A Cabanagem configura-se como a expressão de “uma luta secular que

estes empreenderam contra a exploração colonial, alicerçando-se no ‘patriotismo’ e no ‘anticolonialismo’” (RICCI, 2007, p. 10).

Os médios proprietários de terras, os senhores de escravos e a elite letrada cultivavam aspirações de poder. Toda a região do rio Guamá e seus afluentes estavam ocupados por modestos proprietários escravistas que entraram em cena na Cabanagem (RICCI, 2007).

A Cabanagem captou as insatisfações de grupos que se encontravam mais ou menos concentrados. Índios e mestiços se reuniam em cinco lugares principais, e também nos lugares de reunião dos combatentes na região de Conde, Beja, e Barcarena; na região costeira, de Vigia a Cintra; em algumas partes da ilha de Marajó; no Médio Amazonas e seus afluentes; e na quinta, a região do Guamá, Moju, Acará e Capim, lugares de grandes plantações e de concentração de escravos (MARIN, 2000).

O incêndio da fazenda de Malcher, o assassinato de Manuel Vinagre, a perseguição de Batista Campos e sua morte prematura uniram vários grupos na Amazônia contra o despotismo do presidente nomeado (PAOLO, 1990).

Com apoio da população de Belém, os cabanos conquistam a capital. No dia 7 de janeiro de 1835, a Cabanagem saiu vitoriosa, e se insturou o primeiro governo cabano (SALLES, 2004).

Seguiram-se três governos cabanos – de 12 de janeiro de 1835 a 13 de maio de 1836, com conflitos internos, ataques e bloqueios do poder imperial, com apoio de forças de outros países, e muitos atos heroicos e coletivos de resistência.

Depois da retirada voluntária de Belém (furando o bloqueio de navios), os cabanos ainda resistiram em toda Amazônia durante vários anos, porém, com a prisão do Eduardo Angelim, em Acará, o movimento ficou sem liderança. Sob o comando do General Andreia, tropas militares formadas por prisioneiros, oriundas do Sul e do Nordeste do Brasil, realizaram um genocídio na Amazônia, calculado em 30 mil mortos (PAOLO, 1990).

Os múltiplos fatores que influenciaram o movimento cabano, os marcadores de identidade, as diferentes motivações e contradições dos interesses entre os grupos e dentro dos grupos fizeram da Cabanagem um episódio complexo na história do Pará, e de grande relevância para a região de Barcarena.

De fato, Barcarena, a região do baixo Tocantins e a região metropolitana não podem ser entendidas sem considerar a importância da Cabanagem. Líderes

cabanos se esconderam e organizaram suas ações a partir daquela região, quando Conde, Beja e Barcarena se firmaram como focos da resistência cabana, onde os engenhos foram destruídos e seus donos assassinados, enquanto Abaetetuba e Cametá concentraram as forças anticabanas.

Foi aí também que as lideranças do movimento foram mortas ou presas. E mesmo sem registros escritos, entende-se que a perseguição e matança dos cabanos depois da retomada do poder pelos legalistas, comandados pelo general Andreia, deve ter devastado e despovoado a região de Barcarena.

A representação da Cabanagem nestas breves palavras pouco evidencia as contradições, os conflitos internos e entre grupos, a diversidade das lutas unidas e isoladas num vasto território. Um exemplo disso é a atitude ambivalente de Eduardo Angelim, o terceiro presidente cabano, em relação à escravidão:

Reconheceu na prática política a emancipação dos escravos que participaram ativamente da revolução e manteve os outros em regime de escravidão (PAOLO, 1990, p. 291).

Dos três chefes cabanos que chegaram ao poder, foi Angelim o que mais contribuiu para frear a marcha da ideia abolicionista e republicana, mandando fuzilar os dois maiores líderes dos escravos, Joaquim Antônio e Patriota. [...] O conselho de guerra cabano comprovou o 'crime' da reivindicação da liberdade, incluída a de escravos em geral, e condenou ao fuzilamento aqueles patriotas (SALLES, 2004, p. 91-92).

A Cabanagem envolveu toda Amazônia, como bem resume Lima (2004, p. 5):

A Cabanagem atingiu um território de imensas proporções: desde os arredores da capital Belém, passando por toda a calha amazônica e seus principais afluentes, até as redondezas de Manaus. Nestas regiões não houve sujeito, ou grupo, que não tenha participado, ou pelo menos vivenciado de perto os combates. Todos os povoados e vilas estavam em disputa.

Isto também incluía, com muita evidência, a região de Barcarena. José Varella Pereira (2011), um grande estudioso da história do Marajó, refere-se às raízes do movimento da Cabanagem em Barcarena:

O caso particular da aldeia Murtigura (Vila do Conde e vila dos Cabanos) chama atenção. Era aí onde brabos tapuias¹⁰ descidos, na marra, de altos rios foram catequizados e domesticados para aprender artes e ofícios, antes de ir servir a proprietários da cidade e vilas dos arredores da capital. Daí mesmo nasceu a subversão dos excluídos na Cabanagem de 1835. Foi à

¹⁰ O termo "tapuias" tem várias interpretações: "O cabocolo, ou tapuia, como disse Veríssimo, é o índio que se mudificou" (SALLES, 1992, p. 137).

sombra do Diretório transplantado que se formou o catolicismo popular mestiço, prenhe de crenças indígenas e deuses africanos, mesclado de reminiscências bárbaras através da religiosidade ibérica no fecundo processo dialético de adaptação aos trópicos (PEREIRA, 2011).

Desde o início da Cabanagem, Barcarena servia como lugar de refúgio de suas lideranças, como relata o Padre Borromeu (1946, p. 12):

Aos 31 de Dezembro de 1834 faleceu no sítio Rosário em Atituba, aliás Arrozal, o lutador da independência, Cônego Batista Campos. A sua morte foi o sinal das lutas e das guerras civis que devastaram as terras de Barcarena durante dois anos (1835-1836). Os Cabanos organizaram as suas tropas de assalto com os Unços ou Onços: negros – escravos que fugiram dos seus patrões e se tinham escondido nas ilhas desabitadas neste tempo. Assaltavam as fazendas e queimaram muitos engenhos de Barcarena, existentes naquela época. [...]

O elemento predominante era formado por Africanos e alguns 'Cearenses' entre outros o afamado Eduardo Angelim, que soube arranjar a Pescaria real de Madre de Deus como propriedade. [...]

Sem misericórdia assassinaram os 'Branços', quer dizer, os Portugueses. [...] O lugar da execução foi Tucumanteua, do qual resta o Cruzeiro do Cemitério dos Cabanos.

Paolo (1990) também não deixa dúvida de que durante a Cabanagem, as localidades de Conde e Beja se constituíram em importantes focos de resistência e revolução. Conde era a base da operação do Eduardo Angelim, de onde eleobilizava os cabanos de Barcarena, Beja e Muaná (PAOLO, 1990, p. 253), e de onde lançou, a 29 de julho de 1835, a proclamação revolucionária (PAOLO, 1990, p. 253).

[...] na freguesia de Conde havia uma grande concentração de cabanos, sendo as cabeças o padre Casimiro, Eduardo Angelim e Geraldo, seu irmão [...] O número de homens armados eram trezentos sendo eles mulatos, cafuzos e tapuios.

Esta força cabana, juntamente com outras, reconquistaram Belém pela terceira vez no mesmo ano, empossando Angelim como o novo presidente. Sob o comando do general Andreia, as forças legalistas que bloquearam o acesso a Belém e conquistaram aos poucos lugares estratégicos no interior, montaram a sua base na ilha de Arapiranga, ao norte do território que hoje é compreendido como parte de Barcarena, estrategicamente próximo a Belém. Quando os cabanos fugiram de Belém, de lá Andreia entrou na capital; e de Belém comandou a perseguição e o genocídio de mais de 30 mil pessoas, aproximadamente, em toda a Amazônia (PAOLO, 1990, p. 352). Ninguém sabe quantas pessoas morreram em Barcarena.

É difícil falar em sistemas migratórios num contexto de guerra, mas não é impossível. As análises e interpretações sobre a Cabanagem mostram uma clara relação das mobilidades entre Barcarena e Belém, sendo que os lugares que se formaram como vilas de índios serviram de base para as forças cabanas, e as ilhas mais próximas da capital foram tomadas pelas forças legalistas como base para atacar a cidade de Belém.

Desde o início, a Cabanagem contou com a participação ativa dos negros livres, libertos e escravos (SALLES, 2004, p. 37).

As tropas para combater as forças cabanas vieram do Rio de Janeiro e de Recife, pois necessitavam de militares que não tivessem nenhum vínculo com a região, nem com a história do Pará e, principalmente, nem com a população local. Havia navios de guerra da Inglaterra e de Portugal. Ou seja, o sistema migratório da Cabanagem envolvia a mobilidade dos ex-colonizadores europeus e dos novos dirigentes (colonizadores) localizados no Rio de Janeiro. Nenhum dos estudos consultados sobre a Cabanagem aborda o papel das mulheres e a sua mobilidade. As mulheres acompanharam e participaram das lutas, das preparações, migraram para a cidade ou ficaram no interior?

Durante da Cabanagem, o sistema migratório que se estruturou era de disputas pelo território, pelo controle sobre a região e pelo projeto político. Os cabanos (indígenas, africanos e colonos) se caracterizaram pela mobilidade que desenvolveram no interior do Pará (fugas e organização para a tomada de Belém) e nas fugas de Belém, virando refugiados de guerra, escondendo-se e circulando pela Amazônia.

3.3 Borracha, cacau, cana-de-açúcar: sistema migratório de regatão e pendular

O período pós-Cabanagem até os anos 1970 foi marcado por uma estagnação na vida econômica e social local, pela expansão e declínio da produção de borracha e açúcar, e por uma dinâmica da produção ribeirinha vinculada ao comércio com Belém.

Os fazendeiros de cacau e de cana-de-açúcar foram alvos tanto dos cabanos quanto das forças legalistas, dependendo da posição que ocuparam durante a Cabanagem. A Cabanagem teve como principal consequência a desorganização do

regime escravista. Cessado o movimento cabano, este se refez lentamente e os negros que escaparam foram engrossar os quilombos (SALLES, 2004, p. 38).

Os anos seguintes à Cabanagem marcaram a lenta reconstrução de antigos engenhos, pois o movimento atingiu, sobretudo, a área da cultura canavieira, desorganizando os alicerces do latifúndio e do regime escravista. De muitas casas grandes restaram magníficas ruínas (SALLES, 2004, p. 39). Ou seja, uma das consequências da Cabanagem foi a destruição quase completa do fabrico da rapadura em grande escala, que era excelente em todo o estado, e a despovoação de grandes regiões. Desapareceram, naquela época, as Vilas de São Miguel de Murucupicuará e de Mojucuará, de Madre de Deus e do Carnapijó (BORROMEU, 1946, p. 13). Outras comunidades cresceram, como a Vila de São Francisco, que recebeu um grande número de refugiados embrenhados nas matas. Alguns construíram suas moradas aí e influenciaram o crescimento da Vila de São Francisco (SOARES, 2012).

Além do declínio da produção de açúcar em razão da Cabanagem, houve uma diminuição da demanda no mercado geral, devido à substituição da cana-de-açúcar por sucedâneo (SALLES, 2004). Somente no século XX a produção de cana-de-açúcar e de aguardente voltou a crescer, até a década de 1980.

A descoberta da vulcanização da borracha por Goodyear, em 1839, aumentou muito a demanda por borracha, principalmente na Inglaterra e nos Estados Unidos. Esta demanda estimulou a exploração do látex na Amazônia, “fazendo forte apelo a uma organização produtiva de tipo escravagista, da qual o índio constrangido foi o primeiro e principal sustentáculo” (SANTOS, 1980, p. 75).

Já na época da Cabanagem, a borracha era um produto importante para a economia de Belém e arredores, como Barcarena. Em 1830 (antes da Cabanagem), foram produzidos 156.060 quilos, e depois de uma drástica queda no início da Cabanagem, em 1835, já no último governo cabano, produziu-se 189.225 quilos em oito meses (PAOLO, 1990). Até 1850, a exploração da borracha estava restrita à região de Belém e às ilhas, sendo o produto mais exportado entre 1900 e 1910, ao lado do café.

Roberto Santos (1980) reforça a importância que a borracha ganhou na segunda metade do século XIX, substituindo a produção de cacau, gerando a entrada de dólares americanos e uma corrida em busca do látex, de tal forma que a mão de obra para outras atividades tornou-se escassa. Observou-se o enriquecimento de poucos, principalmente os estrangeiros, os deslocamentos dos

trabalhadores livres e escravos em busca da exploração da borracha e o governo começando a se preocupar em como fixar a população nos seu lugar de origem, para que a lavoura dos gêneros alimentícios pudesse desenvolver-se.

Há indicações de que de 1825 a 1850 a exploração da borracha restringia-se principalmente aos arredores de Belém e às ilhas. A mobilidade interna na Província do Pará tornou-se expressiva quando os seringais mais próximos da capital já tinham sido ocupados e tornaram-se menos produtivos, em face dos métodos destruidores do trabalho de coleta (SANTOS, 1980). De 1850 a 1870, novas frentes de exploração da borracha foram abertas, passando pelos rios Xingu e Tapajós, chegando até o Madeira e o Purus. “Naturalmente o Pará ficava desfalcado de grande parte de sua população ativa, face às correntes que emigravam na direção do ocidente” (SANTOS, 1980, p. 72).

Portanto, tudo indica que Barcarena teve o seu auge de extração de borracha durante a Cabanagem e nas décadas seguintes, mesmo com sua população dizimada. Pautada na sua inserção na extração da borracha, é provável sustentar que uma parte da sua população deve ter migrado com a abertura de novas áreas de exploração da borracha e da exaustão das áreas de seringais em Barcarena. Até os anos 1990, ainda se encontrava exploração de borracha em pequena escala em Barcarena, como na ilha de Trambioca, entre os resquícios do século XIX.

O despovoamento da região pela perseguição e extermínio durante várias décadas pós-Revolução Cabana, e a abolição da escravidão (1888) provocaram novas políticas de imigração, estimulando a imigração de europeus de várias nacionalidades, de portugueses, espanhóis, italianos, sírios, libaneses e japoneses (EMMI, 2013).

Durante as duas últimas décadas do Império, as elites do Pará apoiavam vigorosamente a colonização agrícola através de imigrantes europeus e criticavam abertamente o governo imperial por não direcionar à Amazônia a imigração estrangeira subvencionada e, nesse sentido, encaminhavam pleitos ao imperador (EMMI, 2013). Porém, não há informações sobre a sua inserção na região de Barcarena, pois o nordeste paraense foi a área escolhida.

Enquanto os pequenos aglomerados urbanos de Barcarena se concentraram nas antigas vilas de índios (Vila do Conde e São Francisco), uma decisão política mudou a sede do município de São Francisco para o lugar atual, onde o rio

Barcarena e o furo de Arrozal se juntam, geograficamente, entre a antiga sede e o Porto do Cafezal, onde se localizava um dos maiores engenhos da região (hoje só restam as ruínas). A mudança da sede ocorreu em 1952, durante o segundo governo do então presidente Getúlio Vargas.

A primeira vereadora da cidade informou o autor sobre a mudança da sede do município:

[...] que seu mentor, o ex-prefeito Frederico Duarte de Vasconcelos (falecido em 15/01/1975), que teve todo apoio do Legislativo (1951 até 1954) para ter a proximidade com Belém, e pelo próprio crescimento da Cidade que se fazia necessário devido à navegabilidade do Rio Mucuruça, o que favorecia o escoamento do extrativismo e outras potencialidades da época (SOARES, 2012, não paginado).

Prefeito por dois mandatos, Frederico Duarte de Vasconcelos foi uma pessoa importante na mudança da sede do município. Como prefeito nomeado no primeiro governo Vargas (1943), ele se empenhou para o reconhecimento de Barcarena como município, o que aconteceu oficialmente em 1944; e durante o seu segundo mandato, entre 1951 e 1954, ocorreu a mudança da sede.

Conceição e Guimarães (1999) elaboraram um rico dossiê sobre a história de Barcarena e nele juntaram transcrições de documentos oficiais em relação à decisão da mudança da sede municipal. Constam desde a exposição de motivos, de 1946, do então prefeito Frederico Duarte de Vasconcelos para o Interventor Federal do Pará até a aprovação, por unanimidade, da mudança da sede pela Câmara Municipal de Barcarena, em 1951.

Em meados da década de 1940, líderes políticos e famílias influentes iniciaram uma campanha para transferir a sede do município, o que se materializou na exposição de motivos do prefeito, que foi levada a debates no estado e passou por várias instâncias até ser formalizada na Lei Municipal n. 71, de 29/10/1952, e na Lei Estadual n. 534, de 23/08/1953 (CONCEIÇÃO; GUIMARÃES, 1999, p. 98).

Na exposição de motivos, o prefeito Vasconcelos descreveu a então sede do município como:

[...] sem indústria, sem comércio, sem vida econômica nem social por ser quase que despovoado [...], sede do governo municipal de Barcarena, uma irrisão de não pequena extensão territorial do município (VASCONCELOS, 1946, apud CONCEIÇÃO; GUIMARÃES, 1998, p. 100).

Em seguida, elencou as vantagens da área pretendida para a nova sede, como a qualidade da terra para construção e agricultura, a situação, inclusive a rota

topográfica, acessibilidade para todo tipo de embarcação, ligações de muitas destas para outros lugares, além de situar-se ali uma área povoada por uma numerosa e ativa população ribeirinha.

O diretor do Instituto Regional de Geografia e Estatística, por onde passou o pedido de transferência, brindou o pedido com um parecer favorável, transcrito por Conceição e Guimarães (1999, p. 98):

O progresso de Barcarena exige a mudança de sua atual sede municipal para outro lugar que reúna condições indispensáveis ao desenvolvimento de sua vida, onde haja facilidade de transporte e comunicações, quer interiores quer exteriores. Situada como está no alto rio Barcarena sujeita a precariedade dos meios de transporte da região, a atual cidade não pode atender aos encargos administrativos da comuna entretendo por assim dizer seu próprio desenvolvimento.

Depois de vencer a resistência por parte do senador Magalhães Barata contra a aprovação da mudança da sede (CONCEIÇÃO; GUIMARÃES, 1999, p. 108), foi iniciado o processo de mudança:

Foi só com a mudança do centro da administração municipal com a edificação do prédio da prefeitura na gestão do prefeito Raimundo Alves Dias que o projeto de transferência da sede se tornou realidade. Coube a seu sucessor, o prefeito Lourival Campos Cunha a 'colonização' da nova cidade, incentivando os antigos moradores da 'velha vila de São Francisco' a transferirem-se para a 'cidade nova', cedendo para estes terrenos e inclusive materiais de construção para que pudessem edificar suas novas residências (CONCEIÇÃO; GUIMARÃES, 1999, p. 98).

Lógicas econômicas e políticas pautaram esta operação, num período em que a mudança da sede da capital do Brasil também foi agendada na nova Constituição de 1946. Os interesses das elites se referiam às suas possibilidades econômicas (escoamento de produção e proximidade das suas terras) e políticas (proximidade e facilidade de acesso a Belém, centro político da região). O estímulo à migração interna se deu pela oferta de lotes e material de construção, além da atração de uma dinâmica econômica devido às atividades da gestão municipal. Com isso, a antiga Vila de São Francisco foi parcialmente esvaziada. Este fato configura-se como um sistema migratório gerado pelo deslocamento coletivo, organizado por um movimento e por uma decisão política local (pelas elites locais, pois não há relatos de participação da população, e teve o respaldo político na esfera nacional e estadual em termos do reordenamento territorial, a partir do interesse de gestão e de desenvolvimento econômico).

Curiosamente, 20 anos depois, o (novo) porto de São Francisco se tornou uma movimentada entrada de material e de pessoas para a instalação do novo projeto de desenvolvimento do Governo Federal, que decidiu, sem nenhuma participação dos governantes e comerciantes locais, implantar fábricas, portos e construir um novo núcleo urbano.

3.4 Sistema migratório tradicional no contexto da chegada dos grandes projetos

Até meadas dos anos 1970, a política nacional voltada para a Amazônia passou por várias fases, planos e investimentos precursores do programa Grande Carajás, inicialmente, sem destinar a Barcarena algum papel específico nos planos elaborados. Mas o seu impacto indireto se fez sentir no contexto local.

A Operação Amazônia, o Plano de Integração Nacional, o I Plano Nacional de Desenvolvimento, o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia) e o Plano de Desenvolvimento da Amazônia criaram instituições, orçamentos, projetos e programas para a integração, abertura, ocupação e exploração da Amazônia (HALL, 1991). Esses planos não consideraram a presença e os anseios das populações locais, pois visavam a colonização por migrantes de outras regiões e abriram possibilidades para o capital, dentro de uma ideologia de segurança nacional e de desenvolvimento capitalista. Porém, apesar da aparência, esses planos ou programas não eram pautados na racionalidade pretendida entre os elementos. Hébette (1989, p. 14) resumiu:

Coerência: sim. Racionalidade, não; planejamento tampouco. Excesso de matérias-primas, ociosidade de equipamentos, sobejo de moeda, sucateamento de plantas industriais mal inauguradas [...] Anarquia da produção! Rearranjos casuísticos!

A ideologia e a economia trazidas no bojo dos planos se traduziam em políticas autoritárias e concentradoras de renda e de terras, que excluía ou ignoravam a vida, a cultura e os interesses das classes pobres rurais e urbanas (LOUREIRO, 1992). Depois de adotar a estratégia de colonização da Amazônia por pequenos agricultores, esta foi abandonada em prol da formação de grandes fazendas e latifúndios para pecuária e implantação de empresas mineradoras capitalistas.

Para a ocupação e exploração da Amazônia os planejadores abandonaram (ou negaram) a organização tradicional de interligação e articulação local através dos rios

e igarapés e investiram na criação de uma rede rodoviária, recortando a floresta e os campos naturais para implementar uma verdadeira colonização. A abertura da rodovia Belém-Brasília foi uma das obras de infraestrutura que mudaram a vida na região do Baixo Tocantins. O projeto foi proposto no Plano Geral de Viação Nacional de 1934, antes mesmo do projeto de construção da nova capital do país, Brasília. Foi planejado e implantado pela Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), por meio da Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (Rodobras) (HÉBETTE; MARIN, 2004a). A partir de 1960, a estrada ficou precariamente trafegável, até que, em 1974, a estrada foi totalmente asfaltada e inaugurada.

A abertura da estrada trouxe para a região o “mercado da terra”, valorizando a posse e a propriedade do que antes era considerado sem valor monetário; o aumento explosivo de fluxos migratórios, principalmente do Sul e do Nordeste do Brasil; a exposição da economia local à concorrência das indústrias e produtores do resto do Brasil; e a intensificação do controle pelo poder central em Brasília.

Com o anúncio da abertura da Belém-Brasília, empresários de fora da região começaram a comprar terras, e as elites locais correram para se apropriar oficialmente das terras que dominavam e das quais dependiam, como os empresários da região de Marabá, que transferiram para si o “domínio útil” das terras “livres”, os castanhais, para não perderem o controle sobre as mesmas (LOUREIRO, 1992, p. 50).

Desde a sua implantação, a Belém-Brasília tornou-se também uma rota de migração e de colonização (como as demais estradas abertas posteriormente), trazendo migrantes/colonos do Sul e do Nordeste, atraindo entre 174.000 e 320.000 colonos no período de 1960 a 1970 (HALL, 1991).

A região de Baixo Tocantins ficou distante do raio de influência direta da estrada e não vivenciou o aumento populacional expressivo, tampouco a valorização imediata das terras. Porém, com a economia baseada na subsistência e no abastecimento do mercado de Belém com produtos da coleta, da agricultura e da produção local de aguardente, cerâmica, frutas, farinha, arroz, milho e feijão, a estrada gerou impactos no contexto local:

A estrada proporcionou o ingresso de produtos industrializados de todo tipo, concorrendo com o artesanato e os pequenos negócios da economia local, provocando sua ameaça ou desaparecimento. [...] indústrias locais [...] não resistiram à concorrência dos produtos similares do Centro-Sul (LOUREIRO, 1992, p. 69).

As consequências deste processo se estenderam à economia do Baixo Tocantins, que, progressivamente perde sua condição de fornecedora

privilegiada do mercado de consumo de Belém (CAMPOS; FARIAS, 2013, p. 15).

Este efeito foi mais forte na indústria de aguardente, que manteve a sua importância na região do Baixo Tocantins durante o século XX, principalmente no município de Abaetetuba. A região tinha uma produção expressiva de aguardente, que era comercializada em toda a Amazônia, impulsionada pelo comércio de regatão¹¹, que possibilitava uma ampla distribuição pelas vias fluviais. Aliás, analisar o fluxo de produtos e os transportadores tornou-se relevante para abordar e entender as relações socioeconômicas que se estabelecem no território e entre outros territórios.

A importância da indústria canavieira e o comércio de regatão sustentaram a economia e as elites locais de Abaetetuba, Igarapé-Miri e, em menor proporção, de Barcarena, com 60 engenhos na região nos anos 1950; e com até 75 engenhos, nos anos 1960 e parte dos anos 1970. Depois da abertura da estrada, aos poucos os engenhos começaram a falir e a fechar, até que, em 1989, todos os engenhos encerraram suas atividades (CAMPOS; FARIAS, 2013).

Segundo Campos e Farias (2013), esta economia organizada a partir de relações arcaicas de trabalho nos canaviais e nos engenhos, e pautada pela servidão, clientelismo, informalidade e coronelismo, sofreu duros golpes a partir da política nacional. A proibição pelo Instituto de Açúcar e do Alcool nos anos 1960, de se produzir açúcar (em prol dos monopólios de produção de açúcar no Sudeste e Nordeste), as legislações e fiscalizações das condições de trabalho em regime de servidão e a chegada pelas estradas da cachaça de Nordeste e do Sudeste do país, mais barata, de melhor qualidade em garrafas de um litro, quebraram a indústria local de cachaça. Da mesma forma, a produção de gêneros alimentícios do Baixo Tocantins passou a sofrer com a concorrência da importação de alimentos de outras regiões do país.

O êxodo rural no Baixo Tocantins a partir dos anos 60, como de resto em outras áreas do entorno de Belém afetadas pelo mesmo processo, rumo à região metropolitana de Belém (CAMPOS; FARIAS, 2013, p. 16).

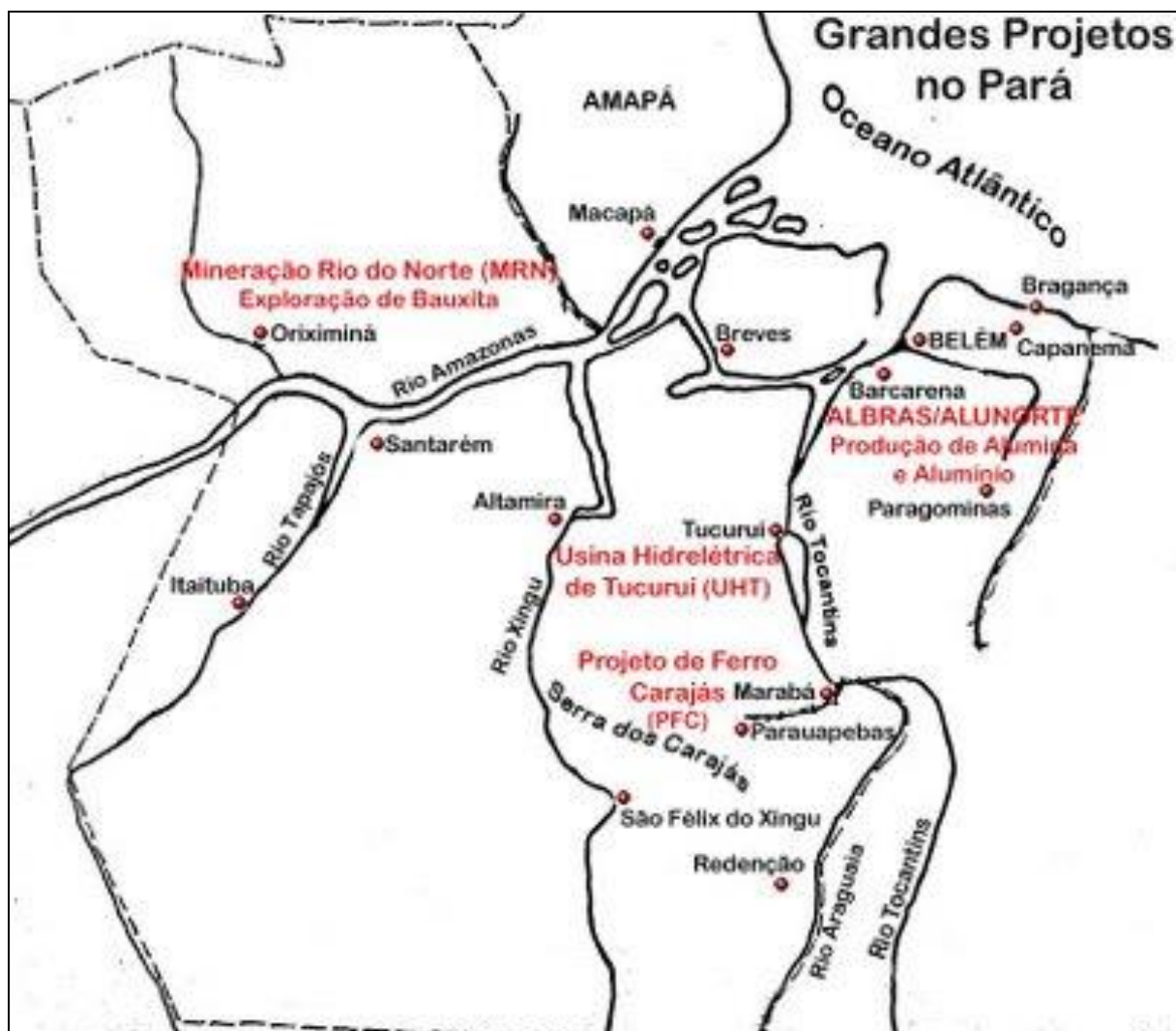
¹¹ Barco conhecido como vendedor ambulante, que realizava venda pelos rios afora em toda a região, abastecendo as cidades, vilas, povoados e pequenos comércios de beiras de rios, com artigos os mais diversos (LOUREIRO, 1992, p. 24).

Junto com a abertura das estradas (outras que vieram depois da Belém-Brasília), outra realidade começou a se firmar na Amazônia: o investimento em grandes projetos combinando mineração, obras de infraestrutura e exploração de recursos naturais.

Em 1967, o megaprojeto Jari foi concebido para a Amazônia, numa parceria entre o Estado autoritário racional e o capital (inter)nacional, para iniciar a negociação da implantação de um projeto agroindustrial, com plantações de monoculturas de árvores estrangeiras, uma fábrica de celulose trazida flutuando do Japão, produção de madeira, arrozais, fazendas de soja, cana-de-açúcar, mamona, dendê, pecuária, uma cidade da companhia, e aproximadamente 40 mil trabalhadores (HALL, 1991). Incentivos fiscais, investimentos estatais e planos megalômanos transformaram a área escolhida numa região industrializada, muito diferente do planejado, significando um rombo milionário nas contas públicas (PINTO, 1986).

Outros projetos se seguiram, pautados na mesma parceria e articulação de empresas nacionais e internacionais com o Governo Federal (e às vezes estadual), procurando expandir o raio de atuação da economia capitalista mundial na Amazônia. Em 1982, o Programa Grande Carajás agregou e sobrepôs vários planos para o estado do Pará, zoneando o território paraense segundo a ocorrência de minérios e conforme os interesses de empresas internacionais, desenhando e investindo em infraestrutura de suporte, além de prever estímulos fiscais e investimentos diretos (Figura 3). Porém, no decorrer do processo, várias empresas internacionais abandonaram os projetos, sendo indenizadas generosamente pelo Governo Federal pelos investimentos que fizeram (US-Steel, Aluminium Limited of Canada/ALCAN, Nippon Amazon Aluminium Company /NAAC) (HÉBETTE, 1989), mostrando que o capital internacional é de fato oportunista, especulador e sem nenhum compromisso com o local, ainda recebendo todo o apoio do Estado pela sua irresponsabilidade social.

Figura 3 - Localização dos projetos integrantes do Programa Grande Carajás.



Fonte: Zona da Tecnologia (2012).

3.4.1 Sistema tradicional antes da chegada das indústrias

Os habitantes de Barcarena nunca imaginaram que sua realidade seria transformada radicalmente pela implantação de um grande projeto no seu território. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1970), no início dos anos 1970 Barcarena contava com um número de habitantes relativamente pequeno, de 17.498 pessoas, com uma densidade populacional de 44,30 habitantes por quilometro quadrado, a maioria localizada no ambiente rural, vivendo da roça, caça, pesca e extrativismo. A vida da população se voltava para os rios que serviam como vias de transporte, fonte de alimentos, de água potável, lugar de banho, lavagem de roupa e de lazer, além do comércio dos produtos da roça, pesca e extrativismo e compra de outros produtos diretamente em Belém ou via regatão (MOURA, 1990; SOUZA, 2006). Até 1980, a população cresceu pouco, mantendo este estilo de vida. A partir dos anos 1980, a população cresceu significativamente (ver Tabela 1).

Tabela 1 - População de Barcarena 1970-2010

Período	Total	% de crescimento
1970	17.498	
1980	20.015	14
1991	45.946	130
2000	63.268	38
2010	99.859	58

Fonte: IBGE (2011).

Os relatos sobre a fatura de peixes, frutas, frutos, caça e produtos da roça, o trabalho coletivo, quando precisava para abrir uma roça ou para fazer farinha, sugerem certa estabilidade e qualidade de vida dos moradores no território de Barcarena, conectados com os municípios próximos (Cametá, Abaetetuba, Igarapé Miri e principalmente Belém), através de embarcações (canoas, barcos, regatões), como explica uma moradora de Itupanema.

Eu sinto saudade, lembranças da época né, que eles passavam o dia inteiro na roça, aí eles levavam peixe salgado, a gente tomava chibé na beira da roça com peixe assado, camarão, pupunha,

Na época aqui na beira da praia a minha vó criava muito pato, aí ela colocava os patinhos dentro do paneiro e trazia lá da casa dela, que era pra lá; ela trazia aqui pra praia, aí ela tirava metade da água os camarão ficavam pulando ela soltava os patinho lá dentro pros patinho comer o camarão [...]

Os barcos encostavam aí pupunha de muita pupunha, cupuaçu, tudo quanto era fruta embarcava pra irem vender pra Belém, tinha os marreteiros que de manhã cedo eles estavam comprando pupunha, comprando uxi, comprando cupuaçu de saco, que era muito era farto, bacuri [...]

Comprava aqui na redondeza todinha e levavam pra Belém, peixe era farto, meu pai chegava com a pescaria assim paneiro de camarão, não tinha pra quem vender né, que aqui não, e colocava assim no sol pra secar, tinha saca de camarão seco que não tinha pra quem vender então era muito farto, e eu sou nascida eu sou filha de pescador e lavrador que é meu pai (Entrevistada 20)¹²

Maia e Moura (1995) sistematizaram e analisaram relatos referentes às formas de organização social do espaço em Barcarena antes da chegada do grande projeto. Com base nos relatos dos entrevistados, as autoras afirmam que as famílias moravam em pequenos sítios, áreas de posse de cada família, definindo uma unidade de produção, dispendo de recursos naturais abundantes. As famílias repartiam os sítios entre os filhos para conservar a posse da terra e a garantia das condições de reprodução da família. A vida comunitária era organizada sob as bases familiares, na qual o sentido de comunidade se confundia com o de família e de produção econômica. Entre os grupos familiares prevalecia uma compreensão da posse coletiva da terra, em que eram estabelecidos acordos sobre a produção e a distribuição dos frutos do trabalho.

Além das posses individualizadas das roças e outras plantações, o uso dos rios para a pesca, os mananciais de caça e também a coleta de frutas comestíveis das árvores nativas eram compreendidas como recursos de uso comunitário. O dinheiro que circulava nas comunidades era um complemento que servia para adquirir determinados produtos que não produziam.

Maia e Moura (1995) enfatizam como a produção da farinha se constituía como a base da organização social dos moradores rurais de Barcarena, desde o seu papel como referência alimentar até a forma de organização do plantio, colheita e processamento da mandioca, incluindo a prática de mutirão (momentos de trabalho coletivo de uma unidade familiar na produção, envolvendo o conjunto

¹² As citações dos entrevistados são identificadas pelo termo “entrevistado + um número”, que corresponde à identificação dos informantes, que consta no Anexo 1.

da família, parentes e vizinhança, para garantir a execução das atividades que exigem o trabalho de várias pessoas).

Segundo as mesmas autoras, a comercialização dos produtos sofria com a dificuldade de escoamento, dependendo de pequenas embarcações a vela, barco, montaria, reboque, casco, levando até doze horas para chegar a Belém; ou da figura de marreteiro, comerciante de barco que comprava e vendia produtos, muitas vezes registrando as dívidas e créditos em um caderno.

Havia contradições, conflitos e violações nas formas de organização das comunidades antes da chegada do complexo Albras – aspecto importante para lembrar e entender as mobilidades e as des-re-territorializações seguintes.

Além da coleta e cultivo de frutas, peixes, produção de farinha e dos momentos de festas culturais e religiosas, havia uma realidade de pobreza e sofrimento. A mortalidade infantil era alta (várias famílias falam com naturalidade dos irmãos, irmãs e filhos falecidos ainda crianças), havia condições de trabalho degradantes, exploração do trabalho nas olarias, nos engenhos e nas plantações; muitas famílias precisavam mandar filhas e filhos para Belém para trabalhar em casas de família ou nas pequenas fábricas na cidade, diminuindo assim a demanda por alimentação, e eventualmente iniciar ou retomar os estudos com a inserção nas escolas de Belém. Famílias inteiras migravam para Belém quando eram expulsas das suas terras pelos novos proprietários.

Na viagem de balsa até Barcarena, em junho de 2014, conversei com um senhor idoso, com mãos de pele grossa, cheias de calos e cicatrizes. Ele contou que trabalhou boa parte da sua vida nas olarias e engenhos de Abaetetuba e Igarapé Miri. Contou do trabalho árduo e exaustivo nos fornos, dos acidentes e do pagamento irrisório, das precárias condições de alojamento para morar próximo do lugar do trabalho, longe da família, onde começava trabalhar quando o sol nascia e só terminava à noite, depois de escurecer. Hoje, ele mora em uma casa simples, no bairro do Jurunas em Belém, seu corpo é marcado pelo trabalho duro que exerceu para “os barões” da região.

A funcionária de uma empresa mineradora em Macapá, e filha da comunidade São Lourenço, lembra-se da sua infância:

Os meus antepassados, minha vó, meus tios são todos daqui de Barcarena, nativos daqui de Barcarena, aí a minha vó plantava né, tinha a lavoura dela aqui com todos os filhos, a minha mãe jovem, menina ainda, foi pra Belém,

pra cidade, trabalhar em casa de família na juventude dela, aí surgiu a minha pessoa. Ela voltou pra cá ficou um tempo, aí quando eu peguei paralisia, ela foi pra Belém voltar a trabalhar e me levou pra lá com ela (Entrevistada 35).

Uma jovem moradora do bairro Murucupi, que em 2012 trabalhou como “peão de trecho”¹³, por alguns meses, na fábrica da Sadia, recrutada em Barcarena, também se refere ao passado de trabalho doméstico em Belém em casa de família:

Eu trabalhei um tempo em Belém em casa de família né. Eu trabalhei uns três anos, mas eu ainda não tinha os meninos. Eu tinha dezesseis e voltei com dezoito pra cá. É porque, assim, quando a gente era menor, a mamãe não tinha condições, só ela com o papai né, aí a gente tinha que sair pra trabalhar mesmo menor de idade, hoje em dia não pode mais fazer isso né, mas antes a gente trabalhava mesmo, tomando conta de criança né, ajudando na cozinha, lavando roupa. Eu não recebia salário, só mesmo ganhava calçado, roupa e quando vinha pra cá eles davam o dinheiro da passagem né, de ida e vinda só (Entrevistada 26).

Lembrando-se da sua infância, dona Cocota, citada por Marin (2013, p. 46), que morava na beira do rio Icarau, mas cuja família foi expulsa pelo português, dono das terras onde moravam nos anos 1970, colhiam e plantavam antes da chegada do projeto do Albras, contou que com 15 anos:

Eu vim para aí, vinha passava semana toda aí, quando era final de semana eu ia pra lá, pro sítio [...] eu trabalhava né, aí ele tinha que vir me trazer de noite [...] aí segunda-feira eu já ia trabalhar (ACEVEDO MARIN, 2013, p. 46).

Esta realidade perpetuava (e perpetua), como relatou uma moradora do bairro Pioneiro, oriunda da comunidade Acuí:

Então, quando eu comecei, que eu saí de casa, logo a princípio aqui existia muita madeira, o papai tirava muita madeira, tinha muita caça, então isso aqui mesmo na estrada do Conde era fartura, nós tínhamos, no entanto mamãe e papai tiveram dez filhos né, e conseguiram sobreviver com dez filhos depois de um tempo papai morreu, eu estava com dez anos de idade, a partir daí ficou mais difícil, aí não tinha, só a mamãe, as mais velhas começaram a sair pra trabalhar na casa de família pra ajudar em casa (Entrevistada 5).

Naquela época, as terras não eram tão livres, pois havia donos, herdeiros das sesmarias ou posseiros mais recentes, desde a própria igreja católica até comerciantes, a quem os habitantes pagavam taxas, arrendando as terras ou

¹³ Termo usado nesta tese para nomear as pessoas que circulam pelo país, sendo recrutadas e contratadas por empresas e empregadoras por períodos curtos.

simplesmente ocupavam sob a permissão dos chamados donos. Esta relação de dependência podia levar à expulsão dos moradores, como citado no relatório de Acevedo Marin (2013).

Eu lembro porque lá nesse lugar era de um senhor lá, de um senhor português, aí depois não sei por que motivo, não era nossa terra, ele nos despediu da lá da terra dele [...] E nós viemos pra cá (Belém), nós ficamos um tempinho sem casa (Sra. Dulcinéia do Couto Melo. (ACEVEDO MARIN, 2013, p. 21).

O Zé Barreira expulsou a família formada pela senhora Ricarda e senhor Raimundo Nery Costa. Tendo dez filhos, foram obrigados a encontrar alternativas ante a expulsão [...] (que levou a) o rito de passagem de morar em Belém (ACEVEDO MARIN, 2013, p. 64).

Encaminhar meninas para Belém, para trabalhar em casa de família, era uma das estratégias de sobrevivência de muitas famílias de Barcarena, como era o trabalho dos filhos nos engenhos, fazendas e olarias em troca de favores. Uma mobilidade do trabalho num contexto quase feudal, em que as famílias moravam em casas simples, em terras sem definição clara de propriedade e seus filhos prestavam serviços em troca de favores aos donos de engenhos, plantações ou às famílias urbanas.

O sistema migratório existente antes da implantação do complexo portuário-industrial-urbano pode ser entendido, portanto, como ribeirinho metropolitano, inserido num contexto de relações pautadas por dependências de proprietários de terras, donos de engenhos e marreteiros. Havia um movimento pendular expressivo entre Barcarena e Belém. De canoa, barquinhos a vela ou pequenas embarcações a motor, as pessoas pendulavam entre os mercados de Belém e as comunidades ribeirinhas de Barcarena. Eram viagens demoradas e pesadas, visando à comercialização de produtos da roça, extrativismo e pesca, e a compra de produtos em Belém. Havia também um fluxo de jovens, principalmente mulheres, adolescentes e até crianças, que saíam das suas comunidades para morar em Belém, em casa de família, como doméstica, ou nas periferias de Belém, em casas simples, divididas com outros familiares ou conhecidos, trabalhando em fábricas de guaraná, castanha, nas feiras etc. A vida nas comunidades não garantia o sustento de toda a família.

Havia já “peões de trecho”, pessoas que saíam das suas terras porque mal conseguiam sobreviver, e iam trabalhar nas plantações de cana-de-açúcar, nos

engenhos e nas olarias, onde moravam em alojamentos simples e trabalhavam desde o amanhecer até o sol se pôr.

Era uma mobilidade relativa, pois as pessoas viviam livres no território, mas nem sempre com direito de permanecer, e por vezes eram forçadas a sair em busca da sobrevivência em Belém. Os marreteiros ocupavam um papel de mobilidade permanente ao conectar as comunidades com a cidade e vice-versa, criando uma relação de dependência por parte dos habitantes, a partir de uma dívida permanente, negociada a cada passagem.

Porém, não havia agentes hegemônicos monopolizando a totalidade das terras, as atividades e a organização produtiva. Em geral, a terra era abundante e fértil e os sistemas de produção e reprodução cabocla garantiam uma vida relativamente autônoma, apesar de poucas perspectivas além deste horizonte vulnerável às ações dos agentes com mais poder.

3.4.2 Alumínio, Grande Carajás e Caulim: o contexto (inter)nacional

Os anos 1980 trouxeram a maior transformação social pela qual o município tinha passado até então. As olarias, serrarias, fábricas de palmito, plantações de abacaxi, coco e laranja, os sítios e roças cederam lugar ao porto de Vila do Conde, à fábrica da Alunorte, à estação de energia da Eletronorte e à nova urbanização, chamada Vila dos Cabanos.

Num contexto de um governo autoritário e da expansão do capital internacional em busca de territórios para investir e de recursos naturais, em especial os recursos energéticos alternativos (hídricos) e minérios, Barcarena foi inserida num megaprograma de investimento do Governo Federal Brasileiro – o Programa Grande Carajás, criado para organizar e articular investimentos que já estavam sendo feitos no Pará, e necessitavam de um investimento muito maior do que o aplicado até então.

Barcarena passou a ser um passo a mais num projeto nacional que visava uma maior integração da Amazônia na economia brasileira e internacional por meio do acesso e exploração de suas riquezas naturais e minerais e de seu potencial hidrelétrico, seguindo e complementando o uso do território para a expansão da pecuária, assentamentos rurais (para aliviar tensões sociais em outras regiões e para a formação de reserva de mão de obra para outros projetos de construção), e

ainda garantir a ocupação populacional, como parte de uma estratégia de segurança nacional. Barcarena foi escolhida como polo industrial-portuário na cadeia produtiva do alumínio.

Segundo Tarsitano Neto (1995), em 1979 o mercado internacional de alumínio passou por uma crise mundial, devido às crises do petróleo em 1973 e 1979, que resultou em uma drástica reestruturação dessa indústria (caracterizada pelo uso intensivo de energia) e provocou uma redistribuição espacial da sua capacidade produtiva. Esta redistribuição direcionou parte da cadeia produtiva de alumínio de um grupo de países da Europa, do Japão e dos Estados Unidos, para países da Ásia e da América Latina que possuem fontes de energia mais barata (TARSITANO NETO, 1995, p. 76). O Japão fechou fábricas, diminuiu a produção nacional e buscou formar consórcios em países ricos em bauxita e com potencial de fornecimento de energia barata. No Brasil, os planos nacionais de desenvolvimento regional e a exploração das grandes reservas de bauxita descobertas em Trombetas e Paragominas precisavam ser articulados com as multinacionais. Nascia, assim, uma parceria estratégica.

O governo brasileiro, por meio da então companhia estatal Vale do Rio Doce (CVRD), entrou como maior acionário da Mineração Rio Norte (MRN), visando garantir os investimentos para exploração da mina de bauxita em Trombetas, com licenciamento e permissão de lavra pela empresa canadense *Aluminium Limited of Canada* (Alcan). Neste e nos sucessivos projetos nos anos 1980 e 1990, as multinacionais forçaram *jointventures* com o Estado brasileiro, em que este se responsabilizava pela infraestrutura necessária, enquanto as empresas lucravam com a exploração e comercialização dos minérios no mercado mundial, sendo os principais agentes no estabelecimento dos preços.

A estratégia do governo federal para valorizar as reservas de bauxita visava, além da extração, transformar a bauxita em alumina e alumínio:

[...] para o que foi necessária a instalação de plantas químicas para a produção da alumina e a edificação de plantas metalúrgicas para a produção do alumínio. Estas últimas requeriam a disponibilidade de enorme quantidade de energia elétrica. Para tanto, o Governo Federal promoveu negociações objetivando a formação de uma *joint venture* entre a CVRD e empresas japonesas para a produção de alumina e de alumínio, como também criou, em 1973, a Centrais Elétricas do Norte do Brasil S. A. (Eletronorte), com a finalidade de viabilizar a implantação da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, indispensável ao suprimento de energia para a transformação industrial da alumina em alumínio (MONTEIRO, 2005, p. 189).

Como o Governo Federal tinha necessidade de agilizar a instalação e o início da operação dos projetos mínerometalúrgicos criou, em 1980, o Programa Grande Carajás (PGC). Uma tentativa de coordenar a execução de projetos já existentes na área (especialmente o Projeto Ferro Carajás, a Albras, a Alunorte, a Alumar e a Usina de Tucuruí) e de concentrar ainda mais os recursos estatais e os oriundos de incentivos fiscais e crédito (MONTEIRO, 2005, p. 190).

O governo brasileiro financiou generosamente as empresas internacionais, para que pudessem se instalar e explorar os recursos minerais da Amazônia, por meio de investimentos estatais em infraestrutura, incentivos fiscais e preços de insumos abaixo do custo de produção (energia, por exemplo). Encerrava a era do gado e da madeira, e inaugurava a era do ferro, do alumínio e do caulim na Amazônia. Esta nova inserção no mercado globalizado se caracterizou pela função da Amazônia como fornecedora de matérias-primas e pelo “jogo de especulação financeira” com recursos públicos.

Relativamente despovoada, com uma economia fundamentalmente ribeirinha e um setor de olarias e engenhos em plena decadência, Barcarena foi escolhida como lugar de implantação de uma fábrica para transformar a bauxita de Trombetas em alumina, com energia gerada por uma hidrelétrica a ser construída em Tucuruí, em função da exportação de alumina para o Japão e outros mercados internacionais. A escolha do local foi feita com base em fatores geoestratégicos, como a sua proximidade da hidrelétrica de Tucuruí, a possibilidade de atracação e manobra de navios de grande porte, as vastas extensões de terra e a disponibilidade de água em volume e qualidade necessários para o uso industrial, além da proximidade de Belém e das reservas de bauxita (TOURINHO, 1991, p. 18-19).

Nem a população local, nem o poder público municipal, enquanto ente político e de gestão, foram ouvidos ou considerados nas decisões de implantação do projeto, uma vez que o poder decisório e a gestão estavam centrados no governo federal, autoritário e ditatorial, que dividia algumas ações com o governo estadual. Os impactos dos projetos e planos elaborados em Brasília recaíram sobre a população e os gestores de Barcarena, sem que estes tivessem direito a voz e voto.

Mais tarde, com a redemocratização do país e a nova Constituição de 1988, os municípios conquistaram mais autonomia política e importância na gestão, com a municipalização das políticas públicas. Em Barcarena, porém, este novo contexto não significou uma reorganização do poder de decisão e de gestão com referência ao rumo, futuro e desenvolvimento do território.

Em um município predominantemente rural, com pequenos núcleos urbanos às margens de diversos rios e igarapés, como Vila do Conde, Itupanema, Vila de São Francisco e Barcarena (sede), foram planejados portos, fábricas e a formação de um novo núcleo urbano, moderno, destinado à moradia das famílias dos funcionários das fábricas, com comércio e serviços públicos, além da construção de núcleos urbanos para moradia das famílias deslocadas pela implantação dos portos e indústrias e dos trabalhadores que vieram de outros municípios e estados para a construção do novo complexo.

Nesse contexto, verifica-se o surgimento de dois novos sistemas migratórios: os deslocamentos forçados, com ou sem reassentamento da população local; e a migração da mão de obra (de peões de trecho) em busca de trabalhos temporários e terceirizados na construção, operação e manutenção dos portos e fábricas.

As histórias das desapropriações começaram formalmente em 1977. Entrevistas com diretores e técnicos da Companhia de Desenvolvimento da Indústria (CDI-PA) e da Companhia de Desenvolvimento de Barcarena (Codebar), realizadas nos anos 1980, no âmbito da pesquisa de Moura e Maia (1989), que resultou no relatório “A reorganização do espaço de trabalho e do espaço doméstico das famílias de Barcarena: os efeitos do projeto Albras-Alunorte”, revelam a visão e as estratégias do governo à época:

Em 1977 já tinha sido criada também a CDI [...]. Então um dos primeiros trabalhos da CDI foi realizar esse trabalho na área de Barcarena. Foi feito então um decreto de desapropriação por parte do governo do estado em nome da CDI. Esse decreto, eu acho que é de 78, porque o decreto, se eu não me engano, tem cinco anos de validade e em 82 ele expirou. [...] Então foi eleita uma área de 40.000 hectares para ser desapropriada. Na realidade, como você não tinha uma definição ainda perfeita da área, foi feito um decreto englobando uma área muito maior (Sérgio Leão, diretor CDI, entrevista concedida em 1988, p.1-2).

Raimundo de Almeida Wanderley (1988), auxiliar técnico da CDI na época da entrevista, indica os limites dos 40 mil hectares destinados à CDI: “Foi quarenta mil hectares, isso vai desde a fazenda Cafezal, pelo lado direito da PA-150, ele pega desde a fazenda Cafezal até a estrada velha de Beja.”

Segundo Wanderley (1988), muitas “daquelas pessoas” que moravam na área eram proprietários morais da terra, mas não legais. Elas tiveram que legalizar suas terras, a fim de receber indenização pela desapropriação:

É evidente que o título a gente não entregava para ele, que isso ia trazer problema para gente. Então a gente legalizava o terreno, mas o título ficava no Iterpa. Quando recebia a indenização, ele assinava o recibo da indenização e uma procuração, dando poderes para a CDI receber esse título do Iterpa.

Dentro desses quarenta e um hectares a gente tirou uma área pra Eletronorte [...], depois a gente forneceu a área que a gente apelidou como lote um e dois, que é da Alunorte e Albras [...], depois a gente utilizou uma área que a gente chama de reserva ecológica. Também juntou a outra área, da prelazia, esses três mil hectares que a gente desmembrou e apelidou de lote um e dois e parte dos três mil hectares restantes está destinada ao Distrito Industrial que a gente vai fazer lá. Tem uma outra área que a gente indenizou, Ah! Parte do núcleo urbano, mas só uma parte, pois este serviço não foi concluído porque na época estava sendo criada a Codebar [...]. A gente teve que passar para a Codebar (Entrevista Wanderley, 1988).

A desocupação da área no início da implantação do projeto em Barcarena foi promovida pelo governo estadual através da CDI, e pela Companhia de Desenvolvimento de Barcarena, órgão criado e vinculado ao Ministério do Meio Ambiente. Inicialmente, esta tarefa coube ao governo estadual, que, pelo Decreto n. 10.064, de 25 de abril de 1997, declarava de utilidade pública para fins de desapropriação os imóveis e benfeitorias de domínio particular, situados em vasto polígono no município de Barcarena, e atribuía à Companhia de Desenvolvimento da Indústria (CDI-PA) a responsabilidade de promover as desapropriações necessárias para a implantação do complexo industrial (TOURINHO, 1991, p. 44). O Instituto de Terras do Pará (Iterpa) (*terras*) e o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) (*benfeitorias*) fizeram um levantamento topográfico e cadastraram as famílias residentes, “delimitando o tamanho dos seus sítios, bem como identificando as benfeitorias existentes” (TOURINHO, 1991, p. 44).

Nesta organização da nova ocupação foi feita a compra de uma área registrada como propriedade da prelazia de Abaetetuba, e de outras terras formalmente registradas por particulares, enquanto outras áreas simplesmente foram consideradas como terras devolutas e apropriadas. A terminologia usada para falar da população e das comunidades existentes nas terras visadas era de “ocupações” e “posseiros”, criando a ideia da sua presença ilegal e a legalidade de outros agentes como verdadeiros donos da terra, como o Estado, que, portanto, apoderava-se das terras para poder ocupá-las e vendê-las.

Os relatos sobre as várias desocupações revelam que os processos montados – legais e formais – para as desapropriações, na prática, foram realizados por meio de práticas violentas de convencimento e imposição da legalidade desse

modelo, incluindo ameaças, derrubada de casas, destruição de plantios e árvores, pautadas nos discursos sobre a inevitabilidade do avanço do progresso (e das desapropriações) e da falta de direitos dos moradores, negociações individuais para dividir a comunidade, informações contraditórias, presença de advogados, engenheiros, militares, policiais e outros técnicos, donos das verdades legais e acadêmicas, desconstruindo a verdade e a legitimidade da população local. Jeronimo (2007) relata um processo de desapropriação similar, realizado no Paraná, para a construção de uma usina hidrelétrica:

O processo de aquisição de terras pela empresa demonstra a existência de práticas que geram tensão, medo, pressão para viabilizar a negociação [...] a presença do poder público estadual servia para pressionar os grupos sociais envolvidos (JERONYMO, 2007, p. 61).

No processo de desapropriação, os interessados na ocupação têm clareza de que é necessário conter as forças resistências da população a ser desapropriada, tanto durante quanto depois da ocupação. O uso da violência como expressão do exercício de poder provoca a resistência dos grupos afetados. Por outro lado, o Estado e as empresas tentam convencer a população de que se trata de um processo justo, em nome da modernidade e do progresso, e que mudança é inevitável diante do atraso do modo de vida tradicional. Segundo Jeronimo (2007, p. 21), “ao rural é lançada a pecha de ultrapassado e atrasado, e que necessita ser trocado pelo moderno”, dando legitimidade à ação do Estado e das empresas.

A chegada das empresas e dos investimentos em infraestrutura é um fato que não se restringe a um determinado momento, mas ocorre de forma contínua, permanente e, portanto, torna-se cada vez mais impactante, presente e violento. Depois de cada desapropriação permanecem a insegurança e o receio de novos deslocamentos forçados, que por vezes se concretizaram.

Segundo Moura e Maia (1989), as desapropriações da primeira fase foram iniciadas em 1979 e concluídas em 1983. Hoje, porém, sabe-se que as desapropriações nunca cessaram, e vêm sendo realizadas desde 1979 até o período de realização desta pesquisa, em 2014, ou seja, foram 35 anos de desapropriações e deslocamentos forçados.

O levantamento realizado pela Associação de Desapropriadas de Barcarena (ADEBAR) revelou que de 1979 a 1985 foram desapropriadas 513

famílias. A CDI indenizou as benfeitorias de 325 famílias; a Codebar 95 famílias; CDI e Codebar, juntas, indenizaram 3 famílias e 90 famílias não foram indenizadas. A Tabela 2 apresenta uma relação das comunidades de origem e de destino das famílias desapropriadas, cuja localização pode ser identificada na Figura 4.

Tabela 2 - Comunidades de origem e destino das famílias desapropriadas em Barcarena, de 1979 a 1985.

Localidades de Origem	Nº de Famílias	Localidades de Destino	Nº de Famílias
Tauá	73	Laranjal	65
Cabeceira grande	60	Vila Nova	74
Murucupi	56	Bacuri	80
Ponta grossa	52	Barcarena sede	123
Conde	39	Vila do conde	65
Paramajó	28	Belém	27
Bacuri	27	Outros	60
Burajuba	26	Não identificados	19
Santo Antônio	25		
Patrimônio São Francisco	23		
São José	22		
Guajará	19		
Vila São Francisco	18		
São Joaquim	17		
São Lourenço	7		
Itupanema	2		
Não identificados	19		
Total	513	Total	513

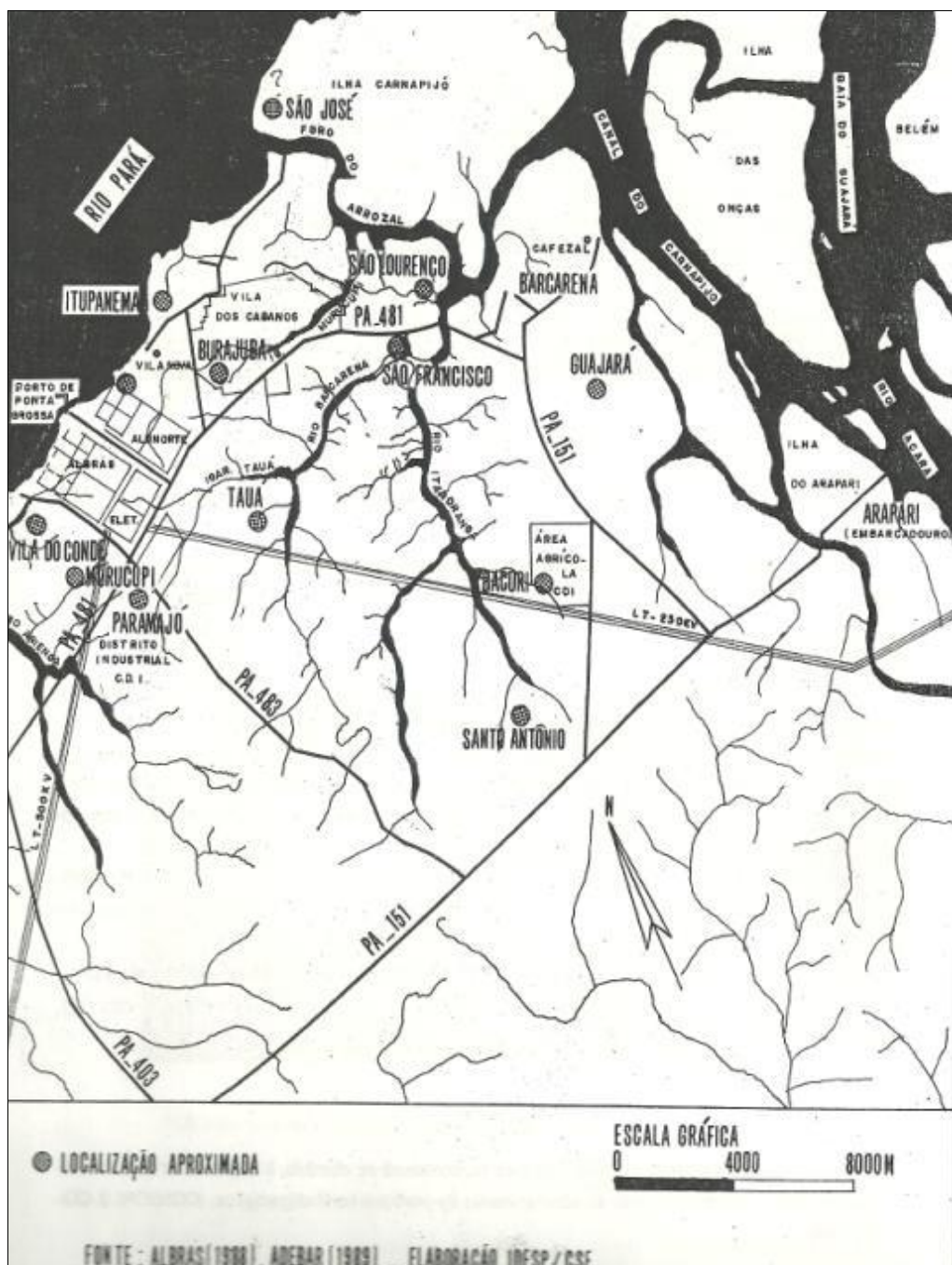
Fontes: Tourinho (1991, p. 51-52); Moura e Maia (1990).

A Tabela 2 mostra que as desapropriações foram realizadas nas áreas onde se instalaram as fábricas, o porto, a estação de alta tensão e a Vila dos Cabanos, mas também em outras comunidades, para as obras de infraestrutura e reassentamento das famílias forçadas a se deslocar.

Segundo Tourinho (1991), as primeiras desapropriações de terras ocorreram nas áreas destinadas à instalação das fábricas da Albras e Alunorte. A segunda área desapropriada foi destinada à construção do Porto São Francisco. Nesta última, as quatorze famílias desapropriadas permaneceram na própria Vila São Francisco, em lotes fornecidos pela CDI-PA. As outras áreas de implantação do complexo industrial foram desapropriadas sucessivamente.

Na Figura 4 podem ser identificadas as comunidades de procedência das famílias desapropriadas nos primeiros anos da implantação do complexo industrial-portuário-urbanístico. Organogramas elaborados pela ADEBAR mostram os destinos das famílias de cada comunidade desapropriada (Anexo 2).

Figura 4 - Locais de procedência da população desapropriada até 1989 para a implantação do Complexo Industrial de Barcarena.



Fonte: Tourinho (1991, p. 54).

Texeira e Oliveira (1995) mencionaram 561 famílias (48 famílias a mais do que levantadas pela ADEBAR) e estimaram que elas formam um contingente superior a cinco mil pessoas, entre adultos e crianças, tomando por base o entendimento de que são famílias extensas, que incorporam não só o casal original, como também outros casais agregados, que se vinculam por laços de parentescos à mesma unidade familiar.

Os processos de desapropriação aparentemente seguiam o mesmo ritual. Primeiro vinham os técnicos e pesquisadores para preparar os trabalhos, medindo, cartografando, examinando e planejando. No caso de Barcarena, vieram pessoas muito diferentes dos moradores locais, a grande maioria oriunda do Sul do país e do Japão, sem nenhuma intenção de continuar morando naquela cidade, e cuja presença impactou a vida da comunidade:

E lá vinha uma voadeira. Encostaram lá e lá saíram com um monte de bregueços, uma coisa tipo três pernas saía também. E uns homens lá com sapato bonito, e eles perguntaram: 'Aqui é a praia do Caripi?' [...] E meu tio abaixou a cabeça e falou: 'isso não e bom'. Com um mês depois lá no São Francisco desembarcou um barco que veio alugado de Belém. Lá desceu outra turma por lá. [...] para mim era uma coisa diferente. Eu nunca tinha visto roupa de seda, eu nunca tinha visto sapato de couro e nem homem bonito. Nesse dia eu vi os relógios bonitos. Entraram lá. Pouco tempo foi máquina e hoje tá aí, a cidade toda esquadrejada. (Maria do Socorro Costa da Silva, liderança da comunidade Bujaru. (ACEVEDO MARIN, 2014, p. 83).

A mudança chegou para todos:

Eu, mesmo menina, percebi que a mudança tava ocorrendo, as empresas chegando perto porque chegou a Eletronorte, né. Foi a primeira que chegou foi a Eletronorte, depois chegou [...], as empresas foram chegando e eu queria me enquadrar naquele, já desde criança eu sabia que tava mudando, então eu precisava estudar [...]. Foi quando eu fui pra cidade, fui começar a trabalhar, aí eu pegava meu dinheiro e pagava curso, estudava até hoje é assim, né [...]

E quando chegaram as empresas começaram a surgir [...] e a mentalidade vai modificando, né [...], tu vai vendo que as empresas vão chegando que a modernidade vai se aproximando e tu queres mudar junto com ela [...], então, se ela tá te forçando, aí eu fui trabalhar (Entrevista 5).

André, entrevistado e citado por Souza (2006, p. 51), que reconstruiu e deu visibilidade às lutas e conflitos na comunidade de São Lourenço desde a chegada do projeto até 25 anos depois, relatou:

Começou então a ver gente diferente, “engravatados” que iam passear por toda a região. Foi nessa época que viu pela primeira vez um grande trator que tinha o tamanho de sua casa. Segundo lembrou, nesse momento era

tudo muito novo e como se fosse um espetáculo. Todo mundo tinha muita dúvida de onde tudo isso ia parar, mas ao mesmo tempo muita esperança de que pudessem ganhar algo com isso (SOUZA, 2006, p. 51).

Um morador da comunidade Nova Vida, desapropriado da comunidade Montanha, que sobrevive de fretes com seu velho caminhão e da venda de carvão, relembra:

Barcarena contava, na verdade, muito com essas empresas, só que nós não tivemos [...] os próprios filhos de Barcarena não tiveram uma mão de obra qualificada pra trabalhar dentro dessas empresas. Nós esperávamos que a empresa pudesse dar a qualificação pros moradores das comunidades e fizesse uma reciclagem dessas pessoas pra trabalhar dentro dessas empresas, só que foi o contrário, eles só fizeram nos tirar do nosso local e jogaram e esqueceram, abandonaram, não nos deram uma orientação de como é trabalhar com um polo industrial.

A gente achava que por ser um polo industrial isso era fantástico. Nós não sabíamos as consequências que iria trazer esses efeitos catastróficos, né [...] que iriam acontecer dentro de Barcarena, como poluição, como danos ao meio ambiente. A gente não se preparou; achávamos que era uma verdadeira fantasia, né; um sonho, um mundo cheio de sonhos que iria ser um polo industrial (Entrevista 44)

Os habitantes foram sendo deslocados de um canto para outro, perdendo suas bases de sobrevivência e contando com suas redes familiares e sociais para sobreviver, que naquela época ainda podiam lhes servir de retaguarda. Porém, aos poucos todos os territórios foram ameaçados, e envolvidos nos processos de desapropriação e deslocamentos forçados.

Os reassentamentos e os deslocamentos forçados implicaram na necessidade de desapropriação de outras áreas a serem ocupadas por quem saiu da sua terra natal. A comunidade São Lourenço, próxima da antiga sede do município e escolhida para abrigar o porto de entrada do material para as obras da Albras, o porto da Vila do Conde e a Vila dos Cabanos, viveu essa situação, com a chegada de pessoas deslocadas de outras comunidades de Barcarena.

Até hoje (2014) há uma indefinição acerca da situação fundiária criada a partir da implantação da Albras/Alunorte, quando o porto de São Francisco se tornou o porto de entrada de material e de pessoas para a construção da Vila dos Cabanos e do bairro Pioneiro (alojamentos). Do porto de São Francisco até a estrada para Vila do Conde foi aberta uma estrada de ligação cortando as terras do sítio de São Lourenço. Parte do seu território foi destinada ao reassentamento de famílias desapropriadas da área de Albras/Alunorte e da Vila dos Cabanos, atualmente

nomeado de bairro de Laranjal, enquanto que a outra parte foi destinada para a construção dos alojamentos, formando o bairro chamado Pioneiro.

Com a criação do Laranjal, os moradores perderam parte de suas terras, onde mantinham roçados de mandioca, milho, arroz e outros cultivos destinados ao consumo familiar. A avaliação feita pela CDI para as indenizações dessas terras baseava-se principalmente nas “benfeitorias, fruto do trabalho direto dos remanejados”, não levando em conta que as pessoas da região se apropriam dos recursos naturais disponíveis na floresta, e que o extrativismo tem uma importância fundamental na formação da renda familiar (SOUZA, 2006).

Esta política ou estratégia não mudaria nos 35 anos seguintes, em todas as comunidades que sofreram algum tipo de desapropriação. Na comunidade São Lourenço os moradores continuam lutando por indenizações, pressionados pela CODEBAR no sentido de desistir do litígio judicial que movem contra a companhia, pois, caso não o façam, estarão correndo o risco de perder o resto de suas terras. Neste jogo de interesses, os moradores frequentemente encontravam pessoas derrubando árvores, medindo e passando tratores pelos seus roçados, fato que demonstra a falta de informação aos moradores das decisões tomadas por esse órgão (SOUZA, 2006).

Desde o início do projeto não houve qualquer plano de reassentamento para as famílias desapropriadas (MAIA; MOURA, 1995). Porém, com o tempo surgiu a necessidade de organizar os reassentamentos, para que as pessoas não ocupassem as áreas que seriam desapropriadas posteriormente.

No plano original, a única previsão de investimento em moradias era o projeto de urbanização da Vila dos Cabanos, que não era destinado aos ex-moradores desapropriados, e uma colônia agrícola para abastecer o novo mercado com produtos hortigranjeiros.

Para a Colônia Agrícola seriam selecionadas famílias com aptidão e experiência para trabalhar numa dinâmica produtiva agrícola diferente da praticada pelos ribeirinhos e famílias desapropriadas. Entretanto, devido à necessidade de realocar essas famílias, muitas foram reassentadas naquela colônia, porém num momento inadequado (época das chuvas, quando não se podia plantar nada) e sem apoio técnico e financeiro suficientes para deslanchar a produção.

Neste contexto, surgiu ainda uma estratégia contraditória que causou grande apreensão nos novos moradores sobre a sua situação fundiária: os títulos de

propriedade seriam (eventualmente) concedidos depois de cinco anos de permanência. Imagina-se o estado emocional e a insegurança das pessoas depois de uma primeira desapropriação, recebendo um lote sem garantia de titulação, podendo, portanto, ser despejadas a qualquer momento.

Outas comunidades e bairros se formaram pela aglomeração de trabalhadores vindos de fora e famílias despejadas das suas terras, como, por exemplo, o Bairro Novo, próximo ao município de Barcarena. Segundo Amaral et al. (2002, p. 247), o bairro foi criado no início dos anos 1980 por migrantes e famílias desapropriadas, sendo posteriormente regularizado pelo poder público municipal, “passando a fazer a abertura de ruas e a distribuição de lotes”. O governo municipal, portanto, atuou com agilidade e sensatez diante de uma situação criada pela intervenção federal e estadual.

Depois de alguns anos enfrentando as desapropriações, as famílias, já mais conscientizadas e politizadas, perceberam que seus direitos não estavam garantidos nesse processo de deslocamento, decidiram criar a associação de desapropriados de Barcarena, e se organizaram para reivindicar melhores compensações e benefícios.

A resistência mais organizada vem se manifestar três anos após a apropriação. [...] Mobilizados por lideranças políticas e religiosas de Barcarena e de Belém, essa população expropriada forma em 1986 a Associação dos Desapropriados de Barcarena (ADEBAR) [...] com o objetivo de recuperar o justo valor para suas benfeitorias. A partir dessa organização foram reconstituídas as condições das benfeitorias estabelecendo-se seus reais valores (MOURA; MAIA, 1989, p. 85).

O governo federal e a Albras investiram em projetos de geração de emprego e renda nas comunidades reassentadas, inicialmente oferecendo empregos como vigias aos homens e de empregadas domésticas às mulheres. Mais tarde investiram na assistência a produções cooperativadas com crédito agrícola e treinamento técnico. Foi criada uma fábrica de costura de uniformes para os trabalhadores das fábricas na comunidade de Laranjal; uma associação prestadora de serviços Comunidades Unidas na comunidade Vila Nova, para atender à demanda de serviços gerados pela fábrica, pelas empreiteiras e pelos moradores da Vila dos Cabanos; e a Caixa Agrícola na comunidade Bacuri. Esta política conseguiu desmobilizar os centros comunitários em relação às reivindicações mais estruturais, e estes se tornaram núcleos de produção dependentes da empresa Albras (MAIA; MOURA, 1995).

Além da perda do território, a população que vivia da pesca nos rios e igarapés e da pequena lavoura foi forçada a mudar sua forma de trabalho. Na pesca, a concorrência, a poluição e o incremento do tráfego de navios e barcos dificultaram a exploração comercial e forçaram os pescadores a investir na pesca marítima. Esta mudança não teve sucesso e foi frustrante para muitos pescadores, que tiveram prejuízo com o alto investimento (empréstimo) nos barcos necessários para a pesca marítima, além de lidarem com a falta de experiência na pesca de alto mar, a ausência de mão de obra qualificada, a difícil adaptação à outra modalidade de pesca (vários dias no barco, sem proteção, no meio do mar, sem ver a margem) e roubos de motores, barcos e peixes (pirataria). O filho mais jovem de uma família da comunidade Nova Vida, hoje peão de trecho, nasceu numa família de pescadores na comunidade Montanha de onde foram deslocados pela empresa Pará-Pigmentos e reassentados na comunidade Nova Vida. Ele fala da tentativa de se adaptar à nova realidade:

Quando nós pegamos um barco fizemos o cálculo, fizemos todo o projeto, mas não levamos em consideração algumas coisas como a mão de obra qualificada, porque nós não tínhamos competência de pescar em águas salgadas que já era oceano. Aí compramos um material bem mais resistente que é pra pescar no oceano; segundo, nós não levamos em consideração essa, esse nosso trajeto que seria muito perigoso, de Vila do Conde pra a cidade da Vigia, então assim, quando nós adentramos tivemos que adentrar mesmo pra tentar pagar as dívidas.

Aí tinha que pegar mão de obra, um profissional na Vigia que era a pessoa responsável na verdade, né. A mão de obra daqui da Vila do Conde quando chegava lá não se adaptava porque ia viver no mar quarenta e oito horas direto, não se tem beira, não se tem rio, não se tem nada. Um abrigo é diretamente no mar, então tem que ter muita capacidade, na verdade, muita resistência pra pessoa poder ficar assim à deriva né, no mar, e aí muitos desistiam e a gente foi vendo que a partir do segundo ano a gente enfrentou essa dificuldade, não ter parceiro pra ir, muita dificuldade.

Muitos quando iam não tinham a sorte de acertar no cardume do peixe, então voltavam; na verdade, assim, o dinheiro que eles conseguiam só dava pra cobrir o capital de giro que era a despesa, né; e aí muitos começaram a ver assim, não, não tá dando lucro isso, essa pesca não tá dando lucro. Nós fizemos isso mais de cinco anos.

O roubo de embarcações tanto no porto quanto na viagem, né. Em viagem acontece muito furto, das pessoas serem abordadas. Os piratas levam na verdade o motor, eles levam a embarcação pra um outro local; aí quando chega lá nesse local isolado eles despescam tudo, tiram peixe, rede que é o material os apetrechos de pesca e o motor né, o motor da embarcação que é o mais valioso. Eu tinha, nós tínhamos um barco, foi furtado do nosso porto. Daqui do porto, dos nossos portos daqui da comunidade foram roubados sete barcos, foram roubados sete barcos. Acabou vida de pescador [...] Nós estávamos pagando o barco que era o projeto do banco Basa né, do FNO (Fundo Constitucional de Financiamento do Norte) (Entrevistado 28).

Portanto, a população deslocada tentava se reorganizar, ainda pautada nas suas referências e profissões tradicionais, buscando se inserir em outros lugares e com outras dinâmicas. O novo contexto e a ruptura com as suas terras, rios, igarapés e práticas originais tornaram-se obstáculos para manterem suas tradições, mesmo depois de adaptados. Em vez de pertencerem ao lugar, eles se tornaram invasores, outros, por exemplo, no meio de pescadores experientes e adaptados às formas de organização da pesca.

Para a população local sobraram poucas oportunidades de trabalho nas empresas que estavam sendo instaladas, e o subemprego se tornou uma nova realidade para quem antes sobrevivia da pesca e da agricultura.

Da profissão de pescador eu mudei imediatamente pra montagem. Foi uma grande oportunidade que eu tive, só que era final de obra já, e não tive a oportunidade de ser classificado, ter uma promoção pra um outro cargo, né. Eu tava como ajudante e queria conseguir pra montador, que já é um salário bem mais alto, e assim por diante, só que era final de obra e não consegui.

Eu continuei trabalhando como autônomo. Fomos roçar e começamos a comprar roçadeira. Só que numa condição muito difícil, nós tínhamos que nos locomover daqui pra Vila dos Cabanos até Vila do Conde de bicicleta. Uma dificuldade muito grande, você trabalhar o dia inteiro com a roçadeira, em pé com uma roçadeira e no final da tarde você ter que encarar ainda uma bicicleta pra sua volta. Trabalhamos quase três anos ainda nisso.

Nós trabalhávamos pras pessoas que chamavam, né. A gente deixava um número de telefone e passava lá e fazia a nossa propaganda né, dizia que a gente trabalhava com roçagem há muito tempo, e na Vila dos Cabanos. Depois eu fui percebendo que tudo que a gente ganhava não era o suficiente pra gente poder se manter, porque eu fazia as vezes dois, três serviços e quando chegava na hora eu recebia um serviço, dois ficavam fiado e aí quando chegava ao outro mês eu já não lembrava mais daquele que já tinha ficado pra trás.

Apareceu uma oportunidade numa empresa no porto da CDP e eu tava precisando demais. Construção civil, muito difícil, superpesado, mas eu tive que encarar, então foi outra mudança porque eu já tinha trabalhado nessa área, mas não assim diretamente, numa empresa aonde você tem que fazer, dá produção, e aí eu trabalhei por sete meses também. Tinha que bater concreto na enxada e ter que puxar concreto quando a betoneira chegava que jogava, despejava em cima dos lençóis aí a gente tinha que puxar com a enxada, então assim era uma [...] um trabalho superpesado e o salário não, salário mínimo, salário mínimo mesmo e, apesar, além de tudo é, eles ainda tinham um desconto, davam um desconto demais, então acabava recebendo quase meio salário só, de seiscentos e setenta eu recebia quinhentos e quarenta no final do mês (Entrevistado 45).

Como mostra o depoimento, no novo contexto local sobraram trabalhos mal pagos, sem territorialidade e caracterizados pela temporalidade; empregos para os quais não estão preparados e que não chegam a ter um significado realizador.

Enquanto a população local sofria as consequências da perda de território, perda de suas referências culturais e sociais e de sua base de sobrevivência, muitos migrantes chegavam ao município tentando trabalhar nas obras da implantação do complexo industrial-portuário-urbanístico. Na década de 1980, trabalhadores vindos de todas as partes chegaram a Barcarena em busca de empregos, estimulados pela propaganda do governo, que apregoava as ótimas condições para melhoria de vida, como forma de atrair a população para o município (FONTES, 2003, p. 67).

Vieram trabalhadores de Belém e dos municípios vizinhos para os canteiros de obras da Albras, mas também trabalhadores de Minas Gerais, da Bahia, do Maranhão, do Piauí, de Pernambuco, do Ceará e de vários pontos do Brasil. Trabalhadores que tinham participado da construção de projetos como as hidrelétricas de Tucuruí, Paulo Afonso, Sobradinho, Balbina e outros empreendimentos do grande capital no Brasil (FONTES, 2003).

Em 1984, somou-se à população local, de pouco mais de 20 mil habitantes em 1980, um contingente de 12 mil trabalhadores atuando nos canteiros de obras. Este número de trabalhadores caiu para 7.000 em 1985, devido à conclusão da primeira fase da Albras. Muitos desses trabalhadores foram contratados pelas 50 empreiteiras em atividade no município, e quase todos se tornaram residentes temporários nos alojamentos específicos instalados no bairro Pioneiro ou nos alojamentos na Vila do Conde.

Era um fluxo que mobilizava muitos trabalhadores que chegavam a um território em transformação que não conheciam, e que vinham cheios de expectativa de ganhar dinheiro e voltar para suas famílias ou para seus locais de origem. Eram principalmente peões, mas também havia técnicos e engenheiros, todos tentando construir um pedaço da sua história e da história de Barcarena.

É o caso de um morador e líder comunitário do bairro Industrial, que chegou a Barcarena em 1983, vindo de Santo Antônio de Tauá, no nordeste paraense, em busca de emprego:

É porque saía no rádio, jornais, pessoas que lá da minha terra viajaram pra cá também em busca de oportunidade, e uns chegavam lá e diziam olha lá em tal lugar assim e assim tá bom de emprego.

No início é [...], tavam construindo o primeiro galpão da Albras, ainda tava na metade ainda; quando eu cheguei aqui já tinha uns dois anos de funcionamento. Também tinha a demanda do porto, né; e nessa época tavam fazendo a represa de Tucuruí, que era pra atender a demanda de

energia que ia ser necessário puxar pra cá, né. Então era projeto que puxava projeto né, e até hoje continua um puxando o outro.

Não conhecia ninguém aqui; vim aí conheci, fiz amigo na travessia de Belém pra cá, aí fui fazendo. Vinham pessoas em busca da mesma oportunidade, né; aí chegamos – eu graças a Deus cheguei aqui no dia 4 de agosto de 83, e no mesmo dia eu fui admitido na empresa lá no porto né, pra ajudar a construir uma parte do porto, e de lá fui ficando.

Vim aqui só pra trabalhar, ganhar dinheiro e voltar, mas foi ficando, foi ficando, foi ficando, aí diz que vai amanhã e chega amanhã não vai não, ainda vou fazer mais tal coisa, vou ganhar mais dinheiro, aí fiquei fazendo uma espécie de troca de funções uma hora, uma hora trabalhava numa, me empregava, aí eu pegava e ia trabalhar por conta própria – é, como fotógrafo (Entrevistado 7).

Um líder da luta popular em Barcarena, veio de Cametá nos anos 1980, para trabalhar na construção civil. De Cametá, ele trouxe alguma experiência de convivência em comunidades de base, e logo se envolveu na luta dos trabalhadores em Barcarena:

Eu cheguei em Barcarena em 83, e criei logo a Associação. Nesse tempo, antes da Constituição de 1988, ah, pra se fazer sindicato tinha que passar por um processo de associação profissional, trabalhadores profissional, pra depois entrar com o processo, e se passava cinco, seis anos pra poder transformar em sindicato. Pra nós transformar, nós viemos transformar, exatamente em 1988 (Entrevistado 46).

Um aposentado da Albras, que foi desapropriado de sua casa e terreno em Itupanema, em 2014, para a construção do porto da Hidrovias, formou-se num curso técnico de eletrônica, e com vinte anos foi trabalhar no projeto Jari, onde ficou por dez anos, aprendendo na prática a operar na área de instrumentação industrial. Sem perspectivas de emprego melhor por lá (por ter somente um curso técnico), fichou na Albras em Barcarena, em 1986.

Oitenta e cinco, aí fichei em 86, tava começando né? Vim morar direto, direto, eu vim direto pra cá, da Jari pra cá. Eu vim, fiz entrevista e tal, fui lá, pedi as contas e vim embora, fiquei esperando muito tempo não. Comecei a morar na Vila dos Cabanos. Já tinha algumas casas né [...] aí fiquei morando aí até, depois porque, dez anos de Albras aí começou a Alunorte lá na época, aí eu fui transferido pra Alunorte, e fiquei mais 14 anos, aí me aposentei nesse período né. Nessa época eu conheci aqui, Itupanema né, aí na frente da praia né, pô fiquei maravilhado né, era deserto sabe (Entrevistado 21).

Um empresário na atividade portuária privada, veio para Barcarena para construir o porto, pois tinha formação na área de equipamentos, e trabalhou na montagem dos equipamentos dos portos:

Quando o porto ficou pronto, precisava de alguém pra operar os equipamentos, e aí eu fui e me candidatei à vaga, fiz carreira nas Docas e virei coordenador de operações, gerente e os últimos dez anos dos meus vinte foi como diretor da empresa; né; aí quando deu 2002, eu vi que o Brasil iria começar a se interligar fisicamente com o Pará, e que era um escoamento natural da produção e da mineração, a atividade portuária privada [...] então eu entendi que era o momento certo de eu ir pra iniciativa privada, e aí eu conhecia bem o potencial das áreas e passei a adquirir áreas a preços muito atraentes, muito baixos, porque as pessoas gostam de praia; praia tem que ter água rasa, e eu preciso de navio; eu preciso de água funda(Entrevista com Empresário Portuário, 2014).

Como a maioria dos engenheiros e dirigentes, ele também não criou raízes em Barcarena:

Cheguei e fiquei em Vila do Conde direto. Eu morava dentro do porto. Dentro do porto tem uma área residencial, com hotel de trânsito. Eu ficava no hotel de trânsito do porto, vinha a Belém final de semana, mas era mais pra Fortaleza, Eu ficava em Barcarena, aí quando eu tinha folga eu ia pra Fortaleza, eu não ficava nem por Belém. Belém não fazia parte do meu, do meu, do meu dia-a-dia, assim, da minha vida, no período dos dois primeiros anos(Entrevista com Empresário Portuário, 2014).

A população de Barcarena, que era formada por pescadores, extrativistas e agricultores, não estava preparada para mudar de profissão e de estilo de vida do dia para a noite. E a promessa de contratar trabalhadores locais ficou como promessa. No máximo, os moradores locais foram contratados para roçar e desmatar as áreas para que as obras pudessem ser iniciadas. Uma grande parte dos trabalhadores veio do município vizinho, Abaetetuba, que era o polo comercial da região, e investiu em cursos profissionalizantes, para poder empregar a sua população na construção e operacionalização do polo industrial em Barcarena. A presença de trabalhadores de Abaetetuba em Barcarena se mantém até os dias atuais.

Os anos 1980 transformaram o território de Barcarena num canteiro de obras e numa área de peregrinação de famílias tradicionais em busca de novos locais de moradia. A lógica capitalista e o autoritarismo estatal implantaram à força, com dinheiro trazido de fora, uma área de portos, indústrias e novos polos urbanos, cortando o território com estradas e ruas, onde antes o transporte era feito através dos rios e igarapés.

Provocou-se a mobilidade interna a partir dos deslocamentos forçados de famílias e comunidades inteiras para abrir espaço para construções industriais, portuárias e urbanas, reservas ambientais ou tão somente para especulação fundiária

– a chamada ocupação para “o desenvolvimento, onde o caboclo amazônico aparece, através de sua cultura de subsistência, como representante do subdesenvolvimento da região” (MAIA; MOURA, 1995, p. 247).

Mobilizou-se um contingente enorme de “trabalhadores de trecho”, para a construção das fábricas, portos e áreas urbanas, sem que a maioria deles fosse considerada como novos moradores de Barcarena, mas como instrumentos, insumos temporários do empreendimento (daí a sua hospedagem em alojamentos).

A partir de então, foi estabelecida uma nova relação com a região metropolitana de Belém, onde praticamente todo o quadro de funcionários da Companhia de Desenvolvimento de Barcarena (CODEBAR) vivia e trabalhava, considerando Barcarena somente como a sua área de intervenção.

Barcarena estava inserida no projeto de desenvolvimento da Amazônia inicialmente como o polo do alumínio, e na década de 1990 ganhou um segundo braço de investimentos portuários-industriais pautado na exploração de caulim, em duas regiões do Pará: Ipixuna do Pará e São Domingos de Capim. Aproveitando as infraestruturas existentes e as mesmas vantagens geográficas e fiscais, as duas indústrias se instalaram em Barcarena, ligadas às minas de caulim na região do rio Capim por minerodutos e embarcações. A sua chegada marca outro momento na história e nas relações locais. Essas empresas instalaram-se nas áreas já destinadas oficialmente para atividades industriais-portuárias (porém eram habitadas e foco de processos de desapropriação), e ainda contaram com a presença de empreiteiros, trabalhadores qualificados e uma reserva de trabalhadores para as obras iniciais.

Monteiro (2011) analisou o mercado de Caulim e seus impactos no estado do Pará, e ajuda a entender a importância desta indústria. Segundo o autor, o mercado de caulim é vinculado principalmente à indústria mundial de papel. O Brasil concentra a segunda maior reserva de caulim do mundo, somente atrás dos Estados Unidos, e a demanda pelo minério continua crescente.

No que se refere ao comércio internacional, Estados Unidos, Reino Unido, Brasil e China foram responsáveis, em 2000, por mais de $\frac{3}{4}$ das exportações mundiais de caulim. A elevada concentração das exportações, originária de tão poucos países, é um dos indicadores de que a oferta mundial desse produto é oligopolizada (MONTEIRO, 2011, p.11).

O estado do Pará já foi inserido neste mercado na década de 1970, quando foi instalado o projeto Jari, para produção de papel, e grandes reservas deste

mineral foram descobertas e inseridas no projeto local. Outras duas reservas foram identificadas na região do rio Caulim ainda nos anos 1970, mas só começaram a ser exploradas nos anos 1990.

Foi a empresa Pará Pigmentos S/A (PPSA) – consórcio da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e Caulim da Amazônia (CADAM) – que investiu na infraestrutura para exploração e beneficiamento de caulim no município de Ipixuna do Pará a partir de 1990, interligando-a com suas instalações portuárias em Barcarena através de um mineroduto com 180 km de extensão, onde construiu as instalações para secagem do minério e um porto para o embarque da produção. A Pará Pigmentos começou a operar em 1996. Sobre a instalação dessa empresa em Barcarena, Monteiro (2011, p. 22) informa:

A edificação das instalações industriais e portuárias da PPSA em Barcarena implicou o remanejamento de três “comunidades”: a “Comunidade da Montanha”, com população estimada de 60 pessoas, que habitava o terreno hoje ocupado pela PPSA; a “Comunidade do Curuperé”, com população estimada de 40 pessoas, localizada numa faixa de terras que margeia o igarapé de mesmo nome, a uma distância de cerca de 600 metros da área portuária da PPSA e da Imerys Rio Capim Caulim; a “Comunidade do Arienga”, que contava com 80 moradores e se localizava em parte da área portuária que é hoje ocupada pela PPSA .

A empresa teve um crescimento significativo desde a sua implantação, ampliando regularmente suas instalações, enquanto a Vale, privatizada em 1999, tornou-se a sua acionista majoritária.

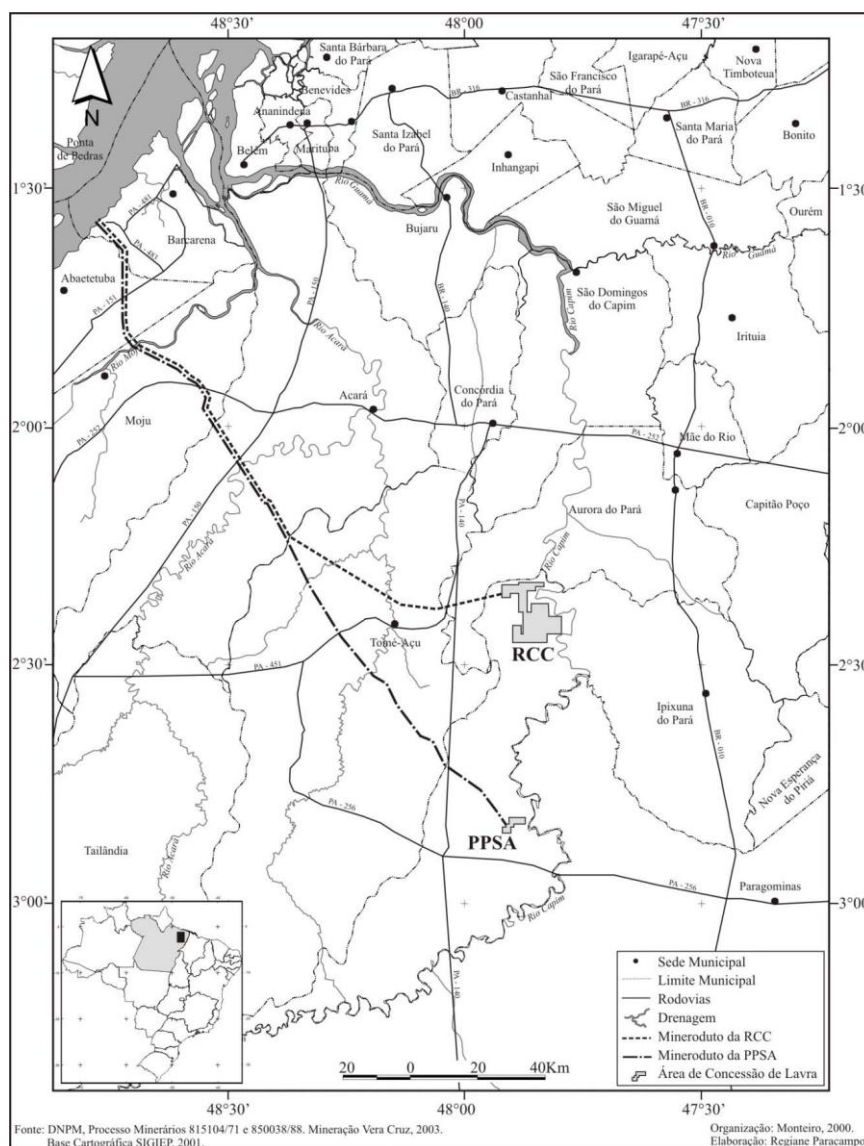
A autorização de lavra da outra jazida no vale do rio Capim foi adquirida pelo Grupo brasileiro Mendes Júnior, que também conseguiu a aprovação para a construção de um complexo portuário em Barcarena. Em 1992, este grupo iniciou a construção das instalações, sob a denominação de Rio Capim Caulim. Em seguida, a direção desta empresa foi assumida pela Imetal, passando a denominar-se Rio Capim Caulim S.A. (RCC). A Imetal (hoje denominada Imerys) é uma das maiores produtoras mundiais de caulim. A aquisição só foi possível em virtude da mudança na legislação brasileira, que passou a permitir que empresas mineradoras fossem controladas por grupos de capital estrangeiro. Atualmente, o empreendimento é controlado pelo grupo francês Imerys (99,34%), com pequena participação de capital japonês, através do grupo Sumitono Corporation (0,66%) (MONTEIRO, 2011).

As instalações da empresa Rio Capim Caulim foram implantadas em Barcarena, e o transporte do minério para aquela cidade era feito por via fluvial.

Porém, posteriormente foi interrompido pela dificuldade de funcionamento durante todo o ano, em virtude do aumento da produção e da necessidade de adaptação das embarcações. Como solução, a Imerys construiu um mineroduto que custou US\$ 17 milhões, com 130 km de extensão, e se estende, em cerca de 60% do seu traçado, ao mineroduto pertencente à PPSA (Figura 5).

A usina de beneficiamento e o terminal portuário da Imerys foram construídos em áreas não contíguas, mas ambas anteriormente pertencentes à Companhia de Desenvolvimento Industrial (CDI) do Pará. Estão localizados no distrito industrial de Vila do Conde, no município de Barcarena. As instalações de beneficiamento do caulim ocupam uma área de aproximadamente 100 ha, englobando as lagoas de tratamento de efluentes, a unidade de beneficiamento propriamente dita e instalações de apoio (MONTEIRO, 2011, p. 24).

Figura 5 - Localização das minas e das plantas de beneficiamento da Imerys e da RCC.



Fonte: Monteiro (2011, p. 21).

Em 2010, o perfil das acionistas majoritárias das empresas em Barcarena mudou. As principais empresas instaladas em Barcarena – Albras, Alunorte, Vale e Pará Pigmentos/Vale – foram assumidas pela multinacional estatal norueguesa Hydro e pela multinacional francesa Imerys, respectivamente, que já estavam vinculadas aos empreendimentos, mas não como acionistas majoritárias, nem como proprietárias de todas as empresas do ramo presentes no município. Outras empresas multinacionais com sede nos Estados Unidos, do ramo de fertilizantes e de soja, investiram em portos privados, assim como as empresas Bunge e Cargill, completando a presença e o controle internacional sobre os empreendimentos no território barcarenense.

Havia, de um lado, a política da empresa brasileira privatizada Vale, de se retirar de certos setores do mercado, como o de alumínio e de caulim; de outro, as estratégias de grupos multinacionais de expandir o seu raio de atuação e assumir o controle sobre as fontes de recursos necessárias ao seu funcionamento e à sua influência no mercado.

Além dos complexos industriais-portuários vinculados à indústria de alumina/alumínio e de caulim, Barcarena também ganhou importância como área portuária de escoamento de muitos outros produtos para exportação, diversificando a atuação dos portos existentes, com destaque para a exportação de gado vivo, e recebendo altos investimentos para a construção de novos portos, principalmente ligados à produção e exportação de soja.

Nesta dinâmica, Barcarena tornou-se um lugar de conexão e transformação das cadeias produtivas mundiais de alumínio, caulim, soja e gado, visto que a exploração ou produção desses recursos ocorre em outras áreas no Pará. Essas áreas estão sendo fortemente impactadas pelas formas de exploração e produção – de larga escala, com domínio de monopólios, degradação do meio ambiente, marginalização ou impedimento de outras formas de produção e atividades econômicas mais endógenas, voltadas para as comunidades locais – para subsidiar indústrias e mercados internacionais.

Antes de passar a analisar os sistemas migratórios e transformações sociais que caracterizam a realidade contemporânea de Barcarena, e para entender as dinâmicas de migração e des-re-territorialização, um último elemento não pode faltar neste resgate histórico: a poluição provocada pelas indústrias.

A rede da sociedade civil Pró-Fórum, em Barcarena, sistematizou uma lista das principais acidentes e desastres ambientais ocorridos desde 2003, que poderia

ser acrescida com os constantes vazamentos de caulim das bacias da Imerys em 2014, entre outras causas de poluição (Quadro 1). Grande parte desses crimes ambientais, que reflete o descaso das empresas com o meio ambiente e com a população local, não levou à punição dos responsáveis, e muitos moradores continuam aguardando o desfecho dos processos de indenização, mas com pouca esperança de que a justiça seja feita.

Quadro 1 - Cronologia dos principais acidentes ambientais em Barcarena desde 2003.

Ano	Empresa	Danos ambientais
2003	Alunorte	Carreamento de lama vermelha para o rio Murucupi
2003	Alunorte	Morte de peixes na praia de Itupanema, carreamento de efluentes
2004	Alunorte	Nuvem de fuligem sobre Vila do Conde (resíduos de combustão de hidrocarbonetos lançados na atmosfera)
2006		Floração de algas no igarapé Mucuruça e na praia de Caripi
2006	Imerys	Contaminação de poços do bairro industrial por efluentes do processo de beneficiamento do caulim
2006	Imerys	Lançamento excessivo de fuligem das chaminés da Imerys, atingindo o bairro industrial
2007	Imerys	Carreamento de efluentes ácidos para os igarapés Curuperé e Dendê, atingindo o rio Pará
2008	Rebocador Miss Rondônia	Vazamento de óleo combustível no rio Pará, após o naufrágio de rebocador Miss Rondônia
2009	Alunorte	Carreamento de lama vermelha para o rio Murucupi
2010	Imerys	Nuvem de fuligem sobre o bairro industrial
2011	Imerys	Rompimento de duto com efluentes ácidos, atingindo os igarapés Curuperé e Dendê
2012	Imerys	Vazamento de caulim por uma fissura na tubulação que transporta polpa de caulim entre o porto e a planta da empresa, atingindo o igarapé Maricá
2014	Imerys	Vazamento de caulim das bacias

Fonte: Moraes e Silva (2012, p. 32-33).

Toda esta história contada até aqui, perpassa e marca a vida dos habitantes contemporâneos de Barcarena, refletindo-se nas histórias de vida de cada um(a) do(a)s moradore(a)s. Uma análise da configuração e essência dos sistemas migratórios não pode prescindir dos relatos dessas histórias relevantes e reveladoras, que não estão registradas na maioria dos documentos consultados nesta pesquisa.

4 A POPULAÇÃO (N)AS COMUNIDADES DE BARCARENA E SISTEMAS MIGRATÓRIOS

A história de Barcarena foi tema do capítulo anterior, na intensão de ser contada e analisada a partir dos sistemas migratórios e de suas dinâmicas de mobilidade, que faz parte da memória das pessoas, do presente, da sua vida cotidiana, do espaço e das estruturas e dinâmicas existentes.

4.1 Ser migrante e características gerais das comunidades

Para analisar as dinâmicas e os sistemas migratórios referentes a Barcarena, não basta somente a identificar as estruturas já consolidadas e em processo de construção. É necessário, também, levar em conta o relato das experiências e histórias das pessoas que migram e que ficam. Ao pesquisar a comunidade São Lourenço, em Barcarena, Wellington Souza (2006) alertou para a importância de uma abordagem e olhar comprometido com a realidade e a história das pessoas.

O que percebo é que boa parte da bibliografia que analisa estas questões, trata as pessoas de forma indiferenciada e, além disto, registra sua realização e seu enfoque, muitas vezes, somente para o momento de implantação dos grandes projetos e para o momento seguinte a este fato. Esta demarcação temporal que tenta resgatar somente aquilo que refere aos “impactos sociais imediatos”, de alguma forma, naturaliza e homogeniza as diversas situações não permitindo enxergar a complexidades dos efeitos, as variações na forma com que cada família, cada indivíduo assimila e constrói sua compreensão e, em decorrência, à luz desta percepção, produz suas práticas (SOUZA, 2006, p. 26).

Neste capítulo apresento alguns relatos e depoimentos de pessoas que expressam as vivências no seu o lugar, a sua territorialidade e as transformações sociais ocorridas e ocorrentes no município, em face dos processos migratórios e suas consequências, e identifico quatro sistemas migratórios contemporâneos. Trata-se de uma tentativa de registrar as impressões do lugar onde as dinâmicas ocorrem e das pessoas que nele vivem. É um território dividido em comunidades, recortadas, isoladas, e ao mesmo tempo conectadas, e que são referências nos processos identitários dos moradores de Barcarena, para quem o município é vivenciado como um conjunto de comunidades, famílias, pessoas, histórias, empresas, ilhas, rios e igarapés.

A apresentação dos relatos forma a base dos próximos capítulos. Ela não é uma mera ilustração; mas constitui a fundamentação da minha análise, que identifica e respeita a condição desses agentes das transformações sociais, estando, eles mesmos, em processo de transformação.

Antes de apresentar as histórias de vida dos moradores, apresento dados estatísticos e informações que considero relevantes para caracterização do território e da população de Barcarena, referentes aos locais de origem dos moradores, com base no Censo de 2010 do IBGE. Apresento dois levantamentos de dados constantes em fichas cadastrais de dois centros comunitários (comunidades Murucupi e Vila Nova, 2013), as informações de um levantamento socioeconômico das comunidades do distrito industrial (COSTA, 2012) e os depoimentos anexados em processos judiciais dos ribeirinhos atingidos pelo vazamento de lama vermelha – resíduo proveniente das atividades da Alunorte em 2009.

Algumas perguntas antecedem os dados estatísticos e as apresentações. O que é ser um agente das transformações sociais na condição de migrante, como parte de um sistema migratório? O que é ser migrante ou ter a condição de migrante na vida dessas pessoas?

O migrante não é, certamente, uma figura libertada de suas relações territoriais; um ser nômade que escapa ao controle e ao status quo; um indivíduo desterritorializado e sem rumo definido, num mundo de fronteiras fluidas. Haesbaert (2010) deixa isto claro, quando se refere à mobilidade humana e à desterritorialização.

Migrante é uma categoria muito complexa e no seu extremo podemos dizer que há tantos tipos de migrantes quanto de indivíduos ou grupos sociais envolvidos nos processos migratórios (HAESBAERT, 2010, p. 246).

Através da figura do migrante podemos entender melhor as diversas formas da desterritorialização. O migrante é parcela integrante – ou que está em busca da integração – numa (pós)modernidade marcada pela flexibilização – e precarização – das relações de trabalho (HAESBAERT, 2010)

O trabalho e a realidade social em que a pessoa está inserida são essenciais para entender o que é um migrante, segundo Maria Aparecida de Moraes Silva (2007, p. 57):

[...] sob duas óticas: inicialmente, trata-se de um(a) trabalhador(a) produzido(a) no bojo de determinadas relações sociais, que, muitas vezes, resultam de um processo violento e expropriação. Esta situação remete à análise das condições históricas responsáveis por este processo; em seguida, o migrante insere-se numa realidade social, definida por laços sociais (familiares, grupos de vizinhança, valores, ideologias etc.), que o caracterizam como pertencente a um determinado espaço social e cultural. Estas duas perspectivas conduzem às reflexões, segundo as quais, os fatores econômicos não são os únicos a serem levados em conta na análise da migração e dos migrantes.

Migrante também é uma condição de existência, um processo de produção de identidade e, como Marandola Junior e Gallo (2010, p. 407), entendo, numa abordagem geográfica e filosófica, que: “[...] o migrante é um ser deslocado, movido de seu lugar primevo” e que “o sair do seu lugar envolve processos de redefinições das territorialidades que não são necessariamente sucessivos nem ordenados”. Eles perguntam e respondem “Que significa, para a constituição da identidade e do eu, o rompimento da ligação original ser-lugar natal? Há um abalo na segurança existencial e na identidade territorial como elemento central do processo migratório”. (MARANDOLA JUNIOR; GALLO, 2010, p. 409).

A identidade de um migrante é relacionada a seus processos de deslocamentos e (des)territorializações, o que envolve, portanto, todos os espaços por onde os migrantes passam, numa interligação de “*territorialidade (lugar) e existência (ser)*”.

O processo descrito por Marandola Junior e Gallo (2010, p. 410), pelo qual passa o migrante, parece fazer parte da maioria das migrações:

O processo de desenraizamento original iniciado pelo movimento migratório se dá, em termos existenciais, pela alteração da territorialidade consolidada, a modificação desta relação originária self-lugar, saindo do lugar-natal, o que implica deixar os lugares de infância, juventude ou idade adulta, responsáveis pela nossa formação enquanto pessoa e sobre os quais está edificada nossa identidade. Implica, portanto, sair dos territórios da segurança e lançar-se no mundo, em lugares de pouca ou nenhuma familiaridade, onde há pouco ou nenhum controle, uma das raízes da insegurança.

Cynthia Martins, pesquisando as dinâmicas de deslocamentos no Maranhão entre roça, garimpo e floresta, sugere a importância de se analisarem as categorias usadas pelas pessoas envolvidas nas dinâmicas migratórias, ou seja, considerar a maneira pela qual os agentes sociais representam os deslocamentos dentro do seu contexto social, ou como os fenômenos são pensados, vividos e administrados pelos

agentes sociais (MARTINS, 2012). A autora percebeu que mais do que se caracterizar como migrante, as pessoas se referem a uma existência coletiva, como etnia, formas de organização política, atividade econômica ou a relação com a terra, que envolvem certas lógicas e dinâmicas de deslocamento (MARTINS, 2012). É um entendimento importante para o diálogo com as pessoas em movimento, para o entendimento do significado do deslocamento e para a compreensão da categoria migrante.

Nos relatos neste capítulo, tento apresentar alguns elementos da vida antes, durante e depois dos deslocamentos, de pessoas que conheci durante a pesquisa, considerando que se trata de um processo permanente de des-reterritorialização, no qual a origem é fundamental, pois o imigrante, antes de “nascer” para a imigração, é primeiro um emigrante (SAYAD, 1998, p. 17). Neste sentido, Sayad reflete:

Como dar conta da vulnerabilidade particular? Não se pode fazê-lo sem remontar o curso da imigração em toda sua extensão e além dela, até mesmo acima da emigração, sem nos perguntarmos sobre todo itinerário do imigrante e sem interrogá-lo sobre seu itinerário profissional e social a fim de poder caminhar com ele e tentar reconstituir, retrospectivamente e com sua ajuda, a trajetória social que fez dele o representante de um certo modo de emigração (e imigração) (SAYAD, 1998, p. 112).

As narrativas que apresento na sequência deste capítulo não se configuram como estudos de caso, mas sim um mosaico de experiências, cuja diversidade, conectividade e similaridades nos situam numa realidade em movimento. São depoimentos de pessoas e famílias deslocadas de seus lugares de vivência no território de Barcarena, que se inseriram no sistema de migrações em busca de trabalho temporário, que “pendularam” entre Barcarena e Belém, que voltaram para as comunidades de onde foram expulsas ou que enfrenaram uma ou mais experiências de deslocamento, considerando que uma mesma pessoa pode se envolver em várias dinâmicas migratórias; pois cada membro de uma família pode migrar ou manter o seu modo de vida e relacionar-se com sua família, com o território e com as forças estruturantes da situação.

São pessoas que sentem na própria pele (experiência total), na sua prática cotidiana, as contradições das transformações sociais ocorridas e ocorrentes no município, em virtude das complexas dinâmicas de migração em que se inserem e se movimentam para viver, sobreviver e resistir. Todas essas pessoas, com suas

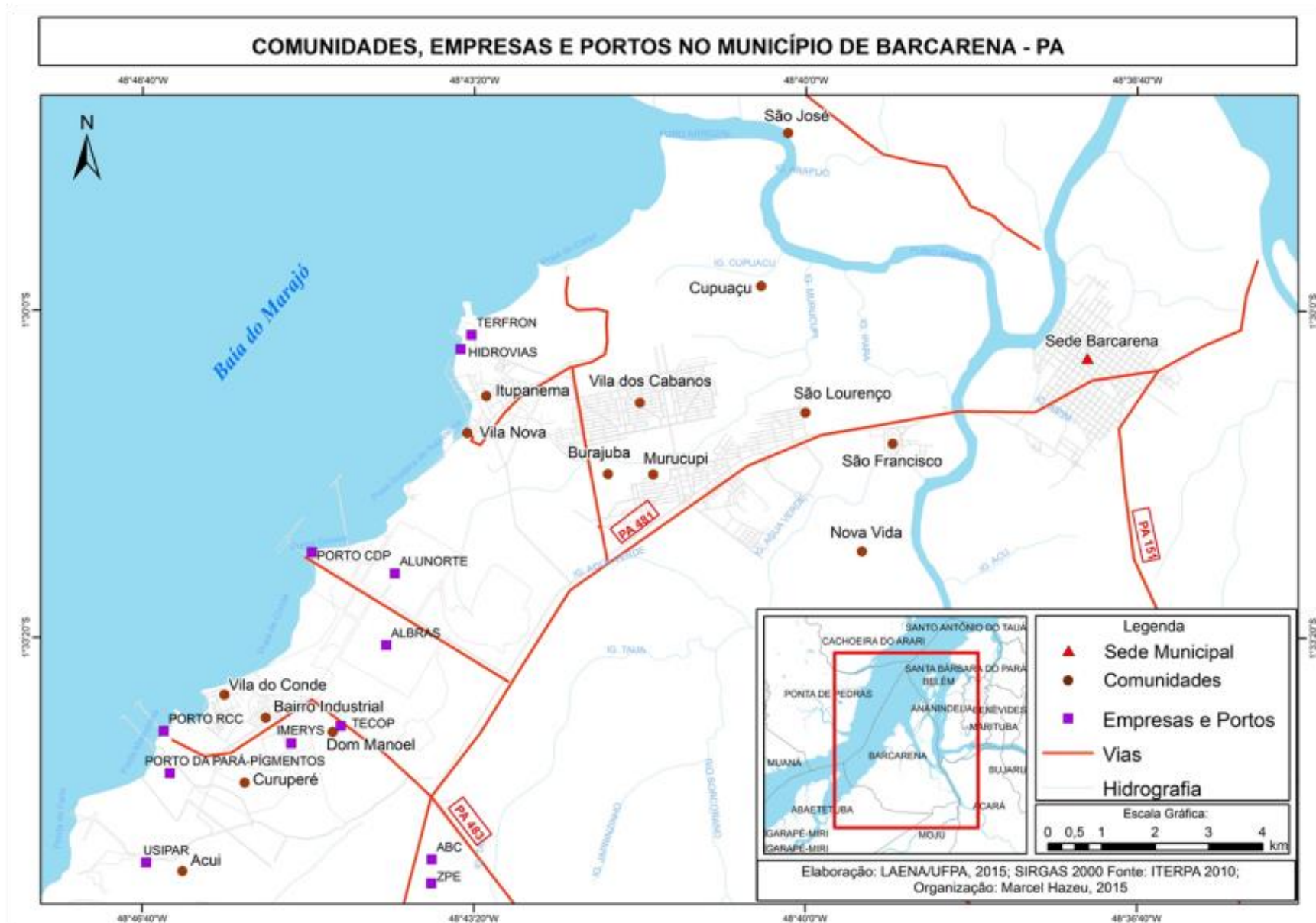
trajetórias expressas nos relatos aqui apresentados nos permitem conhecer e entender melhor os sistemas migratórios apresentados, sistematizados e analisados nos capítulos seguintes.

A origem dos moradores indica somente um dos movimentos migratórios pelos quais podem ter passado na sua trajetória, pois entre o lugar de origem, a última residência antes de chegar a Barcarena e a moradia atual há muitos movimentos migratórios possíveis, como se pode constatar nas histórias e na análise dos sistemas migratórios nos tópicos seguintes. Além de outros movimentos intermunicipais não registrados neste tipo de abordagem, não se considera aqui os deslocamentos internos no município.

A carteira de identidade pode certificar a origem das pessoas, mas não comprova a sua procedência, o local da última moradia ou aonde foram criadas. Apesar disso, a carteira de identidade serviu como referência documental, no levantamento realizado pelos centros comunitários e no processo judicial movido contra Alunorte. Tal fato pode dar margem a interpretações e julgamentos errôneos. Entretanto, outras fontes oficiais comprovam a veracidade dos dados de identificação pessoal, constantes no processo; como poderá ser observado mais adiante.

No Mapa 2 pode ser identificada a localização das principais empresas multinacionais, portos de grande porte e as comunidades onde uma parte do trabalho de campo foi realizado e onde vivem as pessoas entrevistadas. No Anexo 1 há uma listagem completa dos entrevistados com algumas das suas características.

Mapa 2 - Comunidades, empresas e portos no município de Barcarena.



A população de Barcarena é formada basicamente por moradores nativos ou oriundos dos municípios vizinhos, com quem (con)vivem uma dinâmica de compartilhamento de atividades econômicas, culturais e familiares. A fase da construção e contratação em massa de trabalhadores temporários de outros municípios e estados parece ter impactado pouco, em longo prazo, a composição dos habitantes no município. Isto contrasta com a época de construção da Albras, do porto e da Vila dos Cabanos, quando, segundo Amaral et al. (2002): “se observava nos bairros um número bastante alto de pessoas provenientes de outros estados brasileiros”.

Segundo o Censo 2010, 55% da população de Barcarena é nativa, ou seja, nasceu em Barcarena, 45% dos moradores de Barcarena nasceram em outros municípios (Tabela 3).

Tabela 3 - Nascidos no município de Barcarena segundo o Censo 2010.

Nascidos em Barcarena	Total	Percentual
Sim e sempre morou	53343	53
Sim, mas morou em outro município ou país estrangeiro	2022	2
Não	44494	45
Total	99.859	100

Fonte: Censo (2010). Elaboração do autor.

Das 25.204 pessoas que moram a menos que 10 anos no município, 84% (21183) são oriundas de municípios do Pará (61% de municípios próximos a Barcarena) e somente 16% de outros estados. Belém é o principal município de residência anterior, seguido por outro município vizinho, Abaetetuba. Os municípios vinculados ao grande projeto do Jari, a hidrelétrica de Tucuruí e o complexo portuário-industrial São Luís se fazem presentes entre as principais residências anteriores, sugerindo uma relação entre as obras, trabalhadores e circulação.

A Tabela 4 apresenta os municípios de maior incidência de origem de 75% das pessoas que moram menos que 10 anos em Barcarena, segundo o Censo 2010.

Tabela 4 - Município da última residência das pessoas que moram a menos de 10 anos em Barcarena.

Município	Total	%	% Acumulativo
Belém	7926	31,45	31,45
Abaetetuba	1647	6,53	37,98
Ananindeua	864	3,43	41,41
Capanema	676	2,68	44,09
Tailândia	604	2,40	46,49
Moju	573	2,27	48,76
Igarapé-Miri	568	2,25	51,02
Cametá	553	2,19	55,45
Bragança	495	1,96	57,41
Castanhal	486	1,93	59,34
Muaná	398	1,58	60,92
Acará	373	1,48	62,40
São Luís (Maranhão)	367	1,46	63,86
Tucuruí	317	1,26	65,12
Viseu	310	1,23	66,35
Almeirim	308	1,22	67,57
Laranjal do Jari	291	1,15	68,72
Breves	243	0,96	69,69
Portel	224	0,89	70,57
Macapá (Amapá)	223	0,88	71,46
Tomé-Açu	217	0,86	72,32
Marituba	212	0,84	73,16
Ponta de Pedras	171	0,68	73,84
São Sebastião da Boa Vista	160	0,63	74,47
Vigia	160	0,63	75,11
Outros	6272	24,89	100

Fonte: Censo (2010): Tabela sobre a residência de anterior de quem mora a menos de 10 anos em Barcarena. Elaborada pelo IBGE para esta pesquisa (2014).

Comunidades com histórias e realidades diferentes, porém, conectadas, foram abordadas nesta pesquisa. Na Tabela 5 encontram-se os estados de origem das comunidades em que foram coletados dados estatísticos, com base em fontes distintas. Todas apontam para a mesma direção: o Pará é o principal estado de origem de 81% a 89% dos moradores, sendo que nas comunidades mais tradicionais este percentual oscila entre 86% e 89% e nas comunidades onde houve uma chegada de um número maior de trabalhadores entre 81% e 85%. O Maranhão é o segundo estado de maior índice de origem dos moradores das comunidades de Barcarena, representando a origem de 5% a 9 % dos moradores, seguido por outros dois estados do Nordeste – Piauí e Ceará.

Tabela 5 - Estado de origem dos moradores das comunidades no Distrito Industrial, Murucupi, Vila Nova e comunidades ribeirinhas que constam no processo contra a Alunorte.

RIBEIRINHOS			DISTRITO INDUSTRIAL			VILA NOVA			MURUCUPI		
ESTADO	N	%	ESTADO	N	%	ESTADO	N	%	ESTADO	N	%
Pará	880	88,9	Pará	5241	84,71	Pará	204	85,71	Pará	268	81,46
Maranhão	48	4,8	Maranhão	489	7,9	Maranhão	15	6,3	Maranhão	31	9,42
Piauí	14	1,4	Sem informações	146	2,36	Piauí	7	2,94	Ceará	8	2,43
Alagoas	8	0,8	Ceará	84	1,36	Ceará	2	0,84	Amapá	7	2,13
Ceará	7	0,7	Piauí	84	1,36	Sem informações	2	0,84	Sem informações	5	1,52
Amazonas	5	0,5	Bahia	29	0,47	Paraíba	1	0,42	Piauí	4	1,22
Amapá	4	0,4	Minas Gerais	27	0,44	Paraná	1	0,42	Mato Grosso	2	0,61
Rio grande do Norte	4	0,4	Amapá	24	0,39	Amazonas	1	0,42	Pernambuco	2	0,61
Distrito Federal	3	0,3	Amazonas	12	0,19	Bahia	1	0,42	Rio Grande do Norte	1	0,30
Pernambuco	3	0,3	Goiás	8	0,13	Pernambuco	1	0,42	Tocantins	1	0,30
Bahia	3	0,3	Rio Grande do Sul	8	0,13	Rio Grande do Norte	1	0,42			
Minas Gerais	3	0,3	Pernambuco	4	0,06	Rio Grande do Sul	1	0,42			
Paraíba	2	0,2	Santa Catarina	3	0,05	Distrito Federal	1	0,42			
Paraná	2	0,2	Alagoas	2	0,03						
Rio de Janeiro	2	0,2	Espirito Santos	2	0,03						
Sergipe	1	0,1	Rio de Janeiro	2	0,03						
São Paulo	1	0,1									
Total	990	100	Total	6165	100	Total	238	100	Total	329	100

Fonte: Processo (2010); Costa (2012), Levantamento Murucupi e Nova Vida (2013).
Elaborado pelo autor

Com relação aos municípios de origem, as informações coletadas se referem às comunidades Murucupi, Vila Nova e as comunidades ribeirinhas. Na Tabela 6 encontram-se os principais municípios de origem.

Tabela 6 - Principais municípios de origem dos moradores da Vila Nova, Murucupi e comunidades ribeirinhas.

MURUCUPI			VILA NOVA			RIBEIRINHOS		
Município	Nº	%	Município	Nº	%	Município	Nº	%
Belém	54	21,69	Barcarena	55	23,11	Belém	254	28,9
Barcarena	34	13,65	Belém	46	19,33	Barcarena	250	28,4
Abaetetuba	24	9,64	Abaetetuba	10	4,20	Abaetetuba	77	8,8
Igarapé Miri	15	6,02	Viseu	8	3,36	Ponta de Pedras	22	2,5
Cametá	14	5,62	Igarapé Miri	7	2,94	Moju	20	2,3
Capanema	9	3,61	Moju	7	2,94	Capanema	19	2,2
Moju	9	3,61	Ponta de Pedras	6	2,52	Muaná	19	2,2
Bragança	7	2,81	Acará	4	1,68	Primavera	14	1,6
Muaná	7	2,81	Bragança	4	1,68	Bragança	13	1,5
Viseu	7	2,81	Baião	3	1,26	Curuçá	9	1
Ourém	6	2,41	Capanema	3	1,26	Tomé Açu	9	1
Ponta de Pedras	6	2,41	Piracuruca	3	1,26	Viseu	9	1
São Luís	5	2,01	Primavera	3	1,26			
Turiaçu	5	2,01						

Fonte: Processo (2010), Costa (2012), levantamento Murucupi e Nova Vida (2013).
Elaborado pelo autor.

Em geral, os municípios de origem não são localidades onde se implantaram ou estão sendo implantados grandes projetos. A cidade de Belém, próxima de Barcarena, possui o maior contingente populacional do Pará, e disputa com Barcarena o primeiro lugar em relação à origem dos moradores das comunidades. E os demais municípios em destaque, em sua maioria, são cidades ribeirinhas.

4.2 Apresentações de moradores entrevistados

Dentre as 45 pessoas entrevistadas em 2013 e 2014 (Anexo A), apresento as narrativas de histórias de vida de 21 informantes, com base nos seus relatos e depoimentos, recortados e recontados, únicos, e ao mesmo tempo interligados. Para este capítulo, optei pelos relatos que refletem a diversidade das comunidades de Barcarena, a memória de ocorrências vivenciadas em todo o seu território, que abrangem o período inicial da implantação do projeto portuário-industrial-urbanístico. A sequência dos relatos segue um deslocamento imaginário, iniciado na ilha de Trambioca, seguindo o caminho pela comunidade de São Francisco, via Laranjal para Murucupi, Cupuaçu, Itupanema, Vila Nova para chegar ao distrito industrial (Acuí, Curuperé, Dom Manoel) e Vila do Conde, finalizando a viagem na comunidade da Montanha, que não existe mais, pois foi deslocada para a atual Vila Nova.

Ciro (homem, 60 anos) é pescador e líder comunitário da comunidade São José. Quando criança, com 10 anos, ele foi enviado para viver com numa família de pescadores em Soure, no Marajó, onde aprendeu pescar. Após dois anos de convivência com a família de pescadores que o abrigou, a saudade de casa motivou o seu retorno à comunidade São José. Durante a sua estada em Soure, **Ciro** não sabia que a sua família adotiva vinha depositando, em uma lata, a renda correspondente à sua participação no trabalho da pesca. Na ocasião, a quantia acumulada contribuiu para que seus pais comprassem um terreno. Mais tarde, para garantir o seu próprio sustento, **Ciro** passou a trabalhar em uma fazenda. Nessa época, ele conheceu a sua esposa, filha do motorista que transportava os peões da fazenda. Desta união nasceram três filhas. Atualmente, duas delas ainda moram na ilha (uma é professora da escola municipal). **Ciro** exerceu a profissão de peão durante cinco anos. Ao final desse período, ele perdeu sua única fonte de renda, pois a fazenda foi desapropriada, no decorrer do processo de implantação do Complexo Industrial de Barcarena. À época, ele tornou-se carpinteiro e ajudou a fincar as estacas que fundearam a construção do Porto de Vila do Conde. Paralelamente, seu pai foi abandonado pela esposa e trabalhou numa empreiteira, onde atuou até falecer num acidente. Conforme o relato de **Ciro**, sua mãe "deixou a família para trás" e se "juntou" com um peão de obra, vindo de Salvador. Com o término da construção do porto, ele passou a morar, juntamente com a esposa e filhas, na casa de seus sogros, localizada na ilha de São José. Nesse intervalo, **Ciro** juntou dinheiro suficiente para comprar e morar num terreno situado na margem oposta à ilha. A localização da sua propriedade – à beira do furo do Arrozal - e a "fartura" de peixes favoreceram a retomada da profissão que ele exercera na sua infância e adolescência na ilha do Marajó: a de pescador. Contudo, **Ciro** afirma que "o peixe ficou cada vez mais escasso, devido à poluição". A redução dos estoques pesqueiros se deve ao transbordamento do depósito da lama vermelha produzida pela Alunorte, quando o resíduo tóxico vazou para os rios Pará e Murucupi e o furo do Arrozal. Apesar de o acidente ter ocorrido em 2009, seus impactos ambientais de longo prazo, ainda causam prejuízos à ictiofauna da região. Na época em que foi realizada a pesquisa, **Ciro** Gomes e vários pescadores tiveram suas embarcações roubadas, prejudicando a sua renda familiar e dificultando o pagamento das prestações do empréstimo referente à compra dos barcos pesqueiros.

Elizabete (Mulher, 23 anos), oriunda da ilha das Onças, Barcarena, é casada com Nato (39 anos), pescador, nativo da ilha de Trambioca. Eles moram próximo da praia de Guajarina, e trabalham juntos no seu bar, situado na beira de um igarapé próximo da praia. A família de Elizabete mora na Barcarena-sede – seus pais trabalham no mercado municipal e sua irmã é casada com um montador de andaimes, que foi recrutado por uma empreiteira de Barcarena e trabalhou durante um ano em Goiás, mas, depois de uma greve, todos os trabalhadores da obra foram demitidos. Atualmente, sua irmã e seu cunhado estão passando fome, e contam com o auxílio da Secretaria de Assistência e com a ajuda de Elizabete para sobreviver: “Pelo menos aqui na ilha nunca passamos fome”.

Mário (homem, 38 anos) é professor, recém-formado em pedagogia, separado, e pai de dois filhos. Mário é ex-conselheiro tutelar e também representante da Associação Rural dos moradores de São Lourenço. Ele vive com os pais e seus dois filhos no sítio São Lourenço, e aguardam a regularização da sua terra pelo Incra, porém a situação continua pendente, pela indefinição da situação fundiária com a implantação do complexo Albras/Alunorte, quando o porto de São Francisco se tornou porto de entrada de material e de pessoas para a construção da vila dos Cabanos e o bairro Pioneiro (alojamentos), pela extinta Codebar. Do porto de São Francisco até a estrada para Vila do Conde foi aberta uma estrada de ligação, cortando e desapropriando parte das terras do sítio de São Lourenço. Mário deixou claro que o conceito de família é amplo, notadamente em uma comunidade relativamente pequena. A convivência comunitária com seus tios, tias, primos e sobrinhos de primeiro, segundo ou terceiro graus, faz parte da concepção de família. Quando jovens (nos anos 1960), seus pais foram morar em Belém como empregados “na casa de outros”, para estudar. Em seguida, ainda nos anos 1960, seu pai foi recrutado por uma empresa para trabalhar em Santarém, na coleta de “Balata”¹⁴, e seduzido pela possibilidade de viajar de avião. Seu pai ainda trabalhou em Belém, na Encol, uma empresa de construção civil. Seus pais mantinham o contato com a família, com a casa e a com a terra em São Lourenço, para onde iam sempre aos finais de semana, levando os filhos, numa vida nômade entre os dois lugares. Assim, Mário passou a sua infância, dos 2 aos 6 anos de idade. Em 1984,

¹⁴ Balata é o látex de uma árvore conhecida na Amazônia como balateira,

quando a Codebar começou a ocupar e invadir os terrenos de São Lourenço, a família voltou para defender a sua terra. Na ocasião, seu pai continuava trabalhando em empresas de construção em Barcarena. Com a ocupação das terras pela Codebar, a família e a comunidade foram forçadas a se organizar para resistir, inicialmente de forma tímida, sem saber como agir e quais as possibilidades de resistência, o que a sua família aprendeu na prática.

Atualmente, os homens da família de Mário, em sua maioria não querem mais trabalhar (exclusivamente) na agricultura, e buscam se qualificar nos períodos em que trabalham nas atividades de construção e manutenção, vinculados às grandes empresas instaladas em Barcarena. Na casa de Mário, o trabalho da roça era realizado principalmente pelas mulheres e pelos parentes mais jovens. Seu pai abria a área (ou pagava alguém para abrir) e o resto do trabalho era de responsabilidade das mulheres. Seu pai trabalhou por alguns anos nas obras de construção em Barcarena, trocando regularmente de empresa quando estas concluíam as obras ou assumiam novas tarefas. Seus cunhados e primos se empregaram nas empreiteiras contratadas pelas grandes empresas, e assim aprenderam os seus ofícios. Acreditando no poder do mercado de empregos, a família de Mário ainda enfrenta a ameaça da perda do seu território. Essa incerteza da regularização fundiária desestimulou os seus parentes em investir nas suas terras. Entretanto, o exemplo de sua tia mostra que é possível investir na terra e tirar dela um bom rendimento. Há oito anos ela transformou o seu lote em um grande açaizal, e hoje está produzindo muito açaí, que ela vende em casa, pois ainda não tentou expandir as vendas para mercados maiores como Belém e Vila dos Cabanos. No seu terreno há diversas árvores frutíferas, um olho d'água e o limite do sítio fica na margem do rio Murucupi. Ela cuida sozinha do trabalho, e contrata pessoas para ajudar nas tarefas. Seu marido e filhos estão trabalhando em obras de construção em Rondônia. No Quadro 6, pode-se observar como a família de Mário se inseriu na circulação de trabalhadores pelo país.

Quadro 2 - Informações sobre a família de Mário referente à mobilidade espacial e trabalho (segundo informações de Mário).

Relação com o Informante	Sexo	Idade	Local de Nascimento	Municípios por onde passou morando/ trabalhando	Função
Informante	H	38	São Lourenço		Ajudante (orelha seca) na empresa de engenharia é solda
Pai	M		Rio Murucupi	Belém (anos 1960), Santarém, Barcarena	Pedreiro /construção de fornos
Mãe	H		São Lourenço	Belém (empregada doméstica), Barcarena	
Irmã	M	48	São Lourenço	Belém	Prefeitura
Irmã	M	33	São Lourenço		
Irmão	H		São Lourenço	Belém	Pedreiro
Irmão (adotivo)	H	21	São Lourenço	Barcarena	Ajudante autônomo
Cunhado	H	52	São Lourenço	Belém, Barcarena	Carpinteiro (firma)
Cunhado	H	48	Arienga	Barcarena, Tome Açú (2013)	Encarregado de obra, Soldador
Primo	H	34	São Lourenço	Barcarena, Juruti, Recife, Macapá	Ferreiro/Montador
Primo	H	30	São Lourenço	Barcarena, Rio de Janeiro, Recife, Juruti	Caldeireiro
Primo	H	28	São Lourenço	Barcarena, São Paulo, Recife	Soldador
Primo	M	43	São Lourenço	Barcarena, Juruti	Servente de cozinha
Primo	H	39	São Lourenço	Barcarena, São Paulo, Recife	Encanador Industrial, Soldador
Primo	H	40	São Lourenço	São Paulo, Recife	Ferreiro/Montador
Sobrinho	H		São Lourenço	Barcarena	Topógrafo
Primo	H		São Lourenço	Juruti, Bahia	Topógrafo
Primo	H		São Lourenço	Barcarena, Bahia	Topógrafo
Tia	M		São Lourenço	Barcarena	Dona de bar, Agricultora
Tio	M		São Lourenço	Barcarena, Porto Velho	Mecânico Montador
Primo	M		São Lourenço	Barcarena, Porto Velho	Soldador
Primo	M		São Lourenço	Barcarena, Rio de Janeiro	Mecânico Montador

Fonte: Entrevista com Mário (2014). Elaboração do autor.

Josinete (mulher, “36” anos) é a filha mais velha de uma família tradicional de São Lourenço, onde seus avós moravam e viviam da lavoura e da pesca. Vítima de paralisia infantil, desde criança ela usa muletas para se locomover. Ainda muito jovem, sua mãe foi trabalhar como doméstica em Belém, onde engravidou de Josinete. Ela voltou para São Lourenço com sua filha e morou por algum tempo com a sua família, até que Josinete contraiu a paralisia infantil. Ambas retornaram para Belém, e a mãe voltou a trabalhar para cuidar de Josinete. Foi nesta ocasião que a mãe conheceu o seu atual marido e padrasto (pai de coração) de Josinete. A família ficou em Belém, o padrasto trabalhou como pedreiro até sofrer um acidente (um atropelamento) e teve traumatismo craniano. A partir daí, a família voltar para São Lourenço com os outros filhos que nasceram em Belém. Porém, Josinete deveria

ficar na casa de parentes em Belém, até concluir os seus estudos, mas resolveu voltar, pois ficou difícil sustentá-la em Belém. Nessa mesma época, iniciaram as desapropriações e os loteamentos na comunidade. Novas famílias chegavam e os moradores começaram a ser indenizados. Com 16 anos, de volta a São Lourenço, Josinete começou a trabalhar numa escola primária, por indicação do prefeito. Todas as tardes ela tomava um ônibus e atravessava de balsa para Barcarena, a fim de continuar seus estudos. Ela foi contratada para trabalhar em supermercado recém-inaugurado na cidade. Isto permitiu que ela pudesse continuar os estudos. Josinete pegava carona nos carros das empreiteiras, atravessava para Barcarena de balsa e caminhava de muleta até a escola. Depois de seis anos trabalhado no supermercado, ela decidiu largar este trabalho, pois queria retomar os estudos em Belém, já que em Barcarena ainda não havia curso técnico. Sua família sobrevivia graças ao salário dela e à aposentadoria do padrasto. Com a indenização do supermercado, ela comprou tijolos e a família conseguiu construir parte da nova casa. Josinete começou a fazer um curso de datilografia no centro comunitário (financiado pelas empresas) e passou a dar aulas de reforço em casa. Em 1993, a Alunorte convocou alunos do curso para um estágio na empresa, na digitação de documentos. Com sua experiência de seis anos no supermercado, ela se ofereceu para o trabalho. Devido ao seu bom desempenho e capacidade, foi convidada a permanecer na empresa (sem acerto de salário). Aceitou a proposta, confiando na sua contratação em breve. Entretanto, trabalhou durante três meses sem remuneração, apesar de ter sido contratada por um salário menor do que recebia no supermercado, porém com outros benefícios. Ela trabalhou por dois anos nessa empresa, até quando esta perdeu o contrato e foi substituída por outra empresa. Ela teve que deixar o trabalho, mas foi chamada por outra prestadora de serviços. Em seguida, soube por um amigo de uma nova empresa que iria ser aberta (Pará Pigmentos) e estava admitindo pessoal. Em 1995, começou a trabalhar no serviço no arquivo, e permaneceu por quase dois anos, quando, mais uma vez, a prestadora saiu. Mas o gerente desta empresa criou uma nova firma, e a contratou em seguida, desta vez para a área de planejamento de manutenção. Depois de três anos, ela foi novamente contratada pela Pará Pigmentos, com salário reduzido, mas com todos os benefícios, e ficou durante 12 anos na empresa. Neste período, ela conseguiu cursar a faculdade de pedagogia (modular) numa escola particular em Barcarena, custeada pela empresa. “Tenho técnico em contabilidade, tenho gestão de pessoas

e pedagogia”. Uma colega da empresa foi trabalhar no Amapá, no município de Pedra Branca, a 230 km de Macapá, em uma nova empresa mineradora de ouro, a australiana Beadell. Essa colega deveria montar a sua própria equipe e convidou Josinete para trabalhar. Foi uma decisão difícil, pois ela morava com sua família e ajudava no sustento da mãe. Mas decidiu arriscar, atraída pelo salário, que era mais do que o dobro do que ela ganhava na Pará Pigmentos. Desde então, Josinete trabalha como compradora e analista de compras nesta empresa mineradora. Ela já foi contratada com nível superior, mora no alojamento em plena floresta amazônica, e trabalha numa escada de 19 dias direto e folga nove dias, quando vai visitar sua família em Barcarena. A filha da Josinete (21 anos) atualmente está cursando administração e comércio internacional numa faculdade particular em Belém, paga por Josinete, e faz estágio na Imerys. Sua rotina diária é exemplar para muitas pessoas que trabalham em Barcarena e estudam em Belém:

Ela sai de casa sete horas da manhã para Imerys. Umas três e pouco ela passa aqui em casa, toma um banho rápido, vai pro barco ou de ônibus e chega em Belém seis horas. Lá vai pra faculdade, espera até vinte e três horas pra pegar o barco pra chegar aqui uma hora da manhã. Ela vem de barco, ela sai da faculdade espera o barco lá no porto, aí o barco é quarenta minutos né, até o cafezal. Aí do cafezal pega o ônibus e desce na esquina do hospital, porque o ônibus não vem pra cá. Aí o namoradinho dela vai de moto buscá-la, colocando em risco né, porque é uma situação [...]

Enquanto Josinete trabalhava fora, seus irmãos mais novos estudavam, ajudavam na roça e pescavam, depois se casaram ou se empregaram como ajudantes nas empreiteiras. Um deles não terminou o estudo básico, pois preferiu ficar em Barcarena, nos empregos temporários ofertados pelas empreiteiras. O seu último emprego foi no município de Moju, na empresa Agropalma, que contratava o pessoal por períodos de quarenta dias. Com as economias que acumulou, ele comprou uma máquina roçadeira; tempos depois, aos quarenta anos de idade, ele adquiriu uma moto-táxi, que lhe garante o sustento. O irmão mais novo de Josinete teve destino profissional semelhante. Trabalhou por pouco tempo em Barcarena, como ajudante de almoxarifado. A falta de qualificação profissional o levou a aceitar empregos temporários em várias empreiteiras (Rip, Inesa, Gaspar, Thyssenkrupp), em diferentes estados: Pernambuco (Recife), no Rio de Janeiro, Ceará (Fortaleza). O seu último emprego foi no Amapá (Pedra Branca), na mesma empresa em que Josinete trabalha, no regime de 20 dias de trabalho e 10 dias de folga. Depois de dois anos, encerrou o seu contrato, e ele voltou desempregado para São Lourenço.

Outro irmão de Josinete trabalhou em algumas empreiteiras de Barcarena (Inesa, Tenenge e Tequinte), mas nunca saiu do Pará. Atualmente ele trabalha na empresa criada por um colega, mas o seu contrato de serviço está terminando, e também vai ficar "parado", relata Josinete.

Ieda (mulher, 48 anos) é líder comunitária, veio de Belém para Barcarena em 2007. Na capital, ela morava de aluguel e trabalhava como forneira no restaurante Spazio Verdi. A sua irmã já morava em Barcarena, e conseguiu um terreno numa ocupação entre o bairro Pioneiro e a comunidade Burajuba, para onde ela se mudou com o marido e os filhos, acompanhando a irmã. Logo ela se envolveu com a luta comunitária e se tornou uma liderança na comunidade. Ieda nasceu em 1966, em Belém, em uma família humilde, com muitos filhos, dos quais muitos morreram ainda crianças, restando 10 irmãos vivos. Dos seus irmãos, quatro (incluindo Ieda) moram em Barcarena, uma irmã mora em Minas Gerais, um em São Paulo (aeronáutica) e os outros em Belém. Ieda casou cedo (aos 17 anos), teve três filhos do seu primeiro marido. Enquanto estavam juntos, ela cursou magistério, trabalhou numa escolinha (Cristo Redentor) e depois criou a sua própria escolinha, chamada Carrossel. Dois anos depois, ela se separou do marido, fechou a escola e começou a vender roupas na feira do Paar, no município de Ananindeua. Depois trabalhou como doméstica e vendeu artesanatos feitos por amigos, até ser convidada para vender planos odontológicos. Este trabalho lhe dava um pouco mais de estabilidade, e ela conseguiu comprar uma casa nos fundos da casa da sua mãe. Uma colega montou uma empresa de planos odontológicos em Teresina (Piauí) e a convidou para trabalhar nesta empresa. Ela permaneceu neste trabalho por quase oito anos, vendeu tudo em Belém e foi morar em uma casa alugada em Teresinha. Em 2006, Ieda voltou para a casa da sua mãe, pois sua filha precisava de tratamento de saúde em Belém (princípio de leucemia). Desde então, ela voltou a trabalhar em Belém, vendendo ovos de chocolate e artesanato, até ser contratada como cozinheira no restaurante Espazio Verdi, onde trabalhou por dois anos, quando sua irmã a convidou para morar em Barcarena, onde ela tinha conseguido um terreno para Ieda construir a sua casa própria. Sua irmã mora em Barcarena desde 1985, quando conheceu um funcionário da Albras que morava na comunidade de São Francisco, com quem se casou. Este senhor tinha uma empresa informal de bobinagem e refrigeração. Na época, sua irmã, que era bordadeira, ajudava o marido na empresa.

Quando este faleceu, em 1989, ela assumiu a gerência da empresa, formou-se em administração e hoje a sua empresa é uma das prestadoras de serviços para Albras e Alunorte (Hydro). Além da Ieda, outras duas irmãs também vieram para Barcarena, sendo que uma abriu um salão de beleza e a outra uma loja de xerox.

Ieda mudou-se em 2006 para a casa da irmã em Barcarena, e com a indenização do restaurante Spazio Verdi conseguiu construir a sua casa. Desde então, ela se engajou na luta da comunidade e acabou por assumir o centro comunitário em 2007. Quando terminou de construir sua casa, ela trouxe os filhos para morar com ela. Para sobreviver, ela ia de bicicleta vender vários produtos trazidos de Belém na feira do Pioneiro; depois trabalhou em uma padaria como doceira e forneira, até comprar as máquinas para produzir canudinhos de trigo. Atualmente ela vende canudinhos, montou uma pequena loja de xerox e de consulta à internet. O seu filho mais velho trabalhou para várias empreiteiras em Barcarena, e o seu companheiro também estava empregado em uma empreiteira em Barcarena, no período da pesquisa.

Cilene (mulher, 36 anos) tem três filhos (14, 16 e 18 anos) e mora há 4 anos em uma das primeiras casas da rua principal do bairro de Murucupi, a poucos metros da Delegacia de Polícia. Sua casa é de madeira e tem apenas um cômodo, com uma cama de casal, outra de solteiro, mesa, armário e uma TV digital. Ao lado dessa casinha ela está construindo uma casa grande de alvenaria, que já está com as paredes erguidas, esperando a cobertura e o acabamento. Ela trabalha à tarde e à noite como balconista de bufê no supermercado Líder. Suas colegas de trabalho são do Maranhão, de Abaetetuba e de Belém, cujos maridos trabalham para empreiteiras, um deles foi contratado recentemente pela própria Hydro. O seu marido está trabalhando numa empreiteira dentro da Alunorte, depois de ter passado um tempo desempregado, depois da conclusão da obra do supermercado Líder na Vila dos Cabanos, onde ela trabalha atualmente.

Cilene vem de uma família tradicional – sua mãe é da área onde foi construída a fábrica de Alunorte e seu pai é oriundo de Beja, em Abaetetuba. Eles viviam da lavoura e da pesca na beira do rio Murucupi, onde o seu avô dividia a área entre os filhos para que pudessem continuar vivendo como ribeirinhos. Suas terras foram desapropriadas e seu avô mudou-se para Vila do Conde. Seus pais moraram por um tempo na Vila do Conde, mudaram-se para Itupanema, depois para um lugar

perto do rio Murucupi e findaram morando em Barcarena velha. Um irmão do seu pai mudou-se para Manaus em busca de emprego, onde mora desde os anos 1980. Seus pais tiveram 10 filhos, sendo cinco mulheres e cinco homens. Em sua maioria, seus irmãos e cunhados tornaram-se trabalhadores da construção e da indústria e, devido às dificuldades de emprego em Barcarena, estão sempre viajando em busca de trabalho nas obras das empreiteiras.

Seu irmão, Fernando, saiu de Barcarena ainda jovem, e foi morar na casa do seu tio em Manaus, onde começou a trabalhar em empreiteiras como mecânico, soldador, montador de andaimes, e nunca mais voltou a morar em Barcarena, e vem somente visitar os parentes. Este avisou aos irmãos e ao marido de Cilene que havia empregos em Manaus, então eles foram para lá por conta própria, alguns de navio, outros de avião. Seu marido trabalhou mais de um ano em Manaus, seu irmão caçula ficou por dois anos, mas está voltando; os outros voltaram logo, com saudades da família.

Seu irmão, Nilton, estava trabalhando em Girau, Rondônia, mas já trabalhou em várias empreiteiras em Barcarena e em Manaus. Sua esposa viajou com ele para Manaus, mas quando engravidou decidiu voltar e continua morando em Barcarena, enquanto o marido continua no trecho. Sua irmã, Jane, é casada com um montador de andaimes, e ela o acompanha quando é contratado por alguma empreiteira. Ele trabalhou em Recife, no Maranhão, e depois levou a família para morar Recife, inclusive os três filhos, porque foi contratado pela Petrobrás. Com a crise na Petrobrás, ele perdeu o emprego e voltou com toda família para Barcarena. Sua irmã caçula, Rejane, está de malas prontas para morar em Macapá, pois o seu marido veio a Barcarena em busca de emprego, mas não conseguiu, então decidiu voltar e ela irá com ele, pois já tem emprego garantido em um supermercado.

Sua família tinha poucos recursos. Aos 15 anos, Cilene foi encaminhada para trabalhar como doméstica em Belém, limpando a casa, ajudando na cozinha, lavando roupa e cuidando de crianças. Nunca recebeu salário, somente roupas, calçados e o dinheiro das passagens quando ia visitar a família. Depois de três anos em Belém, ela voltou a morar com os pais em Barcarena, e teve o seu primeiro filho. Morou por um tempo com o pai do seu filho, mas depois se separaram. Ela trabalhou em um restaurante na praia de Caripi e como doméstica na Vila dos Cabanos. Tempos depois, ela foi morar com o seu atual marido, tiveram dois filhos e

há seis anos adquiriram um terreno na comunidade de Murucupi, onde começaram a construir a sua casa.

Cilene fez vários cursos técnicos, mas nunca foi chamada para trabalhar em uma empreiteira ou empresa. Em 2013, ela foi informada de que podia enviar o curriculum para um site de recrutamento para trabalhar na fábrica da Sadia. E assim o fez. A partir de então, ela foi completamente envolvida na máquina de recrutamento e de exploração dessa empresa. A Sadia recruta trabalhadores em todo o Brasil para os seus frigoríficos. Cilene foi chamada para se apresentar no SINE (Sistema Nacional de Emprego), em Belém. Dois dias depois ela já participava de uma palestra sobre o trabalho na Sadia, apresentada por um funcionário de recrutamento da empresa. Nesta palestra os participantes receberam instruções sobre as condições e regras do trabalho na empresa. Junto com outros colegas recrutados, ela viajou em num ônibus fretado pela Sadia, para Lucas de Rio Verde, no estado de Mato Grosso. Ainda no ônibus, eles receberam um contrato, para assinar sem ler, referente a um seguro obrigatório. Ela ficou hospedada em uma das casas do conjunto de alojamentos em um terreno da Sadia. Ali ela ficou morando com mais oito mulheres: duas mulheres por quarto, pagando 50 reais de aluguel por pessoa, além da conta de energia. Trabalhou por três meses refinando peito de frango: filetava o peito do frango, pesava, operava uma máquina para tirar filezinho, desossava, ia para esteira... Um dia depois de terminar o período de experiência, Cilene pediu demissão. Ela não suportou o clima de violência e medo em que vivia. As mulheres tinham de se trancar dentro da casa, pois os homens das casas vizinhas brigavam, usavam drogas e bebiam muito. Quando circulavam pelo terreno, precisavam andar juntas, pelo menos quatro mulheres, abraçadas, para não serem atacadas. Ela viu pessoas serem mortas em brigas e até por congelamento nos frigoríficos, sem que a polícia fosse chamada. Cilene trabalhava das duas da tarde às duas da madrugada, muitas vezes fazendo duas horas extras, para poder acumular mais ganhos (R\$ 3,62/hora). Tudo era descontado do salário: almoço, cafezinho, danos à casa, aluguel etc. Ela mandou os dois salários que recebeu para a conta do seu marido em Barcarena, para poderem comprar uma televisão. A rescisão que recebeu somou R\$ 83 (oitenta e três) reais, depois dos descontos. De volta a Barcarena, ela conseguiu se empregar no supermercado Líder, mas continua sempre atenta a outras oportunidades de trabalho: “não sei se um dia terminamos a construção da nossa casa. Precisamos correr para onde tem emprego, né?”

Aldair (homem, 60 anos) é vigia noturno de um hotel na Vila dos Cabanos, um trabalho de “bico”, enquanto tenta se aposentar. Ele mora em uma casa simples, num lote da reocupada terra da comunidade de Cupuaçu, onde ele já morava, plantava e colhia antes do projeto de instalação das fábricas, do porto e da Vila dos Cabanos. Aldair explica que a sua comunidade é formada por duas famílias, cada uma com sete herdeiros. Seu pai, que também nasceu na comunidade, morreu logo depois do nascimento de Aldair, e ele foi criado pela mãe e pelos tios. Ele lembra da fatura de farinha e da venda dos produtos da lavoura familiar no mercado de Belém. Seu terreno original beirava o rio Murucupi, mas este foi ocupado durante algum tempo por outras pessoas. Entretanto, sua família conseguiu recadastrar a metade dessas terras originais, num processo de reconhecimento da sua tradicionalidade junto ao Ministério Público Federal. Ele, sua esposa e seu filho pequeno foram desapropriados de forma abrupta nos anos 1980, sendo pressionado para assinar a entrega do terreno e o recebimento de uma indenização. Ofereceram em troca um terreno no bairro Laranjal, sem casa, somente com material de construção. Eles mesmos tiveram que organizar e pagar a mudança, pois, a empresa negou ajuda, alegando que eles já tinham recebido a indenização e deveriam arcar com as despesas dali para frente. O lote que receberam ficava na comunidade de São Lourenço, onde as terras foram desapropriadas justamente para este reassentamento às avessas.

Aldair e sua família moraram por alguns anos no local, mas se sentiam tratados como invasores pela população local. Em face disso, venderam a sua casa e se mudaram para a Vila da Itupanema. Tempos depois, Aldair vendeu novamente a casa e se mudou para o bairro Pioneiro. Durante esse período, ele continuava, quase que clandestinamente, a plantar sua roça, produzir carvão e extrair frutas das terras de onde haviam sido despejados.

Há 18 anos a família conseguiu voltar para a comunidade de Cupuaçu. Foi uma retomada coletiva, pelas as famílias que tinham sido deslocadas: filhos, irmãs, irmãos, sobrinhos e sobrinhas, somente alguns poucos ficaram morando em Belém, para onde tinham se mudado. A tia que o criou, depois do falecimento de seu pai, tinha registrado a terra no Iterpa e pagava uma taxa anual para manter o registro. Depois de algum tempo, este documento foi recuperado e serviu de base para a negociação do seu retorno. A partir de então, a comunidade começou a se estruturar novamente, a plantar e a comercializar os produtos de suas roças.

Depois da desapropriação, Aldair trabalhou em várias empreiteiras no processo da implantação do projeto, como a Nortopico, demarcando a área onde passaria a estrada. Depois disso, saiu da empresa e entrou em outra, e assim sucessivamente, trabalhando até completar 40 anos, geralmente como vigia, mas sempre com carteira assinada. Desde então, ele não conseguiu mais ser fichado e vive atualmente de bicos, junto com seu irmão. O filho de Aldair é eletricitista, e está trabalhando em uma empreiteira no Rio de Janeiro. Ele ainda não construiu sua casa no lote que é dele por direito na comunidade, e prefere manter uma casinha na vila, onde mora quando está em Barcarena.

Firmo (homem, 60 anos) mora na beira do rio Cupuaçu, numa comunidade tradicional, recém-atendida pelo projeto Minha Casa, Minha Vida, com novas casas e casas em construção. Ele e sua família nunca saíram da área, pois ficaram na fronteira do projeto da Codebar e tinham documentos da terra: uma inscrição no Incra, que há alguns anos se tornou título definitivo, após a regularização pela SPU. Os pais de Firmo, juntamente com seus avós, vieram originalmente de Cametá, passando pela ilha do Trambioca, até se fixarem onde ele mora atualmente. Naquela época, na década de 1920, o lugar já era um tipo de porto e tinha uma serraria antiga, há tempos abandonada, talvez uma das serrarias reais que havia na região. Seus pais tiveram sete filhos, ele e mais seis irmãs, das quais uma já é falecida. Juntamente com seu pai, Firmo sustentou a família trabalhando na pesca, na caça, na lavoura e no extrativismo. Seu pai faleceu há 3 anos, com 101 anos de idade. Na década de 1980, quando chegaram os técnicos da Codebar para demarcar a área a ser desapropriada, a família conseguiu ficar fora da área de abrangência do projeto, portanto, sua família permaneceu no local. Eles sofreram o impacto do movimento, da abertura de ramais, mas não foram ameaçados de desapropriação. Mais recentemente, na década de 2000, chegaram algumas pessoas que ocuparam parte da sua área e criaram novas comunidades, prejudicando o igarapé, que está sendo gradualmente aterrado devido ao desmatamento e às novas construções. O maior impacto da presença das empresas se deu em 2007, quando houve o vazamento de lama vermelha, quando o rio e o igarapé foram contaminados, matando peixes e camarões, e tirando o sustento da comunidade por mais de um ano. Atualmente Firmo está aposentado como pescador, e seu filho recruta trabalhadores para empreiteiras no município de Igarapé Miri.

Nivaldo (homem, 32 anos) nasceu na comunidade Boa Vista, e se mudou três vezes durante o período desta pesquisa. Ele foi deslocado de Itupanema para dar lugar à construção do porto da Hidrovias. Com o pagamento da indenização, comprou uma casa numa área próxima a Vila dos Cabanos. Tempo depois, ele vendeu esta casa e dividiu o valor com sua ex-mulher após a separação, e foi morar casa que era do seu pai, no bairro de Laranjal, e está organizando o seu retorno ao lote na comunidade de Cupuaçu. Atualmente ele coordena a luta pelo reconhecimento da comunidade de Cupuaçu como comunidade tradicional. Por outro lado, ele sobreviveu a um grave acidente de moto, que lhe causou traumatismos, principalmente na cabeça e a deformação do seu rosto que só conseguiu recuperar depois de arriscadas cirurgias. Entre as sequelas do acidente, ele possui uma cicatriz de um lado a outro da cabeça, ficou cego de um lado e partes do rosto ainda inchadas, no entanto, mantém uma boa aparência.

Nivaldo se identifica como legítimo descendente indígena, alegando que sua avó era índia pura. Quando os representantes da Codebar chegaram, desapropriaram as terras de sua família, que foi deslocada para o bairro do Laranjal, para uma casa mal-acabada. Seu pai era barqueiro, e tentou negociar e resistir, por entender que as terras, as plantações e a casa valiam muito mais do que foi oferecido. Mas acabou cedendo à pressão. A casa que conseguiu comprar no bairro de Laranjal, até hoje pertence à sua família, onde Nivaldo morou com seus pais até se casar. Depois ele morou num quarto na casa da sua irmã, na Vila de Itupanema, onde comprou um terreno e começou a construir sua própria casa, primeiro de barro, e quando começou a trabalhar nas empresas terceirizadas, construiu a casa de madeira e, posteriormente, quando se tornou montador de estrutura, ganhando um pouco mais, iniciou a construção em alvenaria. Ele morou por 12 anos nesta casa, até chegarem os representantes de uma empresa de construção de portos para comprar a casa, alegando que ele teria que sair de qualquer forma. Ele considera que conseguiu um bom preço pela casa onde morava (assim avalia) e comprou uma casa na fronteira da Vila dos Cabanos, além da moto que lhe causou o acidente.

Nivaldo tem 12 irmãos, todos residentes em Barcarena. Só o seu irmão mais velho trabalha como peão de trecho em mineradoras de ouro e diamantes, e viaja pelo Brasil e até para outros países, ficando de oito meses a um ano fora, e passa um mês em casa. Os outros irmãos moram e trabalham em Barcarena, quando

conseguem emprego nas empresas terceirizadas. Um dos irmãos é pintor de paisagens, um outro é dono de um bar na praia de Itupanema, outro é motorista (que também sofreu um acidente) e faz fretes com o seu caminhão. Um dos irmãos é ribeirinho e mudou-se para Abaetetuba. As duas irmãs se casaram e moram na comunidade de Burajuba.

Nivaldo considera sua família tradicional e grande, e afirma que a maioria não quer sair de Barcarena. Ele e seus parentes estão se organizando e se mobilizando para voltar ou para manter o lote que possuem na comunidade Cupuaçu.

Nivaldo começou trabalhar cedo. Antes de se qualificar como operador de máquina no Senai, ele trabalhou como servente em empreiteiras. Depois de terminar o curso de operador, como segundo melhor aluno, ele foi chamado para um teste na Imerys. Foi elogiado pelo chefe durante o teste, e imediatamente encaminhado ao setor de recursos humanos para ser contratado. Quando perceberam que ele era nativo e não tinha completado o ensino médio desistiram de contratá-lo (*“ele falou, não dá pra ti. Primeiro que tu é índio, segundo não tem estudo”*). Passou a ser contratado por empreiteiras no município de Ipiaú, na Bahia, numa mina de níquel através da empreiteira Barbosa Melo; depois trabalhou em São Luís (Maranhão), no porto da Bunge e, em seguida, em todas as grandes empresas do município, sempre empregado através de empreiteiras. Seu último emprego foi na empresa Sucesso, trabalhando dentro da Bunge como operador, em contato com fertilizantes de cheiro forte de enxofre e amoníaco, que deixavam as pessoas doentes, e muitos não aguentavam o trabalho.

Nivaldo sofreu e presenciou vários acidentes no tempo em que trabalhava para empresas terceirizadas nas grandes empresas em Barcarena: Alunorte, Bunge e Imerys. A exposição aos materiais químicos com que se trabalha, as horas exaustivas e a falta de segurança fazem destas empresas lugares extremamente perigosos.

Trabalhando numa escavação para instalação de um sistema de tratamento da água na bacia de contenção da lama vermelha da Alunorte, ele foi atingido nas pernas quando estava em um buraco. As pernas feridas entraram em contato com a lama vermelha e as partes inferiores das duas pernas ficaram com manchas pretas;

Quando trabalhava com “Arade”, na empresa Bunge, ele ficava até quinze dias “fedendo”, tanto que seus filhos não queriam dormir com ele no mesmo quarto, e nem vários banhos por dia tiravam o cheiro forte.

Quando trabalhava na montagem de uma instalação de andaimes no silo de soda cáustica na Alunorte, o silo transbordou. Neste acidente, dois colegas seus morreram e dois ficaram cegos. Nivaldo escapou, pois já estava descendo do andaime e pulou para escapar, mas viu os seus colegas morrendo e não pode fazer nada. Em outra ocasião, quando trabalhava num armazém da Bunge, uma grande pedra de “quiserita” caiu em cima dele. Segundo Nivaldo, este material gruda na parede de qualquer material metálico e quando é removido, deixa um buraco no lugar.

Nivaldo sofreu outro acidente quando foi encarregado de buscar enxofre, produto altamente inflamável. Um colega seu achou que ele não estava suficientemente calmo e concentrado devido à pressão do ritmo de trabalho, e se dispôs a fazer o trabalho por ele. Infelizmente a máquina do colega bateu e fez o enxofre incendiar todo o galpão. O colega conseguiu escapar. Quando trabalhava numa jornada tríplice (sem receber extra), ele chegou a dormir ao volante de sua escorregadora (máquina) e trombou, derrubando o telhado do galpão.

Outra vez, ele estava enchendo um galpão com “arade”, e para chegar até o teto, eles faziam caminhos em cima de cada camada. Uma das camadas não estava bem fechada e a máquina que ele dirigia caiu dentro da brecha. Ele foi salvo por um colega que usou sua máquina para por de pé a máquina capotada.

Nivaldo se envolveu em tantas histórias de acidentes quando trabalhava como operador de máquinas nas empreiteiras, que bem se pode imaginar o seu estado de tensão, pelo risco permanente de acidentes devido ao ritmo acelerado, e mesmo frenético de trabalho, em turnos de 24 horas.

Humberto (homem, 58 anos) é natural de Belém, e atualmente mora em uma casa em Itupanema, às margens da pista principal de acesso ao município, depois de ter sido indenizado pela casa onde morava na beira do rio, na área desapropriada para construção do porto da Hidrovias. Quando adolescente, Humberto fez o curso técnico de eletrônica em Belém, e aos 20 anos foi trabalhar no projeto Jari, um dos primeiros grandes projetos na Amazônia, em 1977. Ele trabalhou e morou em Monte Dourado durante 10 anos, quando se qualificou e constituiu sua família. A chegada da plataforma da fábrica de celulose trouxe consigo muito equipamento novo, com os que ele aprendeu a trabalhar, estudando manuais e experimentando. Quando percebeu que suas perspectivas de crescimento na empresa tinham-se esgotado (por ter somente o ensino médio), ele pensou em voltar a estudar em Belém, porém, na

mesma época fora iniciada a construção da Albras, então ele se candidatou e foi contratado – saiu direto do Jari para Barcarena – morou na Vila dos Cabanos e ficou por mais de 24 anos na cidade, trabalhando 10 anos na Albras e 14 na Alunorte. Ele tentou ingressar na Universidade da Amazônia (UNAMA) para cursar administração de empresas, quando trabalhava na Albras, mas percebeu que tinha antes que fazer o cursinho pré-vestibular. Como já estava atuando na área administrativa e no gerenciamento, optou por fazer cursos técnicos nesta área.

Quando estava prestes a se aposentar, decidiu comprar uma área e construir uma casa na beira do rio, na comunidade da Itupanema, maravilhado com a área despovoada e nativa, sonhando em passar ali a última parte da sua vida. Nunca imaginou que um dia seria desapropriado para a construção do porto da Hidrovias. Apesar da resistência, teve que ceder à pressão, mas por ser o último remanescente na área, ele se dispôs a levar a decisão para a justiça, conseguiu uma indenização muito acima do que a oferecida durante as negociações.

Rosa (mulher, “45 anos”) é secretária voluntária do centro comunitário Vila Nova. Ela é nascida e criada em Belém, onde trabalhou na falida Taba (empresa aérea) e por muitos anos foi secretária de Jarbas e Ronaldo Passarinho, nas empresas que administraram (como a Previdência Privada, Associação Paulista de Amparo à Saúde etc.). Seu marido é motorista e trabalhava em Salinas quando foi convidado para trabalhar em Barcarena, na empresa RIP de refratários de peças de aço. Eles moraram alguns meses num quitinete até comprarem um terreno na Vila Nova, na área da ocupação Vicente de Castro, próximo ao rio Murucupi e à bacia de lama vermelha da Alunorte. Quando a empresa do marido assumiu um novo contrato e se transferiu para Parauapebas, levando consigo vários colegas e suas famílias, eles decidiram ficar em Barcarena. O marido conseguiu emprego na empresa de manutenção HD, e a levou para Tailândia, mas passava a semana fora, então ela o pressionou a decidir: ou ele deixava o serviço ou ela voltaria para Belém. Ele conseguiu uma transferência, e passou a trabalhar somente em Barcarena.

Rosa fez cursos na Estação Conhecimento, uma organização financiada pela Vale, e está procurando trabalho, mas está difícil. Para não ficar ociosa, ela é voluntária do centro comunitário e ministra cursos de reciclagem para jovens em várias comunidades.

Ela comenta que no bairro onde mora, muitas casas estão sendo abandonadas devido à violência e ao tráfico de drogas. Eles mesmos pararam de investir na casa e pensam em voltar a morar em Belém.

Francisco (homem, 48 anos) mora numa casa simples, mal-acabada, no bairro União da Vila Itupanema. Ele é natural de Abaetetuba, pescador, e mora há 16 anos em Barcarena na área onde está sendo construído o porto da Hidrovias, tendo se deslocado duas vezes na área, até se fixar, há sete anos, no lugar que desapropriado. Ele vive da pesca de camarão no igarapé ao lado do terreno ocupado pelo porto. Seu terreno era grande, com árvores frutíferas, criação de galinha e uma casa, que comprou e construiu com o dinheiro da venda de duas casas em Abaetetuba. Ele foi informado pelos representantes de uma empresa que os moradores tinham que sair, porque a área pertencia à extinta Codebar e tinha sido adquirida pela empresa, que iria construir um porto e estacionamento para caminhões. Ele não quis sair e se sentiu forçado a pleitear uma indenização. Pediu um preço que considerava suficiente para comprar um terreno igual, mas não foi atendido. Conseguiu comprar uma casa pequena, sem área, bem mais distante do igarapé do qual sobrevive. Seus filhos saíram de casa e vivem da pesca em Abaetetuba e Barcarena, todos passam por muitas dificuldades.

Cleide (mulher, 37 anos) uma de oito irmãs e um irmão, é suplente do conselho tutelar e liderança comunitária. Vive numa casa à beira da estrada que vai do trevo (peteca) a Abaetetuba. Sua mãe e uma das irmãs também moram à beira de uma outra estrada que vai do trevo (peteca) até Vila do Conde. A outra casa que Cleide tem na comunidade de Acuí é de madeira e bonita, tem dois andares, com duas áreas e é cercada por árvores frutíferas, tudo muito limpo. Ela não mora mais nessa casa, por ficar muito distante para se chegar à pista e às vilas, onde suas filhas estudam e onde ela trabalha como conselheira tutelar e como liderança comunitária. Ela e suas irmãs não perderam terras com a chegada das empresas, mas venderam algumas, arrendaram outras e mantem uma parte. Porém, que muito que se planta não cresce mais, devido a poluição.

Luizeth (mulher, 33 anos) é uma das irmãs de Cleide. Ela vive há oito anos com um “peão de trecho” que conheceu na empresa onde trabalhavam. Ele tinha 20 anos e ela 28, ambos eram peões de trecho – ela de Barcarena e ele de Belém – e frequentavam uma igreja evangélica. Atualmente ela mora na casa que comprou no bairro Pioneiro, está grávida e continua em Barcarena até concluir a construção da sua casa, administra a loja de roupas que abriu no mesmo bairro e cursa contabilidade na Famaz, em Belém, indo toda tarde de ônibus/barco e voltando à noite. Ela saiu com seus pais da área de lavoura antes de ser atingida pelo Usipar ou Imerys, e desde então vive a dinâmica das empresas, e gosta – como seu pai gostava quando saiu das terras da Acuí para a beira da estrada.

A vida no Acuí era de fartura, com muita fruta, caça, madeira e roças. Quando as empreiteiras chegaram para construir as empresas e o porto (Albras, Eletronorte, Portoda Vila do Conde), seu pai, percebendo possibilidades do novo movimento, levou a família para morar à beira da estrada, para vender comida e frutas para os trabalhadores. Quando seu pai faleceu, Luizeth tinha 10 anos. As coisas ficaram mais difíceis, mesmo assim conseguiram sobreviver da roça. Depois que chegaram as empresas de caulim, e mais tarde de ferro gusa, a situação da família mudou novamente. As filhas mais velhas começaram a trabalhar em casas de famílias na Vila dos Cabanos, inclusive Luizeth, aos 11 anos. Ela ainda trabalhou em açougue, mercado, bar, restaurante e lojas, ao mesmo tempo em que frequentava a escola. O exemplo mais ameaçador para a família era o que se passava na comunidade de Montanha, que tinha sido completamente desapropriada. Para ela, isto era um sinal de que devia estudar para ter perspectivas melhores e poder fazer parte da mudança. O estudo e a vontade de trabalhar nas empresas fizeram com que ela começasse a fazer cursos no Senai, onde havia conseguido uma bolsa e fez cursos de mecânica, elétrica, solda, maçarico e desenho técnico. Na época, ela era a única mulher seguindo esses cursos no meio de muitos homens. Isto a preparou para trabalhar por tanto tempo no meio de homens. Enquanto ainda trabalhava em bares, restaurantes e no mercado, ela já falava a todo mundo que queria trabalhar numa empresa e entregava seu currículo em várias delas. Aos 21 anos ela foi contratada pela empresa de fabricação e montagem de peças Calmon. Devido a sua qualificação técnica, ela foi trabalhar na parte administrativa na área de compras de material. Quando a empresa faliu, o administrador foi para uma outra empresa e a levou consigo.

Ela trabalhou por cerca de quatro anos em Barcarena, quando a empresa onde estava trabalhando (MIP Engenharia) ofereceu-lhe trabalho em Ourilândia, onde a empresa prestava serviço à mineradora Onça Puma, exploradora de níquel. Ela morou por quatro anos num alojamento, e voltava para Barcarena de 75 em 75 dias, e afirma que só conseguiu aguentar esse período fora de casa porque frequentava em Ourilândia a mesma igreja de Barcarena, o Tabernáculo da Fé. Naquela cidade ela conheceu o seu marido, que trabalhava na área de planejamento na mesma empresa que ela, mas ele foi trabalhar em outra empresa no Paraná, e ela passou a visitá-lo a cada três meses.

Depois de algum tempo, Luizeth começou a se sentir quase enclausurada em Ourilândia e decidiu sair do emprego. Foi indicada para trabalhar em outra empresa em Parauapebas, a Parex. Em Parauapebas, ela morou novamente num alojamento por três anos, frequentando a igreja, mas cada vez mais desejosa de voltar para Barcarena e investir em algo que lhe permitisse morar perto da sua família, aonde estão suas raízes. Mais tarde, trabalhou novamente na mesma empresa (Parex), em Santarém, por dois anos, para a Mineração Norte. Apesar dos planos de trabalhar perto ou com o seu marido, ela acabou ficando em Barcarena, onde abriu uma loja de roupas no bairro Pioneiro, construiu uma vila de quitinetes no bairro Industrial e reformou a sua casa. Ela nunca trabalhou para as grandes empresas em Barcarena, o que era seu sonho desde jovem. Quando finalmente foi chamada pela Hydro, em 2014, ela recusou, por ter entrado na faculdade em Belém e por querer investir nos seus pequenos negócios. Grávida, ela está preocupada com seu futuro. A vila de quitinetes está sofrendo uma desvalorização pela ameaça de desapropriação de todo o distrito industrial, e seu marido continua no trecho.

Quadro 3 - Trajetória de empregos de Luizeth.

Empreiteira (tempo)	Empresa (obra)	Idade que trabalhou	Local
Calmon		21	Barcarena
Altoandame		21	Barcarena
Techint		22	Barcarena
MIP		22-23	Barcarena
MIP (4 anos)	Onça Pluma - Vale	23-27	Ourilândia
Parex (3 anos)	Vale	27-30	Parauapebas
Parex (2 anos)	Rio Norte	30-32	Santarém

Fonte: Entrevista com Luizeth (2014). Elaboração do autor

Dona Maria (mulher, 83 anos) mora em uma casa simples, na parte da comunidade Acuí que está totalmente cercada pela empresa Usipar, sem onde fazer roça ou plantar. Ela nasceu no Acuí, como seus pais, avôs e bisavós, e sua família viveu da pesca, da lavoura e do extrativismo. Nessa época, seus pais pagavam uma taxa à igreja católica pelo uso da terra, uma igreja que, segundo ela, "se destacava pela riqueza e cujo destino continua um mistério". Quando se casou, foi morar com o marido na comunidade da Ponta Grossa, onde continuou vivendo como ribeirinha, mas mantendo contato e fazendo visitas regulares à sua família na comunidade Acuí. Ela e o marido foram desapropriados das suas terras para a construção do porto da Vila do Conde a Albras e voltaram para Acuí. Quando souberam que tinham direito a um reassentamento agrícola na comunidade CDI, decidiram mudar-se para lá, levando seus filhos. Na comunidade CDI a casa era nada mais que uma barraca, não tinha plantação e praticamente nada para sobreviver. A família passou fome, muitas dificuldades e ficou na miséria, e depois de dez anos na colônia decidiram voltar para Acuí, e trabalhar novamente na roça, na pesca e no extrativismo, porém com mais qualidade de vida. Tinha orgulho de nunca precisou comprar nada "fiado", pois a maior parte do que a família consumia era produzido por ela mesma. Por exemplo, quando iam fazer compras na Vila do Conde, levavam sacos de farinha para vender e compravam à vista o que precisavam. Até que começaram a enfrentar mais um processo de desapropriação, desta vez pela empresa Usipar, junto com a CDI, que se intitulavam proprietárias da área onde eles moravam. Cercados pela empresa, hoje eles não têm mais onde plantar e são forçados a comprar tudo o que antes produziam, e contraíram dívidas altas no comércio de Vila do Conde. Com o deslocamento de grande parte da comunidade, inclusive a escola foi desapropriada, tudo tem que ser buscado na Vila do Conde ou na Curupéré. Grande parte da sua família mudou-se para outras áreas em Barcarena, como a Vila do Conde, Pioneiro e Laranjal, mas um dos filhos ainda mora na colônia agrícola CDI. O filho que mora com ela na comunidade de Acuí trabalha numa empreiteira dentro da Alunorte. Maria fica revoltada com a proibição do uso das terras, da floresta e do rio ao seu redor, e também com a repressão dos vigias e da polícia.

Maria Hilda (mulher, 47 anos), professora na escola municipal na comunidade Canãa, nasceu em Curupéré e se mudou para Acuí aos 19 anos de idade, depois de se casar, pois o seu marido era de lá. O casal lavrava sua roça,

produzia seu carvão e ainda vivia da pesca e do extrativismo. Maria Hilda tinha frequentado a escola até o quinto ano do ensino fundamental, e começou fazer um trabalho de alfabetização com as crianças da comunidade de Acuí. Enquanto ensinava às crianças, ajudava na roça, e terminou seus estudos na Vila do Conde, para onde ela ia e voltava de bicicleta toda noite. Assim vivia, quando um representante da CDI avisou que os moradores tinham que sair porque estava chegando uma empresa e que todos seriam indenizados. Foi um processo rápido, de poucos meses. Maria Hilda foi quase a última a ser desapropriada, tentando negociar melhor, mas finalmente ficou sem forças para lutar. Ela foi transferida para dar aulas numa escola na comunidade vizinha, Curuperé, e se mudou com o marido e sete filhos para uma casa na Vila do Conde. Eles compraram a casa com a indenização e o que sobrou depositaram numa conta no banco. Hoje este dinheiro acabou. Ela sente a mudança do seu modo de vida, pois mora num lugar onde tudo é pago, e não tem como fazer roça ou extrativismo. Seu marido virou pedreiro, mas hoje está desempregado.

Rosemiro (homem, 50 anos), oriundo do município de Santo Antônio de Tauá, e mora há 30 anos em Barcarena. Ele morou 19 anos na Vila do Conde e 11 anos no bairro Industrial, praticamente o tempo de existência deste bairro. Ele veio para Barcarena em 1983, quando estavam construindo o primeiro galpão da Albras. Nessa época, estavam também construindo a represa de Tucuruí e, segundo Rosemiro, “era projeto que puxava projeto né, e até hoje continua um puxando o outro”. Em Santo Antônio da Tauá, ele ficou sabendo das oportunidades através de informações no rádio, nos jornais e contadas por pessoas que voltavam de Barcarena. Ele viajou sozinho, e já na travessia de Belém para Barcarena fez contatos com as pessoas que também estavam em busca das mesmas oportunidades. No dia que chegou conseguiu ser admitido na empresa que estava construindo o porto. Sua intenção era trabalhar, juntar um dinheiro e voltar, mas ele acabou ficando, sempre trocando de função e de empresa.

Além do trabalho na construção, ele começou a tirar fotos dos trabalhadores, conseguindo uma renda extra, uma vez que muitos trabalhadores de outros estados queriam registros de sua estadia. Ele morou durante nove anos num quitinete alugado numa vila de quartos, quando decidiu procurar um local para construir o seu próprio barraco. Conseguiu construir sua casa em Vila do Conde e se juntou com sua primeira

esposa (oriunda de Abaetetuba), com quem teve dois filhos. Quando se separou, juntou-se com outra mulher (oriunda de Bragança), que já tinha dois filhos, e com ela teve mais um filho. Ele aderiu ao movimento de ocupação da área do bairro Industrial, e construiu uma nova casa, onde mora até hoje com sua nova família. Ele é presidente da Associação de Amigos do Bairro Industrial, sofreu um AVC, e não quer sair do bairro onde mora, nem acredita que o nível de poluição causado pelas empresas possa atingir a saúde dos moradores. Mas, graças ao movimento criado em torno do distrito Industrial, de retirada voluntária e forçada (ao mesmo tempo), ele luta para receber uma indenização e ir morar em Vigia, perto da família da sua esposa.

Cleidiane (mulher, 28 anos) e **Maicon** (homem, 23 anos) são proprietários de uma cyberhouse no bairro Industrial, têm três filhos e estão terminando a construção da sua casa nesse mesmo bairro. Ele trabalha na Imerys como operador de produção, e o casal mantém o ciber no bairro Industrial, numa casa com pouca estrutura, onde as portas são abertas e tem muito movimento na rua.

Cleidiane nasceu no interior de Abaetetuba, onde seus pais trabalhavam na roça, na pesca e com açaí, mas não tinham terreno próprio. As crianças apanhavam açaí para os outros, mas ganhavam muito pouco. Para ir à escola, Cleidiane tinha que atravessar a ilha onde morava e pegar carona nos barcos. muitas vezes chegava suja de lama, e já na última hora da aula. Aos 10 anos, seus pais a entregaram para uma mulher de Belém, que prometeu uma boa educação para ela na cidade. Semelhante ao que acontecera com suas irmãs mais velhas, ela foi levada para B, onde passou por diversas casas, sofrendo humilhações, fome, sem poder estudar e cuidando de até três crianças (“que não eram nada santinhas”). Nunca recebeu pagamento. Aos 14 anos ela fugiu, pediu ajuda nas ruas e recebeu alguns vales-transporte. Conseguiu chegar ao porto de Arapari, e trocou os vales para comprar a passagem e chegar até Abaetetuba. Ela estava com muita raiva da mãe e do pai, que a entregaram a estranhos daquela maneira. Ao ver a pobreza de seus pais, entendeu melhor a situação deles, voltou para a cidade, e trabalhou na casa de uma família que conheceu por meio de sua irmã, que cuidava de dois velhinhos. Neste novo trabalho ganhava algum dinheiro e era mais bem tratada. Outra irmã tinha abandonado o trabalho de doméstica, pois tinha um companheiro e estava grávida, mas ficou em Belém. Numa visita à irmã, Cleidiane foi alertada por uma vizinha sobre os maus-tratos de sua sobrinha pela sua irmã. A irmã pediu para

não ser denunciada e a criança foi levada por Cleidiane para Abaetetuba, onde a foi entregue aos seus pais. Cleidiane e a irmã mandavam dinheiro para os cuidados da criança e para que os pais fizessem uma poupança para comprar uma terra própria. Com o tempo, sua irmã se reaproximou da filha.

Num passeio em Barcarena, Cleidiane conheceu uma cobradora de van, com quem fez amizade. Esta a convidou para trabalhar como cobradora. Ela deixou o trabalho em Belém e foi morar de aluguel num quarto na Vila do Conde, onde sua irmã e o marido já tinham se instalado às margens do rio Dendê, onde ele trabalhava como pescador. Além do trabalho de cobradora, nos dias de folga Cleidiane conseguiu um trabalho de serviços gerais na Polimix. Conheceu um rapaz na Vila Conde e engravidou. Cleidiane decidiu ter a filha em Abaetetuba, perto seus pais, mas voltou para a Vila do Conde depois do parto, e exigia do pai de sua filha que ele pagasse o aluguel e o sustento dela e da criança. Nesta condição, ela não se sentia livre para viver sua própria vida e voltou a trabalhar. Pediu ao pai que só arcasse com a ajuda para a criança. E partiu novamente para a sua independência. Aos poucos toda família (inclusive pai e mãe) veio morar na beira do igarapé, em casas simples, mas sem se desfazer do terreno em Abaetetuba. Um certo dia, uma árvore grande desabou em cima das casas destruindo tudo, deixando a família sem nada, tendo que voltar para Abaetetuba.

Cleidiane ficou morando num quitinete na Vila do Conde, onde conheceu Maicon, cinco anos mais novo que ela, e estão juntos até hoje. No período em que morava no quarto alugado, ela chegou a ocupar vários lotes no bairro Industrial, que na época nem tinha ruas, só trilhas e pouca iluminação. Sua irmã conseguiu convencê-la de que era perigoso para uma mulher sozinha morar ali e sucessivamente abandonou os lotes. Com o tempo, ela e Maicon e tiveram um casal de filhos. Por algum tempo, eles moraram de favor em casas de amigos, para poder economizar e investir na construção de sua casa própria no bairro Industrial.

Maicon nasceu em Belém, mas mora há muito tempo em Barcarena. Seus pais vieram do Maranhão, tiveram três filhos e também moram em Barcarena. Ele tem duas irmãs, uma delas mora em Abaetetuba. O pai de Maicon trabalhou vários anos como caldeireiro. Ele veio trabalhar na construção da hidrelétrica de Tucuruí (Camargo Correia), e quando terminou a obra ele voltou para Belém. Depois conseguiu emprego em Barcarena e passou morar na cidade, e ia para Belém nos dias de folga. Em 1999, toda a sua família mudou-se para Barcarena, e depois do

nascimento das crianças, sua mãe e os filhos voltaram para Belém. Em 2004, com as crianças já crescidas, voltaram para Barcarena, e moraram de aluguel até comprar um terreno no bairro Industrial. Seu pai recebia licença por doença, com problemas de coluna provocados por anos de trabalho pesado. Neste período de licença, a empresa em que trabalhava faliu e os funcionários em atividade receberam indenização, menos o seu pai. Depois de alguns anos, o INSS considerou até que o pai podia voltar a trabalhar, mesmo sofrendo muitas dores e com graves problemas de saúde. Atualmente o seu pai se encontra não recebe nenhum benefício e está quase impossibilitado de conseguir emprego, e sobrevive do trabalho de serigrafia, pintando camisetas, enquanto sua mãe costura.

Maicon fez cursos de informática, trabalha na Imerys, onde acaba de surgir uma vaga na Ipixuna, numa função melhor. Caso consiga o emprego, ele terá que trabalhar 10 dias direto para folgar quatro, como seu pai fazia quando trabalhava fichado.

Eles se preocupam com o processo de deslocamento em negociação no distrito Industrial. No momento do levantamento dos moradores pela Ufra, em 2013, eles moravam de favor na casa de amigos, e ficaram fora do registro, apesar de morarem há 13 anos na comunidade. Neste ano levantaram um empréstimo na Caixa Econômica, a juros bastante altos, e já investiram tudo na construção da casa.

Emanuel (homem, 56 anos) é arrumador aposentado e casado com a professora e liderança comunitária Lemaire. Eles têm dois filhos, de 14 e 16 anos. Emanuel nasceu em Belém, onde começou a trabalhar desde os seus 14 anos nas feiras e numa oficina de carros, e com 17 anos ele engravidou uma jovem, com quem casou, e foram morar juntos numa vila. Logo ele entrou no Sindicato de Arrumadores em Belém, por de indicação dos colegas, e como suplente do seu pai que também trabalhou lá. Através do sindicato, ele foi escalado para trabalhar no porto do Jari, de 1979 a 1981, nas fábricas de celulose e caulim. Quando inaugurou o porto na Vila do Conde, em 1984, ele começou a ser escalado diretamente lá, dormindo muitas vezes numa rede na sede do sindicato em Vila do Conde. Depois de mais de quatro indo e voltando de Belém, finalmente ele comprou uma casa em Vila do Conde. Mais tarde, a mãe da Lemaire comprou a casa ao lado da dele, para passar as férias com sua família, inclusive com sua filha Lemaire, que era professora em Belém. Depois que a primeira esposa do Emanuel faleceu, ele e Lemaire se casaram em 1993.

Mais tarde, eles se mudaram para o bairro Jardim Europa, em Belém, onde tiveram um comércio, enquanto Emanuel continuava trabalhando no porto. Investiram na construção de uma casa melhor em Vila do Conde, para onde se mudaram em 1998, ano do nascimento do seu segundo filho. Eles ganharam na loteria e investiram o dinheiro num restaurante na rua principal da Vila do Conde. Logo conseguiram contrato com a empresa Chicago (solda e montagem) para fornecer alimentação para 115 pessoas todos os dias. Em 1999, Emanuel se aposentou. O movimento do bar/restaurante começou a cair quando as empresas estimularam seus trabalhadores a morar na Vila dos Cabanos, longe de Vila do Conde. Para eles, os principais motivos foram o naufrágio da balsa Miss Rondônia da Texaco, em 2000, com o vazamento de óleo que poluiu a baía e a praia, e os graves problemas de poluição do ar, devido à fuligem oriunda da Albras/Alunorte em 2004, que deixava a cidade coberta por um pó preto. Eles apostaram no movimento de turismo e mudaram o bar da rua principal para a beira da praia. Devido a um terceiro acidente ambiental pelo vazamento de caulim, no verão de 2006, que deixou a praia “branca como leite”, os turistas deixaram de ir ao restaurante, que estava abastecido de mercadorias, e faliu pouco tempo depois. Lemaire entrou na luta pela indenização e por respeito aos direitos dos moradores de Vila do Conde (o processo ainda está na justiça), e pouco depois foi eleita presidente da Associação de Barraqueiras de Vila do Conde. Para sobreviver, eles começaram a vender tudo que tinham para sustentar os dois filhos que estavam crescendo, além de tirá-los da escola particular. Neste mesmo período Lemaire foi aprovada num concurso público para professora, e começou a trabalhar na escola municipal no bairro industrial. Paralelamente, ela iniciou uma faculdade de pedagogia, e precisava ir de 15 em 15 dias para Castanhal, para concluir sua formação. Seu filho mais velho estuda em Belém vai e volta diariamente. Esta viagem parece ser mais barata e rápida do que se ele estudasse na sede do município de Barcarena. Lemaire quer entregar a presidência da associação e o casal não acredita no futuro da Vila do Conde: “sair eu não vou, mas se me botaram pra fora, vou, porque aqui não vai mais melhorar. Daqui a pouco não vai ter mais ninguém aqui”.

Eunicéia (mulher, 39 anos) é professora, formou-se recentemente em pedagogia, originária da comunidade de Montanha, e mora na comunidade de Curupeté desde o primeiro deslocamento. Ela trabalha na escola municipal de

Montanha e tem três filhas, além de um filho adotivo, que está trabalhando em Altamira. Ela faz roça numa área em Acuí, juntamente com uma colega, e tem um lote em Massarapó, onde espera construir uma casa do projeto Minha Casa Minha Vida (em nome do filho adotivo). Ela é casada com Roberto, nativo da comunidade de Curuperé, líder comunitário, professor da rede municipal de educação, que também era contratado pela Fundação Votorantim como educador. Em função disso, ele viajava para Primavera (Pará), Pernambuco, Rio de Janeiro e São Paulo. A pedido de Eunicéia, que não gostava da ausência do marido, ele saiu deste emprego. Ambos não querem sair da comunidade de Curuperé, no distrito industrial. Ela diz que não é aventureira como a maioria, que ela é nativa, e tem um terreno grande, uma casa boa, construída com muito esforço: “Não somos aventureiros. Não sei o que serei se sairmos daqui. Não teria mais identidade”.

Davi (homem, 29 anos) é o mais novo dos nove irmãos da família de Eunicéia. Ele morava na comunidade da Montanha, às margens do rio Tocantins, onde pescava junto com seu pai e vivia como ribeirinho. Sua família foi desapropriada, juntamente com outras, e foram para a nova área de reassentamento, Nova Canaã, no distrito Industrial. Viveu aí por algum tempo, até que foram novamente deslocados para a comunidade Nova Vida, quando a Companhia de Desenvolvimento Industrial (CDI) proibiu as atividades agrícolas na área, alegando que era destinada à implantação de novas indústrias. Davi acompanhou o sofrimento da sua família, a fome que passaram, as lutas e as mudanças, as negociações, as escolhas das áreas para onde foram e o descumprimento dos acordos. Na nova comunidade, durante cinco anos ele tentou sobreviver da pesca artesanal, com um barco financiado, arriscando-se na pesca marítima, juntamente com outros colegas, passando longos períodos fora de casa e tentando atrair pescadores experientes para o trabalho. Em Barcarena, o peixe escasseou e a concorrência tornou-se mais forte. O novo pescador marítimo Davi não conseguiu se adaptar à nova forma de pesca, e ainda foi vítima do roubo de seu barco. Aos 21 anos, Davi desistiu da pesca e foi trabalhar numa empresa prestadora serviços de limpeza por ocasião da abertura da área para a construção da Pará Pigmentos, que ocupou as terras no distrito de onde foram deslocados. Ele trabalhou por um ano nesta empresa, nas atividades de “roçar, varrer rua e limpar dentro do canteiro da obra”, e depois trabalhou como ajudante de pedreiro na

empresa Serviço, de Castanhal, que prestava serviços à Usipar, e lá aprendeu também a trabalhar como eletricista. Esta empresa faliu e não pagou os direitos dos trabalhadores, que entraram na justiça, venceram o processo e receberam da Usipar o que lhes era devido. Davi ainda se empregou em outras empresas em Barcarena, trabalhando como eletricista, mas na carteira era contratado como ajudante. Sua vida de peão de trecho estava apenas começando.

Seu último contrato terminou em 2007. Ele e seu irmão começaram a sobreviver de bicos em Barcarena (roçar, ajudante de pedreiro, pesca). Nos dois anos e meio em que ficou sem emprego, investiu o dinheiro que ganhara em cursos de soldador e de especialização em eletricidade. Em 2009, decidiu ir para o Rio de Janeiro, pois soube que havia muito trabalho, muitas obras, mas não conhecia ninguém na cidade, e foi morar numa pensão. Ele distribuiu o currículo e fez testes tentando um contrato em várias empresas. Voltou três vezes a uma mesma empresa (UTC Engenharia), esperando ser contratado como soldador, mas não passou do teste prático. Com seu último dinheiro, emprestado de familiares em Barcarena, viajou para a divisa do Rio de Janeiro com o Espírito Santo, pois soube que estavam contratando pessoas para a construção de plataformas da Petrobrás. Passou no teste da empresa responsável, pediu que lhe garantissem a hospedagem, que ele pagaria no final do mês, pois já estava sem dinheiro. Porém, ele não conseguiu o contrato e teve que trabalhar por diária. Depois de seis meses, quando o trabalho acabou, decidiu voltar para Barcarena. Ficou seis meses fazendo bicos, quando foi chamado para um posto como eletricista, pela mesma empresa que o reprovou no teste de solda no Rio de Janeiro. Recebeu passagem e alojamento pagos pela empresa e trabalhou durante seis meses numa obra da siderúrgica alemã Thyssenkrupp CSA. A partir deste contrato, ele finalmente entrou na “rota das empresas e empreendimentos”, às vezes passando direto de uma empreiteira para outra, às vezes ficando alguns meses em Barcarena, onde pesca, ajuda a família e se articula para viajar de novo. Na comunidade Nova Vida moram sua esposa e três filhos, que frequentam a escola e sobrevivem do que Davi envia para casa. No Quadro 4 encontra-se o resumo da trajetória de empregos de Davi.

Numa obra maior ele chegou a levar seu irmão, seu cunhado e o irmão deste como seus ajudantes, formando uma equipe. A partir disso, cada um começou a se envolver no circuito das empresas e obras. Quando trabalhou em Rezende, no Porto Real, levou também sua esposa e dois filhos para morar com

ele, numa cidade que consideraram tranquila, agradável e muito boa para se morar. Mas quando acabou seu contrato, todos tiveram que voltar para Barcarena. Ele continua no “trecho”, fala com orgulho do trabalho, mas também do sacrifício que é estar longe de família e viver em alojamentos. Ele se tornou uma esperança e referência para os membros da família que também procuram trabalho. Ganha até 3.000 reais por mês, trabalhando fora, além da passagem e hospedagem, muitas vezes pagas pela empresa, sem desconto, pois seu salário não chegaria a 1.500 reais em Barcarena.

Quadro 4 - Trajetória de empregos de Davi.

Ano	Empreiteira (tempo)	Idade	Empresa (obra)	Local
2006	Serviço	21	Pará Pigmentos (roçar)	Barcarena
2006	(1 ano)	21	Usipar (ajudante de pedreiro, concreto)	Barcarena
2007	Techint (1 ano)	22	Alunorte (ajudante de pedreiro – eletricitista)	Barcarena
2009		24	Petrobrás (soldador)	Campos (Rio de Janeiro)
2010	UTC Engenharia (6 meses)	25	Thyssenkrupp CSA (eletricista)	Rio de Janeiro (Santa Cruz)
2010	ENESA (1 anos)	25	Thyssenkrupp CSA (eletricista)	Rio de Janeiro (Santa Cruz)
2011	(3 meses)	26	Volkswagen (eletricista)	Rezende (RJ)
2011	(1 ano)	26	Volkswagen (eletricista)	Rezende
2012	(6 meses)	27	Software	Taubaté (SP)
2013	Mais Montagem e Automação Industrial (6 meses)	28	Terfron (eletricista)	Barcarena
2013	Aztech	28	Anglo América	Macapá
2014	Cymi (8 meses)	29	Petrobrás	Rio Grande do Sul

Fonte: Entrevista com Davi (2014). Elaboração do autor

Cleunice (mulher, 36 anos), tem três filhos, irmã de Davi e Euniceia, é técnica de enfermagem na comunidade da Nova Vida. Ela também passou pelo deslocamento de Montanha, via Curuperé, para Nova Vida. Em Montanha, casou-se com Joaquim e parou de estudar, o que era normal, segundo ela. Seu marido era barqueiro e atravessava as pessoas de Montanha para Vila do Conde. Com o deslocamento, ele ficou sem trabalho, e enfrentaram muitas dificuldades, passaram fome e ficaram sem saber o que fazer. Cleunice decidiu voltar a estudar em Vila do Conde, ainda morando em Curuperé. Com o apoio de sua mãe, ela conseguiu

terminar o ensino médio. Seu marido se empregou numa empreiteira produtora de caulim – a mesma que o tirou da sua terra natal. Cleunice se envolveu um pouco mais no processo de mudança para Nova Vida do que no deslocamento para Curuperé. Com as lições aprendidas no primeiro reassentamento, no qual as casas foram entregues sem banheiros e sem luz, por exemplo, ela passou a lutar para melhorar as chances de negociação. Morando com toda a família em casas na Nova Vida (exeto alguns parentes que foram para a comunidade Massarapó e a irmã Euniceia, que ficou morando em Curuperé com o marido, trabalhando na escola municipal, que eles conseguiram construir e manter). Cleunice continuou estudando longe de casa e trabalhava num restaurante na Vila dos Cabanos. Depois passou por uma seleção para agente de saúde para atuar na própria comunidade. Na mesma época, porém, Joaquim foi demitido, depois de quatro anos e meio de serviço pesado (carregando blocos de caulim) e sofrendo lesões graves na coluna. O desemprego e a situação de sua saúde deixaram Joaquim deprimido, e a vida familiar tornou-se difícil. Isso mudou quando Davi o chamou para trabalhar com ele numa empresa no Rio de Janeiro, na equipe dele, como eletricitista. Desde então (há três anos) ele está também no trecho (Rezende, São Paulo, Goiás, Catalão), mas, diferente de Davi, desde o início ele era contratado da mesma empreiteira, até ser demitido em 2014, devido à crise na Petrobrás. Entre uma obra e outra, Joaquim passa um tempo em casa, e às vezes Cleunice o visita. Cleunice continua trabalhando como agente de saúde, e cuida dos filhos e de seus pais, pois seu pai é cego. Considera que é difícil para os filhos viverem separados do pai, mas que esta situação familiar é que lhes permite sobreviver neste momento. Apesar da vida separada na maior parte do tempo, avalia positivamente a sua realidade, a oportunidade que seu marido tem de trabalhar (que não tem em Barcarena devido o problema de coluna e a baixa escolaridade), além da oportunidade que ela e o marido tiveram de conhecer outros lugares, como Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Cleunice acredita que hoje estudo e a profissionalização são as chaves para progredir e avançar na vida. Ela estimula seus filhos a estudar, e ela mesma continua investindo na sua formação. Neste sentido, relativiza as mudanças que sofreram com os deslocamentos e a perda da forma tradicional de sobrevivência. O lugar de origem está parcialmente transformado, mas às vezes ainda pode ser visitado pelos antigos moradores, e não é mais uma referência para o futuro, nem para o estilo de vida que antes era vinculado a ele.

Aquele paraíso que era, aquele cartão postal só tá como ideia mesmo na gente, na lembrança né, mas que não presta hoje pra ser habitado mais por pessoas lá.

4.3 Sistemas migratórios contemporâneos

Um olhar voltado para as mobilidades humanas, pautado nas histórias apresentadas neste capítulo, acrescido com as informações documentais sobre a história do município e das visitas e observações de campo, possibilitou-me, identificar vários conjuntos de fluxos de pessoas, munido de referências teóricas sobre migrações, mobilidades e deslocamentos. A sistematização desses fluxos, inicialmente pelas características em relação à dimensão de tempo (tempo de afastamento de seu lugar de origem) e às diferentes lugares articulados através dos fluxos migratórios, aponta agentes e lógicas diferentes. Como se organizam estes fluxos, quais são as forças estruturantes, hegemônicas e de resistência e quais as lógicas atrás dos mesmos serão foco dos seguintes capítulos.

Identificar os sistemas migratórios é uma sistematização de mobilidades humanas a partir da sua relação específica de espaço e tempo e os sistemas econômicos-sociais-políticos-culturais dos quais fazem parte.

No território de Barcarena, vários agentes têm circulado, chegado, saído e retornado, sendo que seus deslocamentos parecem às vezes desconectados e despercebidos como parte de uma lógica complexa das transformações sociais. A abordagem das mobilidades apresentou-se como um mecanismo importante de primeiro olhar e organização destas informações. Esta análise do que está em movimento e o que está fixo revelou agentes em movimento que às vezes são ignorados.

O mapeamento dos fluxos, segundo as dimensões tempo e distância, referentes a processos de mobilidade contemporâneos, desde a implementação do complexo industrial-portuário-urbano até os anos da realização desta pesquisa (2012, 2013, 2014), apresenta os seguintes fluxos:

Pessoas que vão para Barcarena

- 1) Diariamente (indo e voltando)
 - a) Trabalhadores de empresas que moram em Belém e Abaetetuba, e vão diariamente para Barcarena e voltam diariamente para suas casas;
 - b) Funcionários públicos municipais, estaduais e federais, que moram em Belém e trabalham em Barcarena;
- 2) Regularmente (indo e voltando, ficando por curtos períodos em Barcarena);
 - a) Caminhoneiros de todo o Brasil transportando cargas para os portos e indústrias;
 - b) Tripulações de navios internacionais e nacionais que frequentam os portos trazendo e levando produtos;
- 3) Temporário (permanecendo por períodos de seis meses a dois anos);
 - a) Prostitutas na Vila do Conde;
 - b) Trabalhadores de outros estados vinculados a empreiteiras;
- 4) Permanente (Fixando e investindo em residência e permanência);
 - a) Moradores de periferias de Belém;
 - b) Trabalhadores rurais sem terra.

Pessoas que “saem”¹⁵ de Barcarena

- 1) Diariamente (indo e voltando todos os dias)
 - a) Estudantes de escolas de ensino médio e de faculdades que estudam em Belém ou Abaetetuba;
 - b) Vendedores de açaí, peixes e outros produtos agrícolas nas feiras de Belém;
- 2) Regularmente (saindo por curtos períodos de Barcarena)
 - a) Pescadores que trabalham em alto no mar;
- 3) Temporariamente (estando por períodos de três meses a dois anos em outros municípios e voltando para Barcarena)
 - a) Trabalhadores de Barcarena recrutados através de empreiteiros e outras agências para trabalhar em obras e indústrias em outros municípios e estados do Brasil;
- 4) Permanente (fixando e investindo em residência em outro lugar)
 - a) Moradores deslocados pelas desapropriações para outros lugares dentro do município ou para outros municípios;
 - b) Pessoas que mudam de residência em função do emprego, casamento ou estudo.

¹⁵ Saem, entre aspas, pois em alguns casos a circulação é dentro do município, em outros é um movimento de sair e voltar,

A maior parte das mobilidades identificadas está diretamente ligada à organização da divisão e dinâmica do mercado de trabalho e as outras ligadas à dinâmica de acesso a moradia e educação. O mercado de trabalho e os modos de produção que estruturam as condições e limites da organização do trabalho foram profundamente influenciados pela história de ocupação e implementação do complexo industrial-portuário-urbanístico, que também reorganizou a dinâmica da moradia, da propriedade e do acesso à terra. Esta transformação social, na sua complexidade, apresenta-se, de certa forma, neste quadro dos deslocamentos das pessoas.

A análise das lógicas e forças estruturantes atrás destas mobilidades nos próximos capítulos levou à identificação de quatro sistemas migratórios, diferenciados entre si pela modalidade de deslocamento e sua relação com o mercado de trabalho e dinâmica de moradia, que transformam e organizam a vida das pessoas que moram ou passam pelo território de Barcarena. São os seguintes sistemas migratórios, cuja conceituação foi elaborada a partir de suas características elementares:

Metropolização: É um sistema de mobilidades caracterizado por movimentos pendulares e pela redistribuição espacial de moradias segundo classe e renda. Barcarena, apesar de não fazer parte oficialmente da região metropolitana adquiriu uma dinâmica de mobilidades pendulares própria de uma região metropolitana, na qual, para muitos funcionários da indústria, dos portos e dos serviços públicos, Barcarena é seu local de trabalho e Belém o local de moradia, enquanto que para pessoas das periferias de Belém, o município de Barcarena se constitui como possibilidade de moradia.

Circulação de mercadorias: É um sistema caracterizado pelos fluxos de caminhoneiros e tripulações de navios que passam por Barcarena, fazendo parte de uma logística de cadeias produtivas no mercado globalizado e comandado pela lógica do capital mundial;

Mobilidade do trabalho: É um sistema de circulação de trabalhadores entre canteiros de obra, minas e indústrias num contexto de localização estratégica de indústrias, portos, minas, infraestruturas na economia globalizada, caracterizada pela precarização do trabalho (terceirização do trabalho, temporalidade de contratos) e hegemonia de empresas multinacionais na construção civil, mineração, agronegócio e indústria.

Deslocamentos forçados e Des-re-apropriações: É um sistema caracterizado por deslocamentos forçados no contexto de reorganização do espaço para servir a projetos de desenvolvimento industrial e de infraestrutura. Os deslocamentos são forçados diretamente por agentes do estado ou da indústria ou provocados pelos impactos ambientais causados pela instalação e dinâmica de funcionamento dos complexos industriais e infraestruturais. Instala-se uma disputa pela terra, que inclui, além dos deslocamentos, as retomadas de territórios.

As transformações sociais que se configuram dentro e a partir destas dinâmicas são aprofundadas nos capítulos seguintes. A caracterização de cada sistema emerge da análise das diferentes e diversas mobilidades das pessoas em termos de tempo e espaço e em relação às forças estruturantes destas mobilidades. Fez-se necessário abordar estes quatro sistemas migratórios, pois nenhuma mobilidade humana que ocorre num certo espaço pode ser entendida sem considerar as outras mobilidades humanas que transcorrem no mesmo espaço, as pessoas ocupando e abandonando-o sucessivamente, ao mesmo tempo ou intercalando-se. As mobilidades são resultados de forças estruturais e individuais diversas, dentro de sistemas de organização das sociedades e na sua tradução na ação individual e coletiva, dentro de limites dos hábitos e no conjunto de relações de poder e das possibilidades de resistência, e assim serão abordados.

5 CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS: BARCARENA NO GLOBAL, COMO PASSAGEM DE CAMINHONEIROS E MARINHEIROS

Na atual década, Barcarena integra um corredor de exportação diretamente ligado a eixos ou sistemas produtivos nacionais e globais (COELHO; MONTEIRO; SANTOS 2004, p. 141).

Em sentido amplo, a concepção de mobilidade como categoria-chave para identificar e entender os sistemas migratórios possibilitou uma análise das mobilidades humanas vinculadas às mobilidades de produtos (mercadorias). O sistema de transporte de produtos dimensiona a mobilidade de produtos/mercadorias e expressa o lugar de Barcarena na economia mundial, em termos de participação nas cadeias produtivas. A relação entre a exploração de recursos naturais no Pará e os mercados internacionais com base na organização do transporte de mercadorias e, principalmente, com a inserção de trabalhadores da área de transporte e sua passagem por Barcarena são objeto de análise neste capítulo.

As pessoas envolvidas no transporte de produtos marcam uma dinâmica nos territórios por onde passam e onde param. Os que vivem do e no transporte são trabalhadores móveis nas rotas das mercadorias e fazem de Barcarena um dos seus territórios. Vistos como forasteiros, os outros ou passantes, eles são de uma categoria com atuação permanente e estrutural, apesar de mudar constantemente a sua composição. Eles formam a base do sistema migratório que acompanha os fluxos de mercadorias e interagem com os territórios cruzados e conectados por esses fluxos.

A globalização da economia tem acentuado a importância dos meios de comunicação e transporte enquanto vetores que articulam a dinâmica do mercado no que compete à circulação de informações, de mercadorias, de dinheiro e de pessoas.

A dinâmica do setor de transporte configura-se como um campo de análise importante para estudar a globalização, pois pode indicar o fluxo de mercadorias (e de pessoas), os lugares conectados pela globalização econômica, o volume e o tipo de mercadoria que está sendo transportado de um lugar para outro (matérias-primas transformadas etc.) e as lógicas da organização internacional do trabalho e do mercado. O setor transporte conta com empresas transportadoras em diversas modalidades e agrega profissionais que atuam na circulação de mercadorias no seu cotidiano de trabalho, sendo agentes e elos das cadeias produtivas em geral.

A divisão internacional do trabalho e a produção têm gerado um crescimento exponencial no volume do transporte fluvial, ferroviário, rodoviário e aéreo, além do

transporte por dutos (gasodutos, minerodutos, oleodutos etc.). O setor de transporte tem a capacidade de atender fluxos diferenciados, de matérias-primas, produtos semi-industrializados, subprodutos para montagem de produtos finais e produtos finais, garantindo a circulação mundial e regional desses bens. Para abordar as transformações globais através de circulação de produtos e mercadorias, pode-se observar e analisar as cadeias produtivas globais.

O comando da organização e o gerenciamento desses fluxos se concentram em metrópoles brasileiras como São Paulo, mas, sobretudo, em países da Europa e nos Estados Unidos, observando também um crescente comando por países asiáticos. Esses fluxos de produtos e informações circulam em nível global e ocorrem muitas vezes fora da zona de influência e até da compreensão dos agentes locais inseridos na dinâmica de execução desses comandos e orientações.

A combinação de dispersão espacial e integração global criou novo papel estratégico para as principais cidades. Além de sua longa história como centros de comércio e atividades bancárias internacionais, essas cidades agora funcionam em quatro novas formas: primeira, como pontos de comando altamente concentrados na organização da economia mundial; segunda, como localizações-chave para empresas financeiras e de serviços especializados [...]; terceira, como locais de produção, inclusive de produção de inovações nesses importantes setores; quarta, como mercados para os produtos e as inovações produzidas (SASSEN, 2001, apud CASTELLS, 2011, p. 474).

As transformações sociais em Barcarena, como já argumentado, advêm da sua complexa inserção na globalização econômica e política nacional de desenvolvimento, além das suas especificidades históricas e sociais. Esta inserção se configurou primordialmente pelo papel estratégico da logística e transporte, em detrimento do investimento em processos de transformações industriais.

O Quadro 5 apresenta os principais produtos que passam por Barcarena, dando uma clara dimensão da inserção do município no mundo globalizado. Porém, como destino ou origem de produtos ela é insignificante, exceto para os produtos necessários para as obras das instalações portuárias e fabris, e insumos para as fábricas. Nos dados estatísticos de 2014 não foram incluídos os dados sobre a exportação de soja através do porto da Bunge/Terfron, que começou a operar nesse ano, e provocou uma grande mudança no setor de transporte de cargas, visto que diariamente dezenas de caminhões chegam ao porto para descarregar a soja da

região de Paragominas, e barcaças de Itaituba trazem soja de Mato Grosso, que em Barcarena é embarcada em navios para a Europa e Ásia.

Enquanto o Quadro 5 e o Mapa 3 mostram os produtos que chegam e saem do município, a origem e destino, e as empresas importadoras e exportadoras ali instaladas, dando uma dimensão das conexões mundiais em que Barcarena está inserida, uma análise do volume (toneladas) dos produtos embarcados e desembarcados dimensiona a importância de cada produto no movimento portuário e naval de Barcarena, como pode ser visto na tabela 7.

Quadro 5 - Mercadorias (des)embarcadas nos portos de Barcarena.

Mercadoria	Empresas	(Des)embarque em Barcarena	Origem	Destino
Alumina	Hydro	Embarque		Canadá, Noruega, Dubai, Catar, Islândia, África do Sul
Alumínio	Hydro	Embarque		
Bauxita	Mineração Rio do Norte; Hydro	Desembarque	Oriximiná/Trombetas, Paragominas, Austrália, Venezuela	Japão, Holanda, Suíça, EUA
Boi Vivo	Grupo Minerva Foods, Agroexport, Boi Branco, Kaiapós Fabril	Desembarque e Embarque	Redenção, Moju, Paragominas, Xinguara	México
Calcário	Votorantim	Desembarque	Canadá	Turquia, Colômbia
Carvão mineral	Hydro	Desembarque	Colômbia, Equador, EUA, Inglaterra	
Caulim	Imerys	Embarque	Ipixuna do Pará; São Domingos de Capim	Coréia do Sul, Japão, China, Inglaterra, Argentina, Canadá
Contêineres: madeira, caulim, silício, carne bovina, pimenta ¹⁶	Convicon (Terminal de contêineres de Vila do Conde)	Embarque e Desembarque	Brasil, Panamá	
Coque	Hydro;TECOP; Itaituba Cimentos; Terminal de combustíveis, Cibrasa	Desembarque	EUA, Rússia, Colômbia, Índia	Brasil, Panamá
Ferro-gusa	Usipar (Brasil)	Embarque e Desembarque	Marabá	EUA, México, China
Fertilizantes	Mir Steel (UK), (RAM) Bunge (Yara International, Noruega)	Desembarque	Israel, Peru, Bélgica, Rússia, EUA	Agropalma; fazendas Castanhal, Santarém, Paragominas.
Manganês	Buritirama	Embarque e Desembarque	Marabá	México, Estados Unidos, Ucrânia, Venezuela, Irã
Óleo combustível	Petrobras, Texaco	Embarque e Desembarque	Brasil (várias origens)	Brasil (vários destinos)
Piche	Albras	Desembarque	Ucrânia, Espanha, Grã-Bretanha	
Soda cáustica	Hydro	Desembarque	Estados Unidos	
Soja	Bunge	Desembarque e Embarque	Mato Grosso, Itaituba, Paragominas	Espanha (Europa), Ásia

Fontes: Valente (2013), CDP (2010; 2014a; 2014b). Elaboração do autor (2014).

¹⁶ As principais mercadorias exportadas por contêineres foram: madeira (106.153 t), caulim (39.295 t), silício (33.918 t), carne bovina (20.559 t) e pimenta (15.469 t). (p. 118, 119) (CDP, 2014, p. 74).

Mapa 3 - Países de origem e destino de produtos importados e exportados de Barcarena.

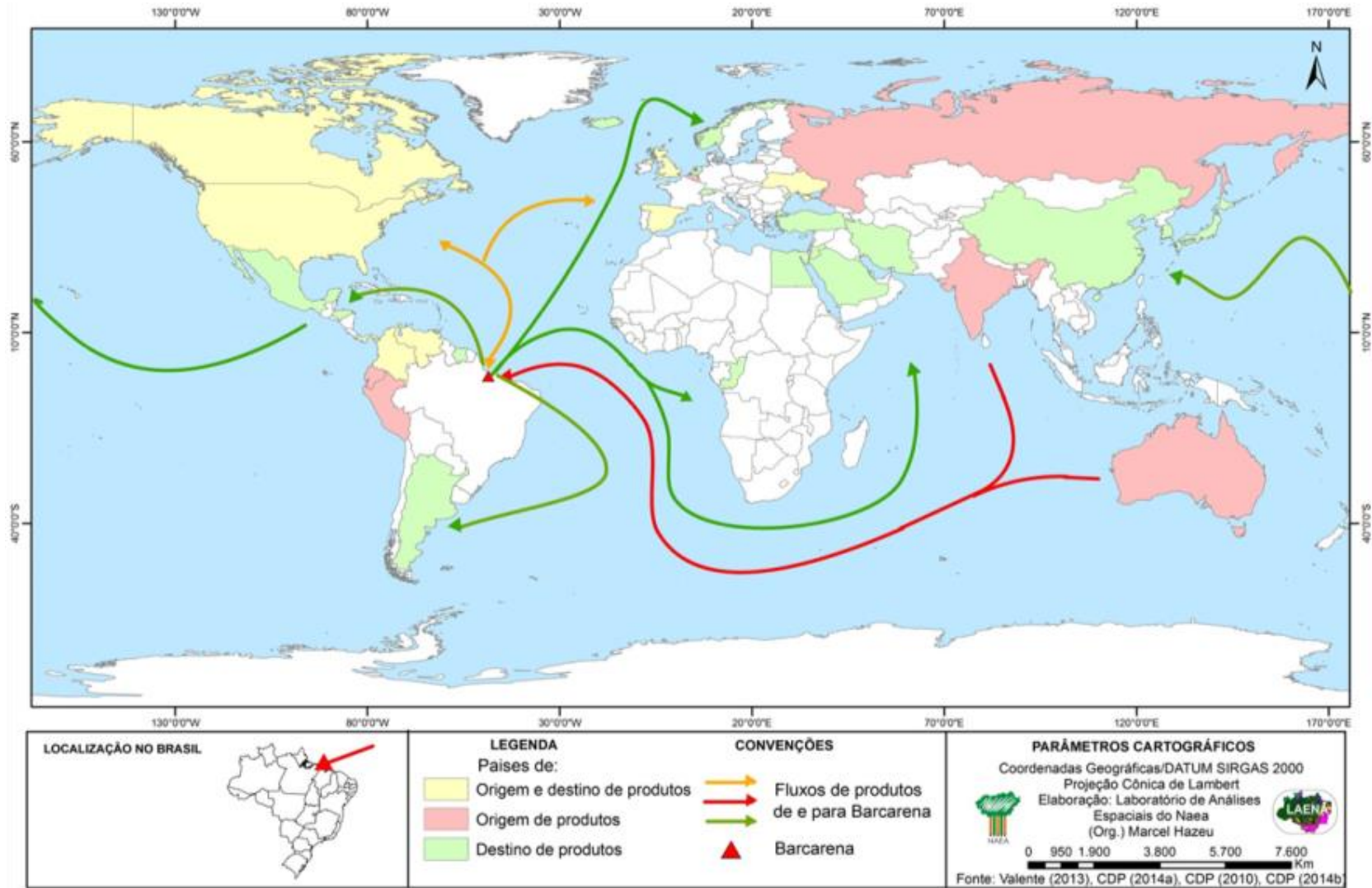


Tabela 7 - Mercadorias mais movimentadas em 2012 e 2013 nos portos de Barcarena.

Tipos de Mercadorias	2012 Total (t)	2013 Total (t)	Var(%)
Bauxita	5.410.556	5.124.049	-5,30%
Alumina	4.700.108	4.195.590	-10,73%
Soda cáustica	1.130.428	1.018.044	-9,94%
Combustíveis, óleos minerais e produtos	855.870	846.636	-1,08%
Carvão mineral	657.797	548.627	-16,60%
Alumínio e suas obras	508.050	396.810	-21,90%
Coque de petróleo	388.631	387.688	-0,24%
Animais vivos	245.087	323.891	32,15%
Produtos químicos orgânicos	126.866	252.987	99,41%
Madeira	120.639	185.771	53,99%

Fonte: CDP (2014b).

Segundo a socióloga Saskia Sassen (2010), os fluxos migratórios internacionais se formam a partir de relações econômicas, culturais, históricas e políticas entre os diferentes territórios. Com base nesta afirmativa, questiona-se: Será que a relação estabelecida a partir da atividade econômica, do fluxo de mercadorias entre Barcarena e os países de destino e origem dos produtos embarcados e desembarcados estruturou um sistema migratório que envolve os moradores de Barcarena como migrantes internacionais com destino àqueles países? E será que os habitantes dos países de origem e destino dos produtos embarcados e desembarcados começaram a se inserir como imigrantes em Barcarena? Uma análise dos dados do censo de 2010 (Tabela 8) referentes à emigração e imigração mostra que esta relação não se estabeleceu.

A primeira observação sobre esses dados é o baixo volume (76 pessoas) da emigração registrado pelo Censo (IBGE, 2010), mesmo considerando as limitações que os dados apresentam. O IBGE ressalva que os dados sobre emigração internacional apresentam incertezas por questões metodológicas. Em primeiro lugar, não há clareza sobre o que foi considerada residência anterior de quem se encontrava em outro país no momento do censo, podendo ter levado à multiplicação de dados, pela possibilidade de uma pessoa ter morado em várias localidades. Por outro lado, pode ter havido perda de informações sobre a pessoa que mora no exterior, no caso em que toda a família emigrou ou que os parentes que conviviam faleceram. Isto levaria a uma subestimação dos dados (CAMPOS, 2011).

Neste aspecto, os baixos números apresentados pelo IBGE e o fato de não ter relatos sobre migração internacional entre as famílias entrevistadas ou na

comunidade me levam a concluir que Barcarena não está inserida em um sistema migratório internacional. Esta informação demonstra, na lógica da análise de Sassen (2010), que entre Barcarena e os países de destino e origem dos produtos (des)embarcados não há outra relação além da material funcional, pois não se estabeleceu nenhuma conexão política, cultural e econômica bilateral com países que poderiam impulsionar outras formas de intercâmbio e fluxos migratórios. Portanto, a inserção de Barcarena na globalização econômica não implicou em multiterritorialidade internacional da sua população. Esta conclusão reforça a análise do papel de Barcarena no mercado mundial como entreposto e não como polo ou centro administrativo ou de produção.

Tabela 8 - Migrantes internacionais de Barcarena, por sexo, segundo os continentes e países de destino.

Países	Número de Emigrantes	Percentual de Emigrantes	Homens emigrantes (Nº)	Homens emigrantes (%)	Mulheres emigrantes (Nº)	Mulheres emigrantes (%)
África	5	6,58	4	5,26	1	1,32
África do Sul	2	2,63	1	1,32	1	1,32
Angola	3	3,95	3	3,95		
América do Norte	9	11,84	3	3,95	6	7,89
Canadá	1	1,32	1	1,32		
Estados Unidos	8	10,53	2	2,63	6	7,89
América do Sul	20	26,32	9	11,84	11	14,47
Bolívia	4	5,26	3	3,95	1	1,32
Chile	1	1,32	1	1,32		
Guiana Francesa	9	11,84	4	5,26	5	6,58
Suriname	6	7,89	1	1,32	5	6,58
Ásia	12	15,79	8	10,53	4	5,26
Japão	12	15,79	8	10,53	4	5,26
Europa	30	39,47	11	14,47	19	25
Alemanha	2	2,63	2	2,63		
Áustria	1	1,32			1	1,32
Espanha	3	3,95	1	1,32	2	2,63
França	12	15,79	2	2,63	10	13,16
Holanda	2	2,63			2	2,63
Itália	2	2,63	1	1,32	1	1,32
Portugal	5	6,58	3	3,95	2	2,63
Suíça	1	1,32			1	1,32
Total	76	100	35	46,05	41	53,95

Fonte: IBGE: Censo Demográfico (2010). Elaboração do autor.

Dos 34 países de origem e destino de produtos (des)embarcados em Barcarena, somente os nove países apresentados na Tabela 9 receberam um ou mais migrantes de Barcarena, com “destaque” para o Japão (possível relação pela forte presença de japoneses durante a implantação da Albras), os Estados Unidos e o Suriname, todos três destinos gerais dos fluxos migratórios do Pará, sem ligação com o complexo portuário-industrial de Barcarena.

Tabela 9 - Migrantes de Barcarena para destinos ligados aos fluxos de produtos (des)embarcados.

País	Nº de Emigrantes de Barcarena
Japão	12
Estados Unidos	8
Suriname	6
Espanha	3
África do Sul	2
Holanda	2
Noruega	2
Canadá	1
Suíça	1

Fonte: IBGE: Censo Demográfico (2010). Elaboração do autor.

Os demais destinos dos emigrantes de Barcarena são Portugal (5), Itália (2), França (12), Guiana Francesa (9), Alemanha (2), Angola (3), Áustria (1), Chile (1) e Bolívia (4), mas não se relacionam com o sistema de transporte de produtos no município. Os países de destino indicam a inserção da emigração vinculada à dinâmica migratória de Belém, dentro de sistemas migratórios marcados pelo sistema garimpeiro (Suriname, Guiana Francesa) e um sistema que se pauta em relacionamentos afetivos entre homens europeus e mulheres brasileiras (França).

As 38 pessoas que nasceram em países estrangeiros e moram em Barcarena (Censo 2010) são todos homens e as pessoas que chegaram do exterior para morar em Barcarena nos últimos 10 anos vieram do Japão, da Guiana Francesa, da Holanda e de Portugal (Censo 2010)¹⁷, aparentemente sem nenhuma relação com o sistema de circulação de mercadorias, novamente indicando a relação com a realidade migratória de Belém.

¹⁷ Tabela 3192 - Pessoas e brasileiros natos que residiam há menos de 10 anos ininterruptos na Unidade da Federação, por sexo e país de residência anterior (IBGE, 2010).

Sobre este aspecto, levanto o questionamento: O que o movimento de embarcações e caminhões significa, então, para a realidade de Barcarena?

Em 2008, foram realizadas 753 operações de embarques e desembarques de navios no porto de Vila do Conde (CDP, 2010). Em 2013, atracaram 913 embarcações (CDP, 2013), representando um aumento de 17%.

O relatório da Companhia Docas do Pará (CDP, 2007) apresenta informações das empresas que agenciaram navios e as empresas que atuaram como operadores portuários de alguns produtos embarcados/desembarcados e dados sobre alguns armadores (Quadro 6).

Quadro 6 - Produtos transportados por via marítima no Porto de Vila do Conde, e as Empresas marítimas envolvidas.

Produtos	Agenciadores de Navios	Operadores Portuários	Armadores
Alumina	Wilson Sons, Transnav, Williams, Brazshipping, Docenave e Amazon Agency	Alunorte, Docenava	Vários armadores
Alumínio	Brazshipping, Transnav	Transnav, Alunorte, Brazshipping, Amazon,	Saga, Gearbulk
Bauxita	Docenave	Alunorte	Elcano, Norsul, Aliança
Coque	Brazshipping, Docenave, Transnav	Transnav, Albras, Alunorte e Brashipping	Vários armadores
Fertilizantes	Amazon Agency	Amazon, Transnav	Vários armadores
Óleo	Petrobras, Navezon, Chevron Brasil Ltda., Miramar, Cia. de Navegação da Amazônia, Alunorte, Rodopar, LM Serviço		Transpetro
Soda cáustica		NBC Agência Marítima Ltda., Alunorte, Willians Serviços Marítimos Ltda.	Sem informação
Boi vivo	Amazon - Filial (PVC), Transnav	Transnav, Amazon, Wilson Sons	Sem informação
Contêineres	Operadores CMA CGM do Brasil, COPRAL, <i>Mitsui Osk Lines</i> (MOL) e Wilson Sons	Convicon, Transnav	Sem informação

Fonte: CDP (2007, 2010).

Observa-se que estas operações portuárias são terceirizadas, tendo várias companhias prestando serviços às grandes empresas. A mesma realidade se observa em relação aos transportadores, os navios, o que será demonstrado a seguir. Esta estratégia permite às empresas a flexibilização de suas operações e a possibilidade de baixar os custos com transporte.

Muitos navios que atracam no porto de Vila do Conde navegam com bandeiras de países que cobram menos impostos e têm menos garantias trabalhistas para suas tripulações, possibilitando que marinheiros de outros países possam trabalhar nesses navios, sem poder reivindicar direitos. Estes são chamados de países de “bandeiras baratas” ou “*flags of convenience*” (ITF, 2012a). Segundo ITF, “Cheap registration fees, low or no taxes and freedom to employ cheap labour are the motivating factors behind a ship owner’s decision to ‘flag out’”¹⁸ (ITF, 2012b).

Cerca de 65 % dos navios no mundo são registrados por países que não são de origem dos seus reais proprietários (UNCTAD, 2007), geralmente identificados como países de “bandeiras baratas”¹⁹. Esta forma de organização da navegação internacional é uma clara expressão da superexploração dos trabalhadores, que não podem contar com a proteção das leis trabalhistas garantidas nos países dos proprietários dos navios, nem com os acordos internacionais, que geralmente não são cumpridos por muitos países de “bandeiras baratas”.

Há uma nova tendência de países que oferecem vantagens econômicas para usar suas bandeiras, mas também fiscalizam e exigem os acordos internacionais de trabalho, segurança e proteção, chamados de “quase bandeiras de convivência”, como, por exemplo, Singapura (TOH; PHANG, 1993). Os portos de Barcarena se inserem nessa lógica, onde também atracam muitos navios de bandeiras baratas.

No site “Marine Traffic”²⁰ é possível acompanhar o movimento de navios pelo mundo, identificar sua posição, suas características, sua rota e a sua bandeira, além do movimento nos portos internacionais dos navios chegando, atracados ou saindo. O levantamento apresentado na Tabela 10, com base nas informações do referido site, mostra que foram registrados 56 navios no porto da Vila Do Conde/Barcarena nos períodos de 6 a 18 de setembro de 2014, e de 17 de janeiro a 3 de fevereiro de 2015. Somando estes registros com os 34 navios citados no relatório do CDP sobre a movimentação no porto em 2007, levou a 90 navios identificados. Desse total, 61

¹⁸ Taxas baratas de registro, impostos baixos ou ausentes e liberdade para contratar trabalhadores baratos estão entre os fatores motivadores da decisão dos proprietários de navios para “usar bandeira de outro país”.

¹⁹ *Foc Countries*: Antigua and Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda (UK), Bolívia, Burma, Cambodja, Cayman Islands, Comoros, Cyprus, Equatorial Guinea, Faroe Islands (FAS), French International Ship Register (FIS), German International Ship Register (GIS), Georgia; Gibraltar (UK), Honduras, Jamaica, Libano, Liberia, Malta, Marshall Islands (USA), Mauritius, Moldova, Mongolia, Netherlands Antilles, North Korea, Panama, São Tomé and Príncipe, St. Vincent, Sri Lanka, Tonga, Vanuatu (itf global.org, 2012a).

²⁰ Disponível em: <<http://www.marinetraffic.com/pt/ais/home/>>

(68%) navegam ou navegaram com bandeira de um país citado na lista de “FOC Countries”.

Dos 17 países representando as bandeiras dos navios que passaram pelos portos de Barcarena nos períodos pesquisados, somente três coincidem com algum dos países de destino ou origem das mercadorias ou dos emigrantes (Líbano, Noruega e Turquia) (Tabela 10).

Tabela 10 - Bandeiras dos navios que (des)embarcaram em Vila do Conde de 6 a 16 de setembro de 2014 e de 17 de janeiro a 4 de fevereiro de 2015.

Países de Bandeiras Baratas	Navios	Outros Países	Navios
Anígua e Barbados	3	Brasil	12
Bahamas	4	Dinamarca	1
Belize	1	Grécia	1
Chipre	2	Hong Kong	6
Ilhas Marshall	5	Noruega	1
Ilhas Fareroe	1	Singapura	6
Libéria	7	Filipinas	2
Líbano	8	Turquia	1
Malta	5	-	-
Panamá	24	-	-
Total	60		30

Fonte: Relatório da CDP. Elaboração do autor.

Os navios trazem marinheiros para Barcarena, que ficam na cidade por curtos períodos, mas geralmente retornam várias vezes ao ano. Eles vivem quase o ano todo no navio. Mesmo tendo residência fixa em seu lugar de origem, o navio, o mar e os portos são seus espaços de vivência. Esses trabalhadores vivem em constante movimento e o porto de Barcarena faz parte dos seus processos de territorialização e a sua presença impacta a vida dos moradores do município.

Não há um registro da entrada e saída das tripulações dos navios que operam nos trechos nacionais (cabotagem, interior) em relação ao porto de Vila do Conde (335 embarcações em 2013), mas com relação à tripulação dos navios estrangeiros, a Polícia Federal (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, 2013) forneceu informações solicitadas através do site “Acesso à Informação”, do governo federal²¹, sobre a

²¹ Disponível em: <<http://www.acessoainformacao.gov.br/>>

nacionalidade da tripulação dos navios de longo curso que atracaram no porto de Vila do Conde em 2013.

Esclarecendo que os dados podem apresentar inconsistências, sendo possível que os números levantados não representem a totalidade dos viajantes que realizaram movimentos migratórios no citado período, uma vez que o STI encontra-se em fase de implementação em território nacional, bem como que não há filtro adequado para apurar qual a espécie de embarcação em que estavam os tripulantes cujos números são apresentados (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, 2014).

Considerando a observação acima, pode-se dizer que pelo menos 5.150 tripulantes de navios internacionais desembarcaram em Barcarena, numa média de 13 tripulantes por navio, das nacionalidades elencadas na Tabela 11.

Tabela 11 - Tripulantes marítimos que passaram pelo porto de Vila do Conde em 2013.

País de Origem	Número de Tripulantes
Filipinas	1.539
Síria	1.533
Índia	329
Ucrânia	284
República Tcheca	259
Croácia	195
China	171
Polônia	146
Paquistão	113
Rússia	112
Outros	469
Total	5.150

Fonte: Ministério da Justiça (2014).

Dos dez países que representam 90% da origem dos marinheiros dos navios internacionais que passaram pelo porto de Vila do Conde, somente a Rússia, Ucrânia e a China constam na lista dos países cuja bandeira identifica os navios. As tripulações geralmente são oriundas de países sem tradição naval. Os marinheiros das Filipinas são conhecidos como “baratos e fáceis, que não reclamam e aceitam condições degradantes de trabalho” (ROOIJAKKERS, 2002, não paginado).

Segundo a legislação brasileira, os navios de cabotagem devem ter entre sete e dez tripulantes, dependendo da arqueação bruta do navio – de 501 a 3.000 ou acima de 3.000 (MARINHA..., 2009). Em 2013, chegaram 335 navios de cabotagem e do interior, transportando entre 2.345 e 3.350 tripulantes. Somando a tripulação dos navios que

passaram por Barcarena em 2013, oriundos da rota internacional, de cabotagem e do interior, pelo menos 7.495 tripulantes de várias partes do Brasil e do mundo.

A movimentação de navios no município não criou um mercado de trabalho para a população local. Segundo o Censo de 2010, em Barcarena há somente 175 pessoas registradas como “marinheiros de coberta e afins”, além de 40 pessoas como capitães, oficiais de coberta e práticos, a maioria atuando em embarcações locais.

Este estudo sobre mobilidade fluvial traz aspectos relevantes para a análise dos sistemas migratórios vinculados à divisão do trabalho, e da organização dos fluxos de mercadorias nas cadeias produtivas globalizadas, tais como:

- a) Em um mesmo meio de transporte estão representadas diversas localidades e formas de territorialidade em relação à origem ou referência geoespacial:
- b) Os fluxos de mercadorias indicam os lugares envolvidos na extração, redistribuição e processamento de matérias-primas;
- c) Os navios são de propriedade das empresas de navegação que atuam nos serviços de transporte de cargas terceirizados pelas multinacionais, que controlam a extração, distribuição e os fluxos das cadeias produtivas de matérias-primas. Essas empresas navais em geral estão sediadas em metrópoles estratégicas, mas os navios muitas vezes não são registrados com a bandeira do seu país de origem (66%). Em geral, são registrados pelo grupo de países de “bandeira barata”, em função dos interesses econômicos e trabalhistas das empresas.
- d) A contratação de navios e empresas de navegação é terceirizada pelas multinacionais aos agenciadores de navios e aos operadores portuários.
- e) Há um sistema em rede para recrutamento de tripulação em todas as partes do mundo, com predominância de determinados países na formação de tripulações, cujo controle é exercido por essa rede mundial, com anuência dos respectivos países. A norma internacional exige que um percentual mínimo da tripulação seja do país de origem, mas este não é o caso dos países de bandeira barata.

Neste sistema migratório vinculado ao transporte marítimo e fluvial, Barcarena funciona como espaço para diversas operações portuárias e logísticas, atraindo um grande contingente de marinheiros, estivadores e arrumadores de vários lugares. Esses trabalhadores permanecem durante um tempo na cidade, criando pequenas demandas para o comércio local e estimulando intercâmbios sociais (entre outros a

prostituição), porém não geram empregos, renda ou arrecadação de impostos para o município (pois são arrecadados pela União).

Os caminhões formam outro elo de transporte na organização dos fluxos de produtos, interligando lugares sem acesso fluvial com os centros industriais e portuários ou fazendo a distribuição “fina” de mercadorias para fins específicos.

No Brasil, o transporte de cargas é predominantemente rodoviário, apesar do imenso potencial para o transporte fluvial e ferroviário. Mesmo que o transporte rodoviário gere grandes impactos ambientais e econômicos (por ser poluente e mais caro), a matriz do setor de transportes tem seguido a lógica da integração nacional via estradas, mesmo que estas sejam inviáveis nos dois aspectos.

Em 2012, o Detran registrou 2.284.143 caminhões emplacados no Brasil, (BRASIL CAMINHONEIRO, 2012), e o Censo (IBGE, 2010) registrou 777.956 caminhoneiros em todo o Brasil.

No relatório da Agência CNT (2013) há informações ambientais sobre o transporte por caminhões, o perfil dos caminhoneiros e os trajetos percorridos, com base em mil entrevistas realizadas em 63 postos de combustíveis em 35 municípios de 11 estados brasileiros, entre os dias 11 e 19 de julho de 2011.

Segundo os profissionais (*caminhoneiros*) entrevistados, eles rodam, em média, 10.400 km por mês, o que representa um total de 125 mil km por ano por caminhoneiro.

Dos profissionais entrevistados, 59,7% são autônomos e 40,3%, empregados de frota. A grande maioria, 99,5%, são homens com idade média de 42,2 anos. Desses, 43,7% cursaram apenas o Ensino Fundamental, 34,7% o Ensino Médio e 15,8% o primário. Apenas 2,9% têm ensino superior e 0,2%, pós-graduação. A renda líquida mensal dos autônomos é de R\$4.902,40, enquanto a dos empregados de frota é de R\$ 3.166,20 (AGÊNCIA CNT, 2013, não paginado).

O funcionamento das indústrias e dos portos depende dos fluxos de caminhões. Na fábrica de Alunorte, por exemplo, a lama vermelha (resíduo da produção de alumina) é transportada em grandes caçambas, num fluxo circular diário e permanente (24 horas) entre a fábrica e as bacias de contenção da lama. Os insumos para as fábricas são distribuídos por caminhões vindos de várias partes do país ou que fazem somente o transporte entre o porto e a fábrica. O gado e a soja chegam em caminhões de Paragominas, Xinguara, Parauapebas e Moju para embarque nos portos; e as peças para o maquinário da Vale seguem para Parauapebas e Nova Canaã.

Não há registro oficial da movimentação de caminhões em Barcarena, o que se traduz, por exemplo, na falta de investimentos para regular e organizar esses fluxos. Para esta pesquisa, solicitei e obtive o registro feito pela administração do porto de Vila do Conde com a lista da entrada de caminhões no porto durante seis meses.

No período de 2 de janeiro a 30 de junho de 2013 registrou-se a entrada de 24.874 caminhões com cargas e saída de 10.310 caminhões carregados, evidenciando que se trata de um porto de exportação, onde circulam cerca de 195 caminhões ao dia, considerando somente a movimentação do porto de Vila do Conde. Destaca-se, na referida listagem, que muitos caminhões entraram e saíram várias vezes no mesmo dia, indicando uma intensa atividade de retirada e entrega de cargas nas proximidades, provavelmente de alumina e alumínio, de contêineres estocados fora do porto e um movimento pendular entre o porto e Parauapebas (Vale) ou Paragominas (Gado Vivo), segundo os depoimentos dos caminhoneiros.

A listagem das placas dos caminhões possibilitou a identificação do local de origem de cada veículo, através do registro disponível no site do Sistema Nacional de Segurança Pública (SINESP)²². Além dos caminhões que circulam entre as fábricas e o porto, a maioria emplacada no Pará (50%), também circula um número significativo de caminhões procedentes de Minas Gerais (20%) e de São Paulo (25%).

Nos Relatórios de Impacto Ambiental dos portos da Hidrovias, Bunge, Buritirama e Usipar há previsões de circulação de caminhões no futuro (Quadro 7), que podem ser indicações remotas (projeções sempre relativizadas pela necessidade de gerar baixos impactos) do movimento previsto. Esta previsão de um movimento diário de 53 a 120 veículos nos novos portos significa uma possibilidade de aumento da circulação de caminhões e caminhoneiros, que pode chegar a 400/dia.

²² Disponível em: <<https://www.sinesp.gov.br/sinesp-cidadao>>

Quadro 7 - Previsão do movimento de caminhões em Barcarena, segundo os RIMAS.

Empreendimento	Previsão Caminhões/Dia	Previsão Caminhões/Ano	Fontes
Terminal privativo misto de Vila do Conde (Hidroviás do Brasil)	20	6.240	Rocha (2012, p. 74)
Terminal portuário graneleiro de Barcarena (Terfron/Bunge)	33 a 100 (período da safra)	12.000	Kiperman (2005, p.23)
Terminal portuário de manganês (Buritirama)	Sem quantificação: “aumento, redução, incremento”		Terra Meio Ambiente (2009a, p. 71)
Complexo industrial da Usina Siderúrgica do Pará (Usipar)	Sem quantificação: “aumento, redução, incremento”		Terra Meio Ambiente (2009b, p. 52)

Fonte: Elaborado pelo autor.

A partir das observações e levantamentos de campo, constatou-se que há uma organização espacial de concentração de caminhões que aguardam para entrar em Barcarena, dependendo do tipo de produto e destino na área de Barcarena. No posto de gasolina Peteca, os caminhões que às vezes ficam estacionados por vários dias têm uma relação com o porto de Vila do Conde e com as fábricas do município (Quadro 8). No posto de gasolina do trevo da Alça Viária, a maioria dos caminhões transportava soja para o porto do Terfron.

Quadro 8 - Informações de caminhoneiros estacionados no posto de gasolina Peteca, em Barcarena.

Residência Caminhoneiro	Rota	Tempo de Viagem	Carga	Tempo parado no posto	Local onde dorme e passa o dia
Minas Gerais	Minas Gerais	2 semanas + sem previsão	Cal (Alunorte)	2 a 3 dias	Dorme no caminhão no posto, fica esperando no posto.
Paraná/Cascavel	Parauapebas - Barcarena – Parauapebas	60 dias + 30 dias	Peças, máquinas (Vale)	4-5 dias	Dorme no caminhão no posto, fica esperando no posto, vai à praia (tem namorada em Barcarena)
Santa Catarina/Chapeco	Parauapebas - Barcarena – Parauapebas	35 dias + 30 dias	Peças, máquinas (Vale)	4-5 dias	Dorme no caminhão no posto, fica esperando no posto.
Paraná	Parauapebas - Barcarena – Parauapebas	2 meses + 2 meses	-	-	-
Rio Grande do Sul	Paraná - Barcarena – Parauapebas	2 meses + 2 semanas	Bobina, carretel (Alubar), peças, máquinas (Vale)	2-3 dias	Dorme no caminhão no posto, fica esperando no posto. Viaja com esposa

Fonte: Levantamento de campo (2014).

Em relação ao posto de Peteca, anotei no meu diário de campo no dia 7 de agosto de 2014:

No cruzamento conhecido como Peteca estacionei no posto de gasolina, onde em torno de 20 caminhões estavam parados. Abordei os caminhoneiros que estavam perto de seus caminhões e apliquei uma pequena enquete. Uns puxaram uma cadeira para prolongar a conversa, outros foram mais reservados. A maioria absoluta dos caminhoneiros era oriunda do sul. Neste posto não havia nenhum caminhão que transportava soja. Suas cargas eram relacionadas à Vale, Alunorte, Alubar etc. Eles consideram Barcarena como um local bom para seu trabalho, só reclamam das estradas e da polícia.

No posto de gasolina Trevo (cruzamento da Alça Viária com a PA), diariamente se concentram centenas de caminhões aguardando para descer até o porto da Bunge para descarregar a sua carga. Desde a abertura desse porto, em maio de 2014, o movimento de caminhões aumentou consideravelmente no município, porém não dispõe de infraestrutura adequada. Não há estacionamentos, nem ruas largas com asfalto reforçado, nem novas estradas para facilitar a circulação de veículos. Para evitar o congestionamento do trânsito, os caminhoneiros aguardam neste posto de gasolina até serem chamados por um funcionário do porto para seguir a viagem. No dia 19 de maio registrei a procedência através das placas de 43 caminhões estacionados no posto Trevo (Tabela 12).

Tabela 12 - Estado de origem dos caminhões estacionados no posto de gasolina Trevo, no dia 19 de maio de 2014, segundo a placa do veículo.

Estado de origem/Procedência	Nº de Caminhões
Paraná	9
Goiás	9
Rio Grande do Sul	7
Maranhão	5
São Paulo	3
Mato Grosso do Sul	3
Pará	2
Santa Catarina	2
Rio Grande do Norte	1
Pernambuco	1
Espirito santo	1
Total	43

Fonte: Diário de campo (19 de maio de 2014).

Nesta ocasião, entrevistei oito caminhoneiros neste posto, cujas informações foram sistematizadas no Quadro 9.

Toda esta movimentação de caminhões e caminhoneiros não se traduziu em empregos para a população local. A participação de caminhoneiros de Barcarena em relação ao contingente nacional é tímida, e chega a 43 trabalhadores no ambiente urbano e 98 no ambiente rural, segundo o Censo (2010).

Quadro 9 - Informações de caminhoneiros estacionados no posto de gasolina Trevo, em Barcarena.

Origem/Residência	Rota	Tempo na viagem	Carga
Fortaleza	Fortaleza - Santarém - Manaus	45 dias	
Rio Grande do Sul	Rio Grande do Sul - Goiás - Paragominas - Barcarena - Paragominas	Mora no caminhão (vendeu casa e comprou caminhão)	Soja
Rio Grande do Sul	Rio Grande do Sul - Bahia - Barcarena	Mora no caminhão (vendeu casa e comprou caminhão); trabalha para a Bunge	Soja (Bunge)
Rio Grande do Sul	Paragominas - Barcarena	8 meses	Soja
Rio Grande do Sul	Paragominas - Barcarena	11 meses	
Rio Grande do Sul	Paragominas - Barcarena	2 meses (aguarda carga para retornar a São Paulo)	
Paragominas	Paragominas - Barcarena	24 horas	Soja
Maceió	Maceió - Barcarena - Tucuruí - Maceió	17 dias	Cimento na vinda Madeira na volta

Fonte: Diário de Campo (2014).

A dimensão do transporte de cargas no e para o município de Barcarena é pouco estudada e merece mais atenção, pois este sistema imprime um novo mapa do território, que corta e cruza o espaço, e redefine a realidade local.

O fluxo de navios e a construção dos portos impactam diretamente na navegação, na dinâmica da pesca, na qualidade da água e nas opções de lazer, pois transforma o “rio de vida” num “rio de transporte e depósito”. O fluxo de

caminhões implica em movimento nas estradas, beira de estradas, postos de gasolina, estacionamentos e casas de suporte para os caminhoneiros, como restaurantes, dormitórios e casas de lazer – estas últimas também frequentadas por marinheiros.

A lógica da implantação baseia-se exclusivamente na eficiência e lucratividade da logística nas cadeias produtivas, que podem ser identificadas a partir das informações contidas neste capítulo. Barcarena figura nessas cadeias como entreposto de mercadorias e como base para indústria de transformação de produtos destinados à exportação. Os caminhões praticamente não transportam produtos de origem ou voltados à economia local.

Os trabalhadores do setor de transporte refletem a função de Barcarena como lugar de passagem. São quase 100 % homens oriundos de outros estados e países, que ficam na cidade durante alguns dias ou retornam várias vezes ao ano, circulam por lugares delimitados (estradas, postos de gasolina, portos e casas de suporte) e interagem com uma pequena parcela da população local, criando uma dinâmica econômica-social própria de lugares de passagem, sem compromisso com o local.

Trata-se de um mercado de trabalho quase inacessível à população local, guiado pela lógica da divisão internacional do trabalho, que define as bases para contratação das tripulações dos navios; a formação necessária para trabalhar nos navios; a terceirização dos serviços de em presas transportadoras do Sul e Sudeste do Brasil e exigem altos recursos para aquisição de caminhões próprios, e cujos investimentos não contemplam a maioria da população local.

A única notícia de trabalho se refere a denúncias do Conselho Tutelar sobre a prostituição de adolescentes, sobretudo nos postos de gasolina onde pernoitam os caminhoneiros. Neste sentido, fica a pergunta: O que significa para Barcarena a passagem de 10 mil caminhoneiros e 9 mil tripulantes por ano?

6 METROPOLIZAÇÃO: SEGREGAÇÃO E MOVIMENTOS PENDULARES

Muitos dos trabalhadores que atuam nas fábricas, portos e serviço público de Barcarena residem em Belém, enquanto outras pessoas que moram em Belém, geralmente na periferia, mudam-se para Barcarena. Considero esta dinâmica um sistema migratório de metropolização, caracterizado por movimentos pendulares e segregação espacial. Por um lado há falta ou cancelamento de investimentos e periferização proposital visto que o próprio projeto urbanístico, elaborado dentro dos planos de transformação de Barcarena em um complexo industrial-portuário-urbanístico foi abandonado. Por outro lado, os movimentos pendulares e a presença dominante de moradias populares nos espaços de habitação observados no município de Barcarena indicam a sua inserção num processo de “metropolização”.

Neste capítulo discuto como estes movimentos pendulares e de periferização se configuram em Barcarena e como eles fazem parte das transformações sociais que vêm ocorrendo no município.

Os movimentos pendulares de pessoas entre dois ou mais municípios se organizam principalmente em razão da separação espacial entre o local de trabalho, estudo, moradia e serviços públicos, no qual a referência de moradia se localiza num município diferente daquele das outras atividades regulares, tendo a necessidade e possibilidade de pendular entre os diversos espaços. Os movimentos pendulares entre municípios, dentro dos próprios municípios e entre bairros diferentes, no seu conjunto, fazem parte do processo de formação de uma região metropolitana, como argumenta Firkowski (2011, p. 8).

Quando se observa os critérios para a definição de regiões metropolitanas em distintos países do mundo, há que se destacar o pressuposto de contiguidade espacial entre parte dos municípios envolvidos no processo e de integração socioeconômica, além de um conjunto de critérios funcionais ou morfológicos que se repetem em praticamente todos os casos, sendo os mais relevantes: patamar mínimo de população, densidade e movimentos pendulares.

Formalmente, as regiões metropolitanas no Brasil foram e podem ser instituídas por leis estaduais “para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”, conforme define a Constituição Federal Brasileira de 1988 (CFB, Título III, art. 25, § 3º). Legalmente, a intenção de definir regiões metropolitanas, está associada a uma questão de gestão:

A região metropolitana é a constituída por mandamento legal que, reconhecendo a existência de uma comunidade socioeconômica com funções urbanas altamente diversificadas, especializadas e integradas, estabelece o grupamento de municípios por ela abrangidos, com vistas à realização integrada da organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum exigidos em razão daquela mesma integração urbano-regional (ALVES, 1981, p. 155).

As leis nem sempre definem os critérios ou as diretrizes para determinar a abrangência e a composição das regiões metropolitanas, nem criam instâncias de gestão em que as regiões metropolitanas institucionalizem um processo de planejamento ou um programa de políticas públicas para o conjunto dos seus municípios. Uma região metropolitana também pode ser caracterizada a partir da sua dinâmica:

[...] por sua dimensão de processo socioespacial, ou seja, um processo que está para além das vontades dos atores políticos e de seus interesses, mas que surge de uma dinâmica construída historicamente e por meio da interrelação de distintos atores sociais, inclusive, mas não exclusivamente, os de natureza política (FIRKOWSKI, 2011, p.10).

Pode-se dizer que uma região metropolitana é aquela onde a expansão capitalista, favorecida pelo poder público, é acompanhada por uma expansão periférica, que inclui a criação de direitos industriais explícitos e implícitos e pela concentração geográfica dos serviços de interesse coletivo (SANTOS, 2009).

Metrópoles são, segundo Santos (2004, p. 282), grandes cidades que se irradiam sobre um vasto território, dotadas de uma importante gama de atividades destinadas a satisfazer as exigências da vida cotidiana da totalidade da população nelas contida. São o escalão responsável pela macro-organização do território (SANTOS, 2004). Elas são produzidas no contexto do mundo capitalista moderno, globalizado, que tem nas metrópoles a materialização de lugares de comando da economia e política, de consumo, de inovação e de industrialização. Além de sua relação com o entorno próximo, as metrópoles modernas são:

[...] nós que articulam uma rede urbana regional ou nacional com as redes mundiais, não apenas por uma de suas atividades, contrariamente às cidades especializadas, mais por toda uma variedade de funções urbanas (PUMAIN et al., 2006 apud FIRKOWSKI, 2011 p. 11).

Neste sentido, Belém pode ser considerada:

[...] uma metrópole periférica ou de segunda linhagem, conformando processos distintos de metropolização que não se configuram pautados na relação capital e indústria, mas se assentam na produção do espaço pelas relações capital e serviços como matriz do seu desenvolvimento (PESSOA, 2012, p. 244).

Belém também é uma metrópole incompleta que só pode exercer a totalidade das funções metropolitanas a partir de contribuições externas, vindas, na maioria dos casos, das metrópoles completas (SANTOS, 2004). O próprio IBGE (2008) classifica Belém como terceira categoria na hierarquia de metrópoles, de acordo com a extensão territorial e a intensidade destas relações.

Entendo a “metropolização” como um conjunto de processos que produzem a região metropolitana e que envolvem e articulam os municípios e territórios que dela fazem parte e sua área de influencia direta numa dinâmica de interdependência econômica, social, política e cultural, de formação territorial, de gestão e de identidade. É, também, um sistema migratório, segundo afirma Pessoa, referindo-se a Lencioni (2006): “A metropolização dos espaços é um processo que resulta na construção de território(s) marcado (s) pelos fluxos de pessoas, de mercadorias ou de informações que são múltiplos, intensos e permanentes” (PESSOA, 2012, p. 56).

Mais do que somente fluxos, a metropolização é uma forma específica de urbanização, que envolve processos de perifirização e segregação espacial, tanto em termos de habitação por classe social quanto pela concentração e distribuição dos instrumentos urbanos e a localização das diferentes expressões da produção econômica. Melchior (2011, p. 2) considera que:

[...] o processo de urbanização metropolitana complexifica ainda mais as relações e os arranjos espaciais, deixando ainda mais evidente o processo de segregação/exclusão, com dinâmicas que passaram a delimitar territorialmente o convívio, fruto de um processo de urbanização espoliativo, em que grande parte da população encontra-se destituída dos benefícios urbanos, tendo que residir em lugares com pouca ou nenhuma infraestrutura, para garantirem sua sobrevivência, ainda que as relações de trabalho permaneçam centralizadas no núcleo da metrópole .

A partir de que se reconhece a complexidade da urbanização metropolitana, podemos também complexificar a segregação entre o núcleo urbano onde o trabalho se concentra e os bairros periféricos distantes do mesmo. A realidade metropolitana de Belém e Barcarena mostra uma organização e segregação na qual no meio de

lugares de moradias precárias existem grandes empresas e no meio do núcleo urbano planejado existem lugares de moradia precária. Há espaços em que predominam a imobilidade e a exclusão social, mesmo cercados por empresas, recortados por estradas onde trafegam milhares de caminhões e próximos de portos aonde chegam e saem navios diariamente.

Os movimentos pendulares relacionam-se também com a expansão do território metropolitano, o que possibilita, em termos social e geográfico, a criação de novas territorialidades e espaços sociais no lugar de origem e de destino (lugar do domicílio e do trabalho ou estudo, lazer, atividades culturais, entre outras); a mudança de lugar associa-se aos movimentos sociais, que influenciam as políticas urbano-metropolitanas referentes à infraestrutura urbana e social, e à política de transportes. Portanto, vinculam-se à mobilidade residencial da população nas grandes aglomerações urbanas-metropolitanas (JARDIM, 2011, p. 66).

Movimentos pendulares, como parte integrante da metropolização, são consequências e estruturantes das desigualdades sociais, culturais e econômicas dentro de um território, que podem ser pesquisados e analisados nas suas dimensões de tempo e espaço em relação aos deslocamentos, volume de pessoas, direção dos fluxos, frequências, distâncias percorridas, os meios de transporte, a localização e tipo de lugares de moradia, trabalho, estudo, lazer e serviços públicos envolvidos, em busca das forças e fatores que estruturam estes movimentos. É uma mobilidade que se “mostra como consequência da expansão da metrópole, ligada ao processo de uso e ocupação do solo, da periferação da população e da desconcentração da atividade econômica” (MELCHIOR, 2011, p. 4).

Devido aos movimentos pendulares, as pessoas que se deslocam nesta dinâmica precisam reorganizar e reestruturar sua vida familiar e comunitária a partir de um ritmo de vida diferenciado, pois passam uma grande parte viajando, em diferentes horários de saída e chegada, além de ter seu tempo de reprodução social diminuído. Neste sentido, a sua relação com os diferentes territórios ganha novas dimensões.

Não resta dúvida de que esses movimentos fazem parte da organização espacial da cidade, especialmente das regiões metropolitanas, caracterizadas pela permanente reorganização da produção capitalista e divisão do trabalho, que segregam e distribuem de forma desproporcional serviços públicos, investimentos, oportunidades de trabalho. Distribuem desigualmente áreas de moradia de acordo com a renda, envolvendo, de um lado, a especulação imobiliária e a construção de condomínios fechados e, de outro, ocupações precárias e bairros distantes,

chamados de moradia popular, sem planejamento urbanístico, onde muitas vezes as atividades econômicas são proibidas e as áreas de comércio, serviços e lazer são inexistentes.

É necessário, ainda, fazer uma distinção entre as migrações temporárias e a mobilidade pendular. Há uma lógica distinta de tempo e espaço, de frequência, mas principalmente de vivência e estruturação. José de Souza Martins (1986), no seu texto clássico “O voo das andorinhas: migrações temporárias no Brasil”, realça o fator “ausência” e “o tempo do serviço” (na agricultura, nas grandes obras) como elementos característicos, ou seja, há uma vivência concreta nos dois espaços, alterando-se periodicamente. Este tema é objeto de análise no capítulo sobre a mobilidade do trabalho.

A mobilidade pendular apresenta outra dimensão e dinâmica temporal e espacial nas quais o deslocamento e a vivência de múltiplos espaços se realizam diariamente e as pessoas vivem, de fato, duas realidades concomitantemente, tendo boa parte do seu tempo diário ocupado com o deslocamento, criando um território em movimento.

Apesar de Barcarena formalmente não fazer parte da Região Metropolitana de Belém (RMB), mesmo com a possibilidade legal prevista na Lei Orgânica do Município²³, a relação atual entre o município e a região metropolitana permite considerá-lo parte dela, como mostrarei a seguir. Sigo a argumentação da geógrafa Rosa Moura (2010, p. 44) em relação a um novo conceito de área metropolitana, como uma “[...] ‘área ampliada de vida local’ ou ‘área econômica regional’, caracterizada por alta densidade de movimento pendular e pelo desacoplamento dos espaços funcionais e físicos”. A autora ainda alerta que os municípios com:

[...] as maiores proporções de fluxos pendulares são aqueles localizados em regiões industrializadas e de serviços, nas quais a divisão territorial do trabalho é mais nítida e a valorização do solo urbano expande as periferias [...] (MOURA, 2010, p. 49).

²³ Do relacionamento do município de Barcarena, com a área metropolitana de Belém – Barcarena Art. 229- o município de Barcarena poderá através do que dispõe o parágrafo 2º artigo 50 da constituição estadual, ser unificado como área metropolitana (Lei orgânica do município de Barcarena).

Na cidade de Barcarena há uma predominância de moradias populares e uma quase ausência de áreas exclusivas de moradias da classe média (apesar das tentativas e dos investimentos para criá-las) – aspecto observado durante o trabalho de campo, e reforçado pela análise do Censo de 2010 com relação ao rendimento médio da população urbana, que não chega a 57 % do valor do rendimento médio da população urbana de Belém (Tabela 13).

Tabela 13 - Valor do rendimento nominal médio mensal em 2010 das pessoas de 10 anos ou mais de idade.

População	Barcarena (R\$)	Belém (R\$)	Diferença / Rendimento Barcarena/Belém (%)
Urbana	770,05	1343,73	57%
Rural	833,94	576,74	145%
Total	810,77	1338,1	61%

Fonte: Censo Demográfico (IBGE, 2010).

Há uma forte presença de moradores oriundos de Belém, conforme apresentado no quarto capítulo. A origem dos moradores e o seu destino na área urbana mostram que Barcarena se tornou uma periferia num contexto metropolitano, com referência à moradia de classes populares. Os novos moradores geralmente vivem em casas simples, com infraestrutura urbana precária, em terras não ocupadas (mas às vezes cobiçadas) pelo capital imobiliário. Esta nova realidade como um fragmento de moradia periférica “impede a convivência entre pessoas de diferentes camadas sociais, criando e recriando processos de diferenciação e de segregação socioespaciais” (MELCHIOR, 2011, p. 5).

Concomitantemente, mesmo aparentemente contraditório, Barcarena tornou-se um lugar de trabalho para uma parcela da população de Belém e municípios vizinhos, envolvendo trabalhadores no serviço público, nas indústrias e nos portos.

Recorrendo novamente ao Censo de 2010, tem-se uma ideia da dimensão e do tipo de mobilidade pendular entre Barcarena e a RMB, com algumas ressalvas. Segundo o IBGE (2010), 564 pessoas de Barcarena trabalharam fora do município e voltaram regularmente para a cidade. Porém, desse total, 85 pessoas trabalharam fora do estado do Pará, mais precisamente no Rio de Janeiro (43), em São Paulo (20) e em Goiânia (22), sendo impossível, neste caso, configurar um movimento pendular diário, o que também parece ser o caso dos que trabalharam em outros municípios paraenses,

como Parauapebas (mineração) e Viseu (pesca marítima). As informações parecem confundir o movimento pendular com migrações temporárias, contemplando também as categorias de “trabalhadores temporários”, chamados de “peões de trecho”.

Em relação aos três municípios onde o movimento pendular com Barcarena é mais intenso observa-se a realidade das pessoas que moram em Barcarena e trabalham em Abaetetuba, Ananindeua ou Belém (Tabela 14), e daquelas que residem nesses municípios e trabalham em Barcarena (Tabela 15).

Tabela 14 - Trabalhadores pendulares de Barcarena para municípios vizinhos.

Município de destino	Total
Abaetetuba	56
Ananindeua	0
Belém	302
Total	358

Fonte: Censo Demográfico (IBGE, 2010). Elaboração do autor.

Tabela 15 - Trabalhadores pendulares de municípios vizinhos para Barcarena.

Município de origem	Total
Abaetetuba	2.009
Ananindeua	258
Belém	584
Total	2.851

Fonte: Censo Demográfico (IBGE, 2010). Elaboração do autor.

Fica evidente que Barcarena é um lugar de trabalho para pessoas de Belém e da cidade vizinha, Abaetetuba, que era o centro regional até a implementação do complexo industrial-portuário-urbanístico. Ao mesmo tempo, parece não haver um fluxo intenso de moradores de Barcarena que trabalham em Belém, o que seria de se esperar na relação entre a periferia e o centro da região metropolitana.

Em atenção ao meu pedido, a empresa Hydro (2013) – maior empregadora privada do município – realizou um levantamento sobre a origem e atual local de residência dos seus funcionários em Barcarena (Tabela 16).

Tabela 16 - Residência dos funcionários da empresa Hydro em Barcarena, por função, em 2013.

Cargo	Local de residência (atual)						Total
	Barcarena (Nº)	Barcarena (%)	Abaetetuba	Belém	Ananindeua	Marituba	
Direção/Gerência	86	61	4	39	12	-	141
Administrativo	31	50	10	15	6	-	62
Técnico	32	28,6	1	67	12	-	112
Operacional	746	57,5	205	255	87	4	1.297
Total	895	55,5	220	376	117	4	1.612

Fonte: Levantamento Hydro, 2013. Elaboração do autor.

Dos 1.612 funcionários da Hydro, 717 (44,5%) não residem em Barcarena, 376 (23%) moram em Belém e 220 (13,65%) em Abaetetuba. A maioria dos funcionários do nível técnico reside fora do município (71%). Atuando há mais de 30 anos em Barcarena, pouco mais de 50% dos seus funcionários residem no município, estimulando e organizando a migração pendular. O fato de a outra parte de seus funcionários residirem em Barcarena não significa, porém, que são nativos. Ao contrário, somente 9% nasceram no município (Tabela 17).

Tabela 17 - Origem dos funcionários da empresa Hydro em Barcarena, segundo registro de nascimento.²⁴

Cargo	Local de Nascimento							Total
	Barcarena (Nº)	Barcarena (%)	Abaetetuba	Belém	Outras cidades (Pará)	Outros Estados	Outros Países	
Direção	9	6,4	4	43	23	62		141
Administrativo	3	4,8	10	25	12	11	1	62
Técnico	1	0,9	2	59	22	27	1	112
Operacional	125	9,6	193	435	332	210	2	1.297
Total	138	8,6	209	562	389	310	4	1.612

Fonte: Levantamento Hydro, 2013. Elaboração do autor.

Entre os funcionários da Hydro, apenas um técnico é morador original, 6% que ocupam cargos de direção e gerenciamento, menos que 5% da área administrativa e menos que 10% dos funcionários operacionais são moradores nativos de Barcarena.

Para assegurar o movimento pendular de funcionários entre Barcarena e municípios vizinhos, a Hydro tem seu próprio sistema de transporte: o Catamarã Lady Olga, que faz a travessia entre Belém e Barcarena; mais de 30 ônibus (locados pela empresa Translider, de Barcarena) para transportar funcionários do porto do Arapari e

²⁴ O Registro de Nascimento indica o local de nascimento, mas não a trajetória até chegar a Barcarena.

de Abaetetuba para as fábricas, além de contar com o transporte regular de barcos, ônibus, vans e lanchas entre os vários municípios e as fábricas de Barcarena.

A empresa Translider recebeu mais que 18 milhões de reais do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) entre 2004 e 2013, conforme dados fornecidos pelo BNDES a empresas em Barcarena entre 2000 e 2013 (BNDES, 2013), ou seja, um transporte pendular financiado pelo governo federal beneficiando as empresas de transporte e as fábricas.

A empresa Imerys, segunda maior empregadora privada de Barcarena, recusou-se a contribuir com este levantamento e a fornecer seus Relatórios de Impacto Ambiental, alegando que não tinha obrigação de fornecer dados. A Prefeitura de Barcarena também não disponibilizou informações sobre o local de residência dos servidores.

Neste último caso, entrevistei funcionários públicos que trabalham em Barcarena e moram em Belém (uma promotora, uma enfermeira do Hospital Municipal e duas professoras da rede estadual de ensino) e a diretora de uma escola pública municipal e moradora de Barcarena, que ilustram a mobilidade pendular no serviço público, que inclui outros profissionais como juízes, promotores, defensores públicos e médicos que moram em Belém, segundo os servidores entrevistados.

Na área da educação esta situação se repete principalmente nas escolas estaduais, pela intenção de muitos professores concursados de pedir transferência para Belém após os três anos de estágio probatório: “De mais de 20 professores que entraram por este concurso, apenas eu e mais uma amiga não temos a intenção de sair de lá” (Professora da Secretaria Estadual de Educação-SEDUC). Na escola onde trabalhava dos 30 professores, 10 a 15 eram de Belém e, como ela, iam e voltavam de Belém quase que diariamente. Quando havia dois dias de aulas da manhã até a noite, eles pernoitavam num quitinete. Uma das consequências desta realidade e adistinção entre os professores de Barcarena e de Belém:

Eles são muito melindrosos porque já sabiam o que ia acontecer (deve ser o que acontece sempre), que todos iam embora depois do probatório. Tinham razão. Não todos, mas a maioria sempre fazia questão de deixar claro que não éramos de lá, expressado, sobretudo nesta frase, ‘ahh porque os professores de Belém’ [...]. Na verdade, a relação mais amistosa que tínhamos era justamente com os professores de lá que entraram junto com a gente, que ainda não haviam passado por esse processo de ver todo mundo indo embora (Entrevistada 8).

Todas fizeram concurso para Barcarena pela possibilidade de ir e voltar no mesmo dia, pois consideram que a cidade é um espaço de trabalho, e não oferece boas condições para morar, além de preferirem ficar perto da família em Belém. Para elas, Barcarena é o seu lugar do trabalho, onde são “os outros” “de Belém”.

Outros grupos de trabalhadores pendulares são os estivadores e arrumadores, os operários portuários. O porto de Vila do Conde está sob a mesma administração que o porto de Belém. A gestão dos operários desses portos é realizada em Belém, pelo órgão de gestão de mão de obra dos portos de Belém e Vila do Conde (OGMO), articulado com os sindicatos das duas categorias através de chamada escalação e rodízios das diversas categorias. Isto significava que os estivadores e arrumadores residem em Belém e ora trabalham em Vila do Conde ora em Belém, dependendo da sua escalação. Para esta dinâmica, em Vila do Conde há prédios de apoio para o descanso dos operários portuários entre os turnos de trabalho.

Um grande contingente de trabalhadores portuários vive num movimento de ida e volta entre Belém e Barcarena, que representa o seu local de trabalho, mas não de moradia. A população local interage com essas pessoas somente no fornecimento de alimentação e companhia. Ao final do ano de 2000, o quadro de trabalhadores por categoria totalizava 740 pessoas (Tabela 18).

Tabela 18 - Categorias de trabalhadores portuários de Belém e Vila do Conde.

Categoria	Total
Arrumadores e Capatazias	346
Estivadores	280
Conferentes	44
Consertadores	6
Trabalhadores de Bloco	44
Vigias Portuários	20
Total	740

Fonte: CDP (2000).

O movimento pendular de muitas pessoas de Barcarena para Belém e vice-versa também está associado à possibilidade de estudo. Segundo o Censo de 2010, 1.792 moradores de Barcarena frequentavam escolas ou creches em outras localidades. Relatos de estudantes universitários que se deslocam das suas cidades até Belém referem-se ao tempo gasto na viagem e o impacto nas suas rotinas.

A rotina de uma universitária moradora de São Lourenço ilustra esta realidade pendular. Ela sai da comunidade São Lourenço às 15 horas, caminha a pé por 20 minutos até a estrada, espera em média 20 minutos para entrar no ônibus lotado que a leva até o porto de São Francisco para pegar o barco até o Ver-o-Peso, em Belém, numa viagem de uma hora. Dali ela pega outro ônibus que leva 30 minutos para chegar a UFPA. Na volta, já à noite, ela apanha um ônibus e vai até o porto no bairro da Cidade Velha (30 minutos em média), onde pega barco superlotado que a leva até o porto de Barcarena (uma hora). De lá, pega um micro-ônibus que vai até a Vila dos Cabanos e desce na entrada da Vila (20 minutos) para pegar um moto-táxi para São Lourenço, pois os ônibus não circulam a esta hora. Ela gasta diariamente mais de 4 horas e R\$ 22,40 neste trajeto, conforme pode ser observado no Quadro 10.

Quadro 10 - Movimento pendular de universitária de Barcarena que estuda em Belém.

Local	Meio de transporte	Duração (horas/minutos)	Valor (R\$)
Vila São Lourenço	A pé	20	-
Porto São Francisco	Ônibus	30	2,00
Ver-o-Peso	Barco	60	6,00
Universidade	Ônibus	25	1,20
Porto cidade velha	Ônibus	25	1,20
Porto Barcarena	Barco	60	5,00
Vila dos Cabanos	Ônibus	20	2,00
São Lourenço	Mototáxi	15	5,00
Total		4h15	22,40

Fonte: Entrevistada 35. Elaboração do autor.

Com a implantação do complexo industrial-portuário-urbanístico em Barcarena havia a intenção de criar um núcleo urbano moderno, pois o município apresentava baixo desenvolvimento urbano e um modo de vida predominantemente ribeirinho e rural. Juntamente com o complexo foi planejado um núcleo urbano denominado Vila dos Cabanos, fazendo referência à memória da revolução cabana, sugerindo que o projeto seria associado à luta por um desenvolvimento independente. Na realidade, tratava-se de uma imposição por forças políticas e econômicas exógenas à região.

O novo núcleo urbano foi projetado numa área entre as instalações da indústria e o porto de São Francisco. Segundo Trindade Júnior e Chagas (2002, p. 202), o plano contava com três etapas de implantação: 1) a instalação de um acampamento provisório, de um bairro Pioneiro para alojamento dos funcionários das empreiteiras responsáveis pelas obras de infraestrutura do Complexo

ALBRAS/ALUNORTE; 2) a construção de uma cidade nova, com infraestrutura urbana moderna e extensão da área de comércio e serviços; 3) a construção de novas casas, serviços e comércio ao sul e ao norte do eixo central. A partir de então, os alojamentos para solteiros do bairro Pioneiro seriam convertidos em moradias para famílias e as edificações seriam melhoradas. Os moradores tradicionais foram desapropriados para nenhum lugar e o plano urbanístico só foi executado parcialmente.

O novo núcleo urbano deveria dinamizar a economia da microrregião, tornando-se uma área residencial exclusiva dos funcionários (e famílias) da Albras e Alunorte e também dos funcionários das novas empresas que seriam instaladas no município, atraindo serviços públicos e comércio. Devido ao deslocamento de uma grande quantidade de mão de obra para a implantação do projeto e um contingente menor, mas considerável, para a operacionalização das indústrias e portos, foi necessário ampliar a infraestrutura para abrigar os novos moradores.

Os grandes empreendimentos implantados em áreas pouco urbanizados geram novas demandas em urbanização, ou seja, para produção de um novo espaço urbano. A concepção de *company towns* (cidades-empresa) representa uma contradição no planejamento urbano, uma vez que não se pauta na complexidade da cidade original, mas se enquadra na lógica de funcionamento da empresa capitalista. As “formações de *company towns* tentam buscar formas urbanas que alcancem o melhor desempenho possível [...]”, pois “a garantia do sucesso dos grandes empreendimentos de certa forma também se faz pela forma de gestão do controle sobre seus funcionários” (RODRIGUES; COELHO, 2007, p.145-146). Na ótica do planejamento de *company towns* e da dinâmica das empresas a proposta é segregacionista por natureza, onde a empresa pretende organizar e controlar não somente a função de habitar, mas também o lazer, a cultura e a promoção social (RODRIGUES; COELHO, 2007). A forma de organização de cidade-empresa encaixa-se perfeitamente na ideologia do mercado capitalista de gestão empresarial de qualidade, que:

[...] transita sem grandes desvios da usina à gestão do cotidiano, incorporada nas práticas de ensino, nos serviços prestados às famílias de trabalhadores, tais como as escolas primárias e secundárias, hospital, o clube, etc., irremediavelmente amarrada a outras noções, tais como racionalidade, limpeza, arrumação, sistematização, surgindo o modelo de gestão da empresa e, portanto, de uma vida cotidiana em que a noção de “qualidade total” pode constituir a ponte entre o sucesso profissional e o social (CASTRO, 1999, p. 45).

No caso de Barcarena, a Vila dos Cabanos seria uma *Company Town* em uma modalidade diferenciada das outras até então criadas (como em Carajás e Porto Trombetas), definida como uma cidade aberta. O termo “aberta” se referia à ausência de cercas ou muros que normalmente separam as vilas das áreas de moradia, permitindo, assim, uma “suposta” liberdade de circulação entre as moradias. Na prática, as barreiras socioeconômicas e fundiárias segregavam a Vila dos Cabanos do seu entorno, formado por novos bairros populares e comunidades preexistentes.

A administração da Vila dos Cabanos ficou a cargo da Companhia de Desenvolvimento de Barcarena (Codebar), como já mencionado, órgão federal criado para viabilizar e gerenciar o projeto urbanístico, especificamente a construção da Vila dos Cabanos. A proposta fazia parte de uma aliança estratégica entre a empresa estatal (Vale do Rio Doce) e a Codebar durante o governo autoritário, quando controle, eficácia e planejamento eram palavras de ordem. Porém, as contradições e conflitos sociais do modelo de desenvolvimento capitalista que pautou a implantação do complexo industrial-portuário também faziam parte da produção da cidade empresa, que nem se estivesse cercas e muros não podia se isolar do seu contexto, não podia deixar de reconhecer que os próprios moradores da Vila dos Cabanos eram pessoas complexas e diferentes entre si, agentes dentro de novos espaços criados, mudando estes enquanto moradores e se mudando neste contexto.

A Vila dos Cabanos foi concebida com moradias separadas por classes sociais, em princípio, todas vinculadas à dinâmica das empresas. Os antigos moradores da área estavam fora do perfil da nova concepção urbanística e foram desapropriados e deslocados, sem nenhuma possibilidade de reintegrá-los posteriormente ao novo núcleo urbano. A intenção era a substituição de uma população por outra.

A democratização do Brasil, a privatização da estatal Vale do Rio Doce (atual Vale) e a confusa e ineficiente administração da Codebar (extinta formalmente em 2010, após vários processos de liquidação) abalaram a lógica da implementação do plano urbanístico da Vila dos Cabanos, que vivia as suas contradições internas desde a sua concepção. Segundo Rodrigues e Coelho (2007, p. 141), em 1995, a Vila dos Cabanos abrigava uma população de 6.029 habitantes e, segundo Trindade

Júnior e Chagas (2002, p. 203), em 2002 esta estava em torno de 8.000 habitantes. Este número é bastante inferior ao planejado inicialmente, cuja previsão era de 20 mil a 70 mil moradores (RODRIGUES; COELHO, 2007, p. 141; COELHO; MONTEIRO; SANTOS, 2004, p. 168; TRINDADE JUNIOR; CHAGAS, 2002, p. 201). Em 2000, a população residente no bairro Vila dos Cabanos é de 13.614 habitantes (MOREIRA, 2014, p. 6).

O núcleo urbano não se concretizou da forma que foi apresentado nos mapas que ilustram os planos e funcionaram como instrumentos de convencimento e sedução em relação à implantação do projeto portuário-industrial, da chegada do progresso e da modernidade. Uma das consequências (e causas) pode ser encontrada na integração de Barcarena na região Metropolitana de Belém.

A precariedade de funcionamento de determinadas atividades, ocasionada principalmente pela falta de equipamentos urbanos diversificados e por uma demanda pequena pelos moradores alocados no núcleo principal, faz com que haja constantemente uma migração de moradores em busca de outras cidades que se encontram próximas (TRINDADE JUNIOR; CHAGAS, 2002, p. 227).

Além das questões estruturais do projeto urbanístico, de concepção idealizada, planejada e controlada, há outras reflexões em relação à realização parcial, incompleta ou até sem êxito do núcleo urbano, em termos de concepção, habitantes, diversidade, serviços e dinamismo. Há uma clara relação entre a dinâmica do mercado internacional e as empresas instaladas em Barcarena, como, por exemplo, as flutuações no mercado de alumínio e alumina, adaptações de gestão dessas empresas, adequações na cadeia produtiva e novas dinâmicas menos territorializadas em Barcarena.

Nem as indústrias, nem as empresas de suporte e nem os portos instalados no município geraram uma demanda por moradia e comércio no núcleo urbano, pois a quantidade de técnicos de nível e superior ficou abaixo da prevista e a Vila dos Cabanos não correspondia às suas expectativas.

Muitas pessoas optaram por morar em Belém, utilizando os meios de transporte disponibilizadas pelas empresas para os seus funcionários e usufruindo dos investimentos governamentais em transportes e vias de ligação entre os municípios, como navios, balsas e lanchas que saem de vários portos de Belém para os portos Arapari, Cafezal, Barcarena sede e São Francisco, além da rodovia Alça Viária.

A separação intramunicipal entre o núcleo político do município e a Vila dos Cabanos, distante 30 quilômetros, também não possibilitou um maior dinamismo na Vila, que não incorporou a dinâmica dos três poderes (Legislativo, executivo, judiciário), ficando um núcleo urbano incompleto.

A própria organização do trabalho nas empresas e nos portos se pautou numa dinâmica que garantiu certa autonomia e isolamento em relação aos moradores do entorno, em termos de reserva de trabalho e de serviços para o seu funcionamento. As empresas adotaram uma política de isolamento e segregação na qual Barcarena só servia como espaço físico para funcionamento do complexo industrial-portuário que deveria ficar separado do seu entorno, considerado primitivo, atrasado e foco de resistência.

Os escritórios das empresas instaladas em Barcarena ficam em Belém o que fez os trabalhadores destes espaços residir em Belém. Os serviços portuários são coordenados em Belém e os trabalhadores deste setor são moradores da capital.

O intenso movimento pendular não fazia parte dos planos para Barcarena, mas o projeto, o planejamento, a criação da base legal e as instituições não conseguiram garantir a realização de um novo e dinâmico núcleo urbano, que mesmo assim deixou marcas profundas e significativas para o município. Criou-se uma imagem de que a organização urbana e as moradias existentes no município antes e fora da Vila dos Cabanos eram e são primitivas e arcaicas em comparação com o ambiente urbano planejado e moderno da Vila. Esta ideia foi reforçada pela vinculação direta às novas empresas, pelos discursos de desenvolvimento, progresso e modernidade, além dos seus funcionários serem vistos como uma elite da classe trabalhadora e suas formas de gestão como modelos de administração muito além da administração pública municipal.

Naquele contexto, todas as contradições, conflitos e problemas foram projetados como se fossem uma consequência do atraso nas áreas do entorno e da falta de políticas públicas eficientes. Tratava-se de um processo de “periferização” ideológica funcional, pois a Vila dos Cabanos manteve uma posição de dominância e hegemonia, mesmo com o fracasso do projeto em termos ambientais, sociais e econômicos no âmbito municipal.

Mesmo em uma área pouco populosa nos anos 1980, a realidade social e econômica local não permitiu o planejamento e adequação ao novo contexto. A liberação de bilhões de reais para investimentos, planos e um projeto totalizante

serviu para financiar somente os empreendimentos das multinacionais, extremamente predatórios em termos sociais e ambientais. Há muito tempo os planos de desenvolvimento local e urbanístico foram abandonados. A lógica das empresas que atuam nas cadeias produtivas mundiais não estimula a criação de um mercado e uma economia local dinâmica e inovadora. Neste contexto, essas empresas buscam se desvincular das comunidades locais, alegando que pagam impostos e *royalties* para o Estado para garantir políticas públicas e apresentam programas de responsabilidade social.

A Vila dos Cabanos perdeu o seu *status* de referência do projeto, que a partir dos anos 2000 visa somente o desenvolvimento industrial e o controle dos trabalhadores, adotando um novo modelo de gerenciamento baseado em medidas de gestão internas. Conta-se com uma grande rotatividade de funcionários, para os quais não há interesse em investir num complexo urbanístico (serve ter alojamentos ou transporte entre o domicílio e lugar de trabalho). A mudança do papel estratégico principal de Barcarena na última década, de polo minero industrial para portuário, também tem contribuído para a mudança da função do seu entorno – ao invés de lugar de moradia, tornou-se um lugar de passagem.

A pendularidade como característica entre Barcarena, Abaetetuba e Belém se estruturou neste contexto. No conjunto dos investimentos, os moradores de Barcarena não foram contemplados com os serviços e instituições que poderiam ter garantido o acesso aos direitos básicos, como educação, saúde e lazer, que são acessados, a duras penas, em Belém.

Os espaços vazios deixados pela não concretização do plano urbanístico e as contradições produzidas desde a implantação do projeto industrial-portuário-urbanístico que deixaram e criaram grandes demandas sociais, provocaram um movimento de novas ocupações das áreas originalmente desapropriadas para a implantação do projeto. Elas ressignificam a proposta urbanística inicial, num contexto em que nenhuma instância do poder público assume o compromisso com a nova estruturação. Este processo de periferização metropolitana envolve muitas disputas e a construção de novas identidades que valorizem o tradicional e o popular, contrariando a ideologia original do projeto, porém, sem ameaçar o núcleo duro da ocupação hegemônica: as empresas e portos da economia global localizada.

7 MOBILIDADE DO TRABALHO: EM TODO LUGAR E SEM LUGAR

Migrar temporariamente é mais do que ir e vir – é viver, em espaços geograficamente diferentes, temporalidades dilaceradas pelas contradições sociais (MARTINS, 1986, p. 45).

O complexo industrial-portuário-urbanístico tem influenciado as dinâmicas da população de Barcarena em diversos aspectos, inserindo-a parcialmente no mercado de trabalho dominado pelas empresas e empreiteiras e mobilizando pessoas de outras localidades para trabalhar no município. Esta formação de trabalhadores “livres e em movimento” mudou a vida das famílias e a lógica da produção e reprodução local. Neste capítulo aprofundo esta faceta da transformação social que evidencia um processo de desterritorialização organizada e planejada, vinculada a uma reterritorialização precária em rede. Pessoas circulam constantemente entre inúmeras obras, indústrias, minas e portos no Brasil, sem fazer parte da comunidade local, inseridas como um exército da ocupação capitalista.

7.1 Peões de trecho

A implantação do complexo industrial-portuário-urbanístico nos anos 1980 mobilizou o maior contingente de trabalhadores de outros lugares na história de Barcarena para atender às demandas temporárias, quando mais de 12 mil trabalhadores se somaram à população local de 20 mil habitantes à época. Muitos trabalhadores migrantes vieram das obras de construção de hidrelétrica de Tucuruí, da instalação do complexo no Jari, de municípios vizinhos e de outros estados, recrutados por empreiteiras ou atraídos pelas notícias difundidas pelo país sobre as oportunidades de trabalho na região. A maioria destes trabalhadores já não mora mais em Barcarena, voltou para suas terras ou foi para outros canteiros de obras. Uma parte menor ficou e mora nos bairros populares e alguns na Vila dos Cabanos.

Esta mobilidade de trabalhadores não se encerrou com o fim das primeiras obras, mas se repetiu numa escala menor a cada nova obra instalada, desde as fábricas de Caulim até os portos construídos recentemente pela Bunge ou em construção pela Hidrovias do Brasil.

Criou-se também outra dinâmica nesta mobilidade de trabalho. Moradores de Barcarena se inseriram nos fluxos de trabalhadores que são contratados por

empreiteiras para trabalhar em obras e indústrias por todo o país, ou seja, fora da região de Barcarena. São homens e mulheres inseridos no mercado de trabalho móvel, tornando-se e identificando-se como peões de trecho.

O economista francês Jean Paul de Gaudemar (1977) é a principal referência teórica para abordar este sistema migratório, descrita em sua obra sobre mobilidade do trabalho. Analisando Lénine (2002), ele observou que na dinâmica de crises e acelerações econômicas “a passagem dos operários de uma empresa para outra, de um canto do país para outro, se torna uma necessidade”, além do que:

[...] a grande indústria mecânica cria uma série de novos centros industriais que nascem com uma rapidez até ali desconhecida, por vezes em locais não povoados, o que seria impossível sem migrações maciças de operários (LÉNINE, 2002, p. 375).

Em poucas linhas, esta dinâmica se assemelha à observada em Barcarena com relação aos trabalhadores empregados e desempregados na implantação e operação do complexo industrial-portuário-urbanístico.

Na sociedade capitalista e globalizada, uma das (principais) forças geradoras de mobilidade e migração é o sistema de produção capitalista e sua organização e divisão do trabalho, como argumentam Hébette e Marin (2004b), também inspirados pela teoria de Gaudemar (1977) sobre a mobilidade do trabalho e acumulação do capital.

Esta mobilidade do trabalho é um reflexo e parte da constituição da oferta de mão de obra na divisão capitalista do trabalho. Gaudemar (1977) analisou como o desenvolvimento capitalista tem como um dos seus elementos constitutivos a mobilidade do trabalho. A mobilidade do trabalho não é uma livre circulação de trabalhadores numa dinâmica de busca de equilíbrio, mas é regida pelas lógicas do mercado e desenvolvimento capitalista, com suas contradições e sinalizações em relação à própria economia capitalista, como analisa :

A lei de baixa tendencial de taxa de lucro, como lei de estrutura, é acompanhada de uma lei de perfeição tendencial da mobilidade do trabalho, colocada antagonicamente como poderoso meio nas mãos do capital para lucrar contra a baixa da taxa de lucro [...].

A partir de então, as formas imperfeitas da mobilidade do trabalho apenas podem surgir como expressões das resistências que se manifestam contra a extensão do capital [...].

As manifestações cada vez mais perfeitas da mobilidade do trabalho tornam-se os índices cada vez mais claros de uma submissão cada vez maior do trabalho ao capital [...].

Não seria exercer grande violência sobre o pensamento explícito de Marx fazê-lo afirmar que doravante a emancipação dos trabalhadores passa pela reivindicação coletiva do direito a imobilidade ou ainda do direito à automobildade (GAUDEMAR, 1977, p. 400-401).

Concordo com Gaudemar (1977) que a mobilidade do trabalho ocorre dentro de lógicas de exploração e dominação pelo capital. Trata-se de uma mobilidade do trabalho para garantir a lucratividade das empresas e que chega ser uma mobilidade condicionada, em termos de destinos e de liberdade de ir e vir, pelos recrutamentos e pagamentos do transporte do lugar de origem ao lugar do trabalho, com endividamento desde então, contrariando uma lógica de trabalhadores supostamente livres num mercado. A não contratação do trabalho local se relaciona à mesma possibilidade intrínseca de superexploração do trabalhador deslocado e distante de suas redes sociais de proteção e reprodução.

Esta condição de isolamento não pode se perpetuar, pois com o passar do tempo criam-se novas redes sociais e se articula a vinda de pessoas da rede originária. A temporariedade do contrato é, portanto, parte integrante da estratégia da mobilidade do trabalho controlada e organizada.

Para entender e analisar essas migrações temporárias relacionadas ao trabalho temporário na construção civil, agronegócio e na indústria, precisa-se também lançar mão de algumas reflexões importantes, como a reorganização da produção capitalista na atualidade, principalmente em relação à nova divisão do trabalho e a forma como esta realidade se materializa no contexto Amazônico, especificamente em Barcarena. Edna Castro (1999) mostra que as “mudanças sociais, econômicas e ambientais encontradas nessa região têm, [...] nas transformações no mundo do trabalho, um *locus* privilegiado para análise” (CASTRO, 1999, p. 32).

Haesbaert (2010, p. 255) se refere à mobilidade desses trabalhadores temporários como os “globalizados de baixo, aqueles que, enquanto trabalhadores em empregos temporários e sem estabilidade, vivem viajando ou mudando de cidade em busca de trabalho”. Esses trabalhadores “acabam sendo obrigados a uma mobilidade permanente em busca de emprego”. Fontes (2003), referindo-se aos peões de trecho e peões de casa, lembra que:

[...] em linhas gerais, podemos afirmar que a região do Baixo-Tocantins vive o impacto provocado pela instalação dos projetos industriais, ligados ao grande projeto Carajás. Há cada vez mais a concentração e a monopolização da terra por grandes empresas e a conseqüente formação de uma população

flutuante, que se desloca para as periferias urbanas de Abaetetuba, Barcarena e Vila do Conde. Essa população serve de mão de obra abundante e barata, principalmente na construção civil (FONTES, 2003, p. 66).

Algumas características fazem de Barcarena um território diferenciado, quando se trata da sua inserção no capitalismo globalizado, ao mesmo tempo, pode ser considerado típico, em relação ao avanço das relações capitalistas na Amazônia.

Barcarena “ganhou” uma infraestrutura e instalações industriais onde antes tinham vilas, floresta, rios, roças, praias e plantações. Para esta transformação foi preciso mobilizar um grande contingente de trabalhadores, preparando a área para a sua permanência (temporária) e criando as condições da organização e controle do trabalho, além de uma logística de suporte. Esta história tem se repetido em muitos lugares no Pará, como Tucuruí e Parauapebas.

No entanto, Barcarena não é um território de extração de riquezas ou de geração de energia, mas um corredor de exportação, um lugar de infraestrutura, de logística, de portos, de concentração de algumas indústrias de transformação primária, ou seja, um lugar que não sofre com as mazelas da mineração, do latifúndio e do desmatamento em larga escala. Em compensação sofre com a poluição das indústrias, o movimento de cargas e a transformação da sua estrutura, que condenam as suas outras vocações à falência, como o turismo, a pesca, o extrativismo ou a produção agrícola, devido aos impactos ambientais, econômicos, fundiários e sociais do distrito portuário-industrial.

A organização do trabalho para a implantação e operacionalização do complexo portuário industrial se insere nas transformações sociais e econômicas na base de exploração intensiva de recursos naturais e da geração de empregos de natureza precária na Amazônia. Neste contexto, as mudanças importantes verificadas no mundo do trabalho se referem à adaptação dos processos de trabalho à produção flexível, uma nova engenharia da gestão do trabalho, com técnicas participativas e de controle de qualidade, e principalmente a terceirização (CASTRO, 1995). Edna Castro acrescenta que se observa:

[...] mais recentemente a extensão de práticas de subcontratação de serviços menos importantes no processo produtivo, mesmo para atividades antes consideradas típicas do desempenho da empresa principal (CASTRO, 1999, p. 44).

A abertura das estradas, a construção das primeiras hidrelétricas, a implantação dos polos de mineração e incentivos à criação de gado e à indústria madeireira transformaram a região amazônica, usando o discurso do espaço vazio e rico, que precisava ser explorado e ocupado. A população já existente nunca foi considerada, nem como atores sociais com direito à terra e poder de decisão, nem como potencial para a próprio processo de ocupação capitalista. Até as elites locais e seus modos de exploração (barões da borracha e da castanha, monopolistas de transporte fluvial etc.) ficaram fora da nova organização do espaço, perdendo poder e influência. O lema parecia ser “integrar para dominar”.

A invasão pela política desenvolvimentista contou com a necessidade de formação de força de trabalho abundante e móvel para ser inserida nos momentos e lugares estratégicos para o avanço do programa. Investimentos em infraestrutura (estradas, pequenas cidades), juntamente com o estímulo à migração (colonização) e ao recrutamento organizado, precisavam criar as condições em termos de mão de obra para as obras gigantescas que faziam parte do Programa Grande Carajás.

A mobilidade do trabalho é condição da formação do mercado de trabalho regional na fronteira, e esta formação não se faz segundo o modelo clássico de proletarização total. A hipótese alternativa é que a fronteira se organiza com trabalho móvel, i. e., com trabalhadores assalariados (temporários e permanentes) e com pequenos produtores que vendem sua força de trabalho empregando-se em atividades rurais e urbanas. A formação desse mercado de trabalho implica um processo de migração e mobilidade predominantemente induzido e de diferenciação social do campesinato (ROCHA, 2013, p. 10).

O mercado de trabalho formado com a industrialização em Barcarena se pautou no que Castro (1995, p. 91) chamou de “exploração intensiva de recursos naturais e a geração de empregos de natureza precária”.

A construção da barragem de Tucuruí foi um dos primeiros grandes projetos na Amazônia, que iniciou a produção e reprodução de mão de obra móvel para a expansão do projeto capitalista na Amazônia, financiado com recursos públicos, em benefício do capital transnacional (brasileiro e internacional) na região. A implementação das obras trouxe uma nova organização de trabalho que se pautou na necessidade de um grande número de trabalhadores para as obras de construção, em quantidades diferentes, dependendo da fase da obra.

Na Amazônia, a nova divisão e organização do trabalho no mundo capitalista globalizado têm influenciado a sua relação com a força de trabalho, num modelo de ajustes do processo produtivo, mediante técnicas de gestão do trabalho e amplo uso da terceirização (TRINDADE, 2001).

Essas mudanças no âmbito da produção e relações de trabalho se caracterizam como:

Novas modalidades de controle e organização do processo produtivo baseadas em técnicas de gestão toyotista [...]; novos atributos do trabalho (multifuncionalidade e polivalência do trabalhador); novo papel desempenhado por certas camadas de trabalhadores intelectuais, como por exemplo os engenheiros que no atual momento da acumulação capitalista acrescentam ao capital constante o valor de seu trabalho produtivo; e novos processos de terceirização e subcontratação para reduzir custos na produção (MATHIS, 2014, p. 6).

Pode-se acrescentar ainda a esta caracterização a criminalização dos movimentos dos trabalhadores, a cooptação de sindicatos e o discurso de “obras para o desenvolvimento”, que justificaria qualquer sacrifício (superexploração, condições precárias de trabalho, controle sobre a produção e reprodução do trabalhador).

A terceirização da maior parte dos serviços está diretamente vinculada à mobilidade dos trabalhadores recrutados em todos os cantos do Brasil, com contratos temporários, alojamentos coletivos e alta circulação entre as diversas obras em andamento no Brasil, o que justifica falar num sistema migratório de mobilidade do trabalho. Neste sistema, empregam-se principalmente trabalhadores de outros municípios e regiões.

No contexto das obras no Brasil, o estado do Pará é o segundo estado mais importante em termos de origem dos trabalhadores “no trecho”, só perdendo do Maranhão (SANTOS, 2011), o que indica a importância deste sistema migratório não somente para o município de Barcarena, mas para o estado do Pará como todo. A contratação de forma temporária e a alta rotatividade imprimem uma aceleração da desterritorialização desses trabalhadores e são a base para a sua superexploração. As políticas públicas de recrutamento e de emprego, como o Sistema Nacional de Emprego (SINE) e de Segurança Pública (como a presença da Força Nacional na repressão às manifestações dos trabalhadores) se constituem como apoio governamental a esta forma de organização do trabalho, além do financiamento público de todas as grandes obras na Amazônia.

A alta rotatividade dos trabalhadores não cria empregos estruturais ou fixos nem no período da obra. Na construção da Barragem de Tucuruí chegou-se a uma rotatividade inacreditável de renovar todo o efetivo do canteiro em dois meses (ALVEZ; THOMAZ JUNIOR, 2012).

A transformação de Barcarena desde os anos 1970 de um município ribeirinho, de comércio local e plantações e engenhos em decadência, num município que inseriu um dinâmico portuário-industrial gerou a mobilização de um contingente grande de mão de obra externo. Localmente mão de obra não estava disponível em quantidade necessária e o que tinha não era preparado tecnicamente e socialmente para trabalhar como assalariado na construção, sem falar no estado de conflito que a população vivia com o novo projeto que ocupava suas terras e as deslocava a força.

Segundo Tourinho (1991), no período de 1983 a 1989, cerca de 14mil empregos foram gerados nas obras de construção civil. Desse total, 59,94% dos empregados eram procedentes do estado do Pará, sendo 26,93% de Abaetetuba, 13,81% de Barcarena, 10,36% de Belém, 2,07% de Igarapé Miri e 0,55% de Moju. O restante, correspondente a 5.800 postos de trabalho, foi ocupado por operários de outros estados, notadamente do Rio de Janeiro, Bahia, Minas Gerais e Maranhão.

Esses empregos gerados eram temporários e a quantidade flutuava a cada ano, dependendo da fase das obras e da abertura ou fechamento de frentes de trabalho, dinâmica que caracteriza as grandes obras na Amazônia, lembrando que:

Em outubro de 1984, esses trabalhadores nos canteiros de obras eram 12.000, número que caiu para 7.000 em 1985, devido à conclusão da primeira fase da ALBRAS. Esses trabalhadores foram contratados pelas 50 empreiteiras, e quase todos eram residentes nos alojamentos específicos, instalados no bairro Pioneiro da Vila dos Cabanos (FONTES, 2003, p. 68).

O processo de recrutamento se deu através de anúncios em rádios do interior ou nos serviços de autofalantes nas periferias das grandes cidades, nos quais a empresa oferecia moradia, alimentação, níveis salariais acima dos praticados no mercado local, lazer, transporte, viagens para visitar a família e outras vantagens (TOURINHO, 1991). Segundo denúncias dos trabalhadores, esta forma de recrutamento os levou a Barcarena sem garantia de trabalho. Sua carteira de trabalho e uma carta da empresa recrutadora eram recolhidas e o trabalhador ficava aguardando a decisão sobre uma

eventual contratação por até um mês, sem nenhum apoio. Caso fosse negativa, tinha de voltar ao lugar de origem só com direito à passagem (TOURINHO, 1991).

Em 1989, a própria Albras tinha 2.354 empregados em Barcarena, sendo 65,6% oriundos do Pará e 34,4% de outros estados. Os trabalhadores do Pará eram recrutados e qualificados em Belém, o que sugere que a grande maioria era belenense (TOURINHO, 1991). Já neste período a Albras utilizava o sistema de contratação de mão de obra através de empresas prestadoras de serviços, chegando a 410 postos de trabalho em 1989, voltados para serviços de transporte, manutenção, limpeza e alimentação (TOURINHO, 1991, p. 196).

[...] tendo gerado grandes expectativas na população e no empresariado da AIIPA (*Área de Influência Imediata do Projeto Albras*), a implantação do complexo industrial de Barcarena no que se refere ao crescimento na oferta de empregos ainda deixa muito a desejar (TOURINHO, 1991, p. 198).

Quando os trabalhadores oriundos da própria AIIPA conseguiram ser contratados, foram alocados em atividades com remuneração menor, na construção civil, em outros empregos temporários ou nas empresas prestadoras de serviços, cujas condições de trabalho e benefícios eram substancialmente inferiores àqueles ofertados pela Albras e pelos empreendimentos públicos instalados na área.

O próprio volume dos empregos gerados pela ALBRAS na fábrica, ficaram aquém das previsões realizadas nos primeiros estudos de viabilidade econômica desse empreendimento (3200 empregos diretos previstos, 2.727 efetivados, quase 500 a menos) (TOURINHO, 1991, p. 199).

A Albras e as demais empresas instaladas posteriormente começaram a implantar modelos de gestão desenvolvidos no âmbito das empresas multinacionais e nos cursos de administração, com a metodologia de Controle de Qualidade Total, adequando as empresas às novas lógicas do mercado mundial (MONTEIRO, M.; MONTEIRO, E. 2007; CASTRO, 1995).

Uma das consequências deste novo modelo era a redução dos postos de trabalho diretos e a terceirização de grande parte dos serviços. A terceirização não era novidade em Barcarena, pois a implantação da infraestrutura e a construção das instalações tinham sido executadas por empreiteiras num regime de terceirização. A nova forma de terceirização, porém, envolvia atividades e setores de operacionalização das empresas, absorvendo um contingente significativo de trabalhadores contratados por outras empresas, dentro da empresa “mãe”.

Monteiro, M. e Monteiro, E. (2007) mostram os efeitos da nova metodologia de gestão na Albras entre 1990 e 2006. Em 1990, a Albras empregou, em média, 2.356 empregados, com uma produtividade anual por trabalhador de 82 toneladas de alumínio, e em 2006, em média, eram 1.357 empregados, com uma produtividade anual por trabalhador de 336 toneladas de alumínio. A terceirização também foi observada a partir das reclamações trabalhistas e ações na justiça contra a Albras. Em 1997, a maioria era de funcionários das empresas prestadoras de serviços à Albras, enquanto que em 1990 e 1991 os processos ainda eram de empregados vinculados diretamente à Albras (MONTEIRO, M.; MONTEIRO, E., 2007).

Albras e Alunorte fazem parte da empresa norueguesa Hydro desde 2010, quando foram vendidas pela Vale. O detalhamento dos dados sobre a origem dos empregados, elaborado pela empresa a meu pedido, a partir das fichas dos empregados, mostra a importância da mobilidade do trabalho na organização da empresa. A maioria dos trabalhadores (1.295 pessoas ou 82%) é paraense, mas menos de 10% nasceu em Barcarena,. Muitos são de municípios próximos (Belém, Abaetetuba, Cametá, Igarapé Miri), os outros 12% são oriundos de outros estados, principalmente do Maranhão, Minas Gerais, Amapá, Rio de Janeiro e São Paulo (Tabelas 19 e 20).

Tabela 19 - Municípios (PA) de origem dos funcionários da Hydro em Barcarena, 2013.

Municípios (Pará)	Funcionários (Nº)	Pará (%)	Total (%)
Belém	562	43,4	35,5
Abaetetuba	209	16,1	13,2
Barcarena	138	10,7	8,7
Cametá	39	3,0	2,5
Almeirim	33	2,5	2,1
Igarapé Miri	19	1,5	1,2
Tucuruí	14	1,1	0,9
Bragança	12	0,9	0,8
Vigia	11	0,8	0,7
Capanema	10	0,8	0,6
Castanhal	10	0,8	0,6
Muaná	10	0,8	0,6
Portel	10	0,8	0,6
Santarém	10	0,8	0,6
Outros municípios (79)	208	16,1	13,1
Total	1.295	100	81,9

Fonte: Hydro, 2013. Elaboração autor (2015).

Tabela 20 - Estados de origem dos trabalhadores da Hydro em Barcarena, 2013.

Estado	Total	%
Pará	1.295	81,9
Maranhão	98	6,2
Minas Gerais	48	3,0
Amapá	32	2,0
Rio de Janeiro	19	1,2
São Paulo	16	1,0
Piauí	12	0,8
Ceará	11	0,7
Amazonas	10	0,6
Pernambuco	8	0,5
Outros estados (13)	33	2,1
Total	1.582	100

Fonte: Hydro, 2013. Elaboração do autor (2015).

A população de Barcarena é composta por 54% de moradores nativos, bem mais que os 8,5% dos funcionários nativos. O percentual de funcionários de outros municípios paraenses e de outros estados se iguala à proporção de origem dos moradores de Barcarena que vieram de outros municípios (84% de municípios do Pará e 16% de outros estados, Censo, 2010), o que talvez possa indicar a importância da Albras/Alunorte, hoje Hydro, na composição populacional de Barcarena, em termos da origem dos moradores.

Além desta dinâmica de entrada de trabalhadores de outras partes do Brasil, os processos de desapropriações e instalação das empresas de transformação mineral e portuárias em Barcarena anunciavam e provocavam a transformação das formas e relações de trabalho locais. A população ribeirinha, extrativista e pescadora, que manteve relações de trabalho não assalariadas ou parcialmente vinculadas ao mercado capitalista, foi forçada a conviver com o novo modelo de organização do trabalho, como também com os migrantes que vieram em busca de emprego. Porém, esta transformação não se converteu em empregos para a população local, muito menos em empregos fixos.

A exclusão de massas crescentes, tanto em países desenvolvidos como nos em vias de desenvolvimento, das possibilidades para muitos de entrar ou de permanecer no mercado assalariado, característica que tem sido bastante analisada como “crise do trabalho”. Os mercados se tornam mais incertos, disputados e instáveis, o que altera a forma como se estabelecem as relações e a divisão social do trabalho (CASTRO, 1995, p. 15).

No Brasil, tem se formado uma massa trabalhadora difícil de quantificar, que se autointitula “peões de trecho”. Em Barcarena, como ocorre na maioria das

grandes obras, no período da implantação mobilizou o maior número de trabalhadores da sua história, que diminuiu drasticamente na fase da operação.

Da implantação inicial do distrito industrial e da Vila dos Cabanos até 2014 passaram-se mais de 30 anos, quase uma geração. Durante este período, dentro e ao redor do complexo industrial-portuário-urbanístico formou-se uma mão de obra qualificada para trabalhar nos serviços de construção e manutenção, e um número cada vez maior de empresas prestadoras de serviços para as indústrias e portos.

Uma parte dos trabalhadores que veio de outros lugares para trabalhar na construção das fábricas, portos, infraestrutura, dormitórios e da Vila dos Cabanos fixou residência no município, mas a grande maioria seguiu o seu caminho atrás de novas obras ou de voltou para o seu lugar de origem. Ao mesmo tempo, uma parte da população que morava em Barcarena quando iniciou a construção das primeiras instalações, tentou e conseguiu se inserir nos trabalhos de construção, operação e manutenção das instalações industriais e portuárias, poucos como funcionários das grandes empresas, a maioria nas empresas prestadoras de serviços.

Em quase todas as famílias entrevistadas alguém que se inseriu no mercado de peões, de montadores de andaimes, eletricitas, operadores de máquinas, caldeiras, soldadores, pedreiros, técnicos de administração, uma parte se qualificou nas empresas durante o período de trabalho. Trabalhar nessas empresas se tornou, para muitos, uma perspectiva de ascensão social, de participar do desenvolvimento, do projeto de modernidade e uma estratégia de subsistência familiar.

Os principais estados de destino dos membros das famílias entrevistadas que se inseriram no mercado de trabalho como peões de trecho são Pará, Rio de Janeiro, Pernambuco, Amapá, Minas Gerais, Maranhão, São Paulo, Mato Grosso, Ceará e Rondônia, e com menos frequência Bahia, Amazonas, Espírito Santo, Goiás, Paraná e Rio Grande do Sul.

O Serviço Nacional de Emprego (SINE) é somente um agente secundário de recrutamento em Barcarena, mas seus dados ajudam a identificar os locais de emprego acessados por pessoas de Barcarena (Tabela 21).

Tabela 21 - Estados de destino de trabalhadores de Barcarena encaminhados pelo SINE Pará (2011-2013).

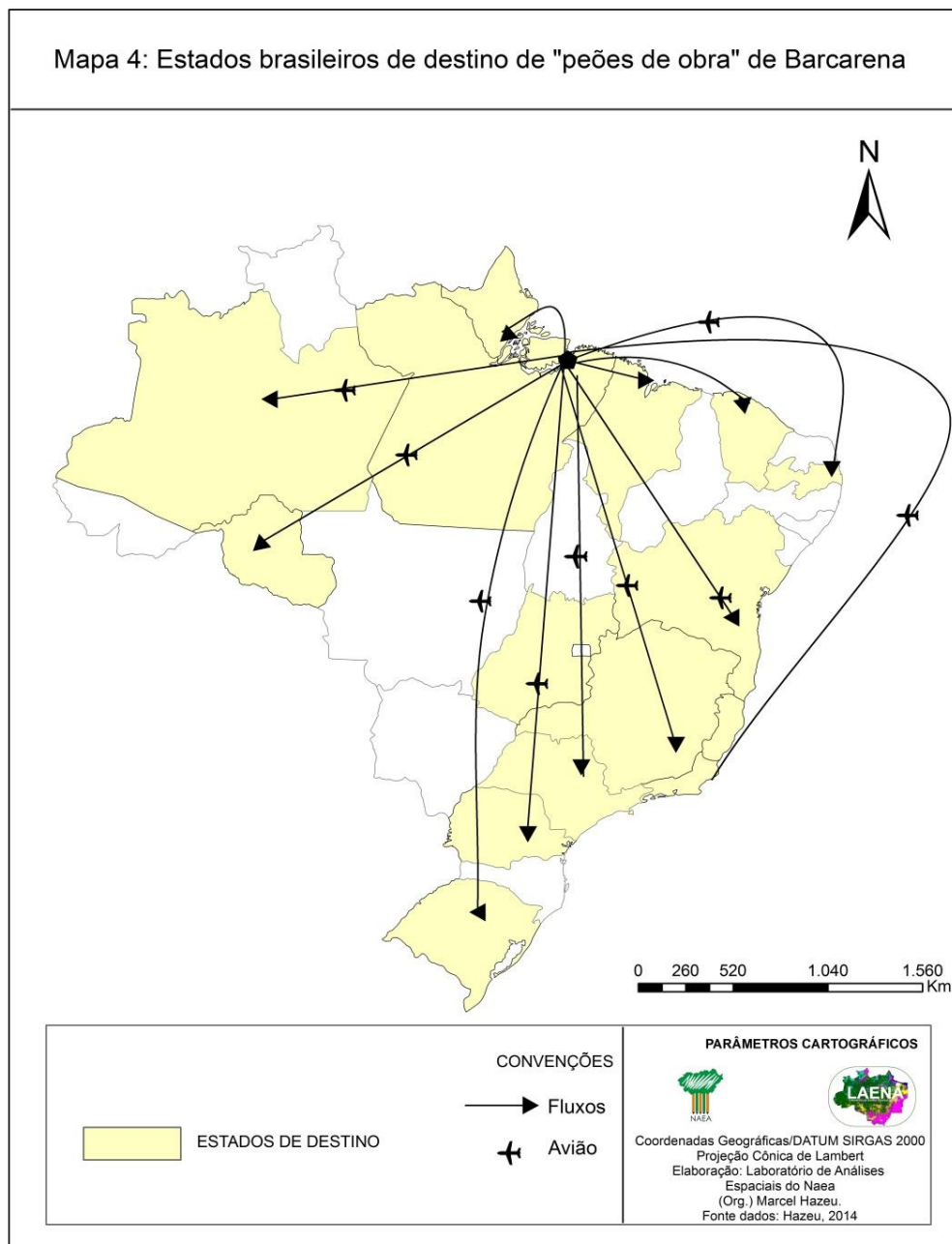
Estado	Número	Percentual
Ceará	50	33
Rondônia	33	21
Goiás	22	15
Paraná	22	15
Pernambuco	7	5
Minas Gerais	6	4
Maranhão	3	2
Espírito Santo	2	1
São Paulo	2	1
Distrito Federal	1	1
Mato Grosso	1	1
Rio de Janeiro	1	1
Total	150	100

Fonte: SINE (2014). Elaboração do autor.

Quando comparado estes dados com o quadro do estado da origem dos funcionários da Hydro (Tabela 17), observa-se que os principais estados de origem de trabalhadores inseridos na mobilidade (circulação) do trabalho são os mesmos estados de destino. As grandes obras e indústrias têm criado ao seu entorno uma mão de obra voltada para essas demandas, e em seguida provocam a sua circulação entre as demais obras e indústrias no Brasil. O Mapa 4 mostra os estados para onde trabalhadores de Barcarena se deslocam nesta dinâmica.

Membros de famílias tradicionais têm se inserido no trabalho nas empresas, inicialmente em Barcarena, e quando “as portas se fecharam”, buscaram trabalho nas empreiteiras com atuação nacional para trabalhar em obras fora de Barcarena. Há similaridades com a estratégia antiga das famílias que sempre enviaram alguns de seus membros para trabalhar temporariamente nas olarias, engenhos, plantações ou na cidade, em casas de família ou fábricas (de castanha), para contribuir com a sustentação da família no local de origem ou para aliviar a pressão sobre os recursos disponíveis localmente para as famílias.

Mapa 4 - Estados brasileiros de destino de “peões de obra” de Barcarena.



Fonte: Pesquisa de campo. Elaboração: Laboratório de Análises Espaciais do NAEA.

Os peões de trecho nas famílias tradicionais são, em geral, jovens da segunda geração, que já incorporaram a perspectiva de trabalhar nas empresas como projeto de vida, seduzidos pela proposta da modernidade e inserção no processo da globalização econômica, cultural e social, forçados pelas novas tecnologias e pela impossibilidade de viver conforme os modos de vida tradicionais que foram impactados com a implantação do complexo industrial portuário e urbanístico. Ou seja, é a ideologia e materialidade produzindo trabalhadores de trecho.

Porém, nesta nova condição e caminho, eles também encontram as contradições do mercado do trabalho capitalista, a superexploração e o desemprego, conforme o depoimento de alguns “peões de trecho” de Barcarena.

Eu trabalhei lá como eletricitista, mas ganhando como ajudante e como ajudante na carteira. Hoje ele tá tomando conta de uma equipe. Ele ainda não é encarregado não classificaram ainda ele né, mas a obra tudo fica por conta dele lá (entrevistado 28).

Passamos um mês, só que a gente não estava fichado, a gente estava só encostado só fazendo diária. Aí o serviço tava terminando eu disse pra ele, olha o serviço tá terminando, aí ele disse é eu tô sem contrato agora, ele tinha perdido um contrato, tu vai ficar aí banco de hora aí ele ficava me pagando seco, salário seco, sem hora extra (entrevistado 28).

No máximo que dá é um ano, o máximo que dá de obra é um ano de elétrica porque são muitas empresas e cada empresa pega uma etapa, aí como são muitas empresas, aí encurta aí (entrevistado 44).

Cada noventa dias a gente ganha uma semana pra passar em casa. Eu não dei mais conta, passou quatro anos eu não dei mais conta né, porque a gente fica muito enclausurada né (entrevistada 5).

A gente de fora não, a gente trabalha direto se eu passo noventa dias lá, é noventa dias trabalhado, não descanso de segunda a sexta de sete às dez da noite, normalmente, e sábado e domingo direto é incansável. É nisso que a gente ganha dinheiro, depois do horário fazendo hora extra (entrevistada 35).

Se não tá bom pra mim, eu sou meio covarde nesse ponto, eu prefiro sair porque se numa empresa você se queimar numa empresa, naquela empresa você não ficha nunca mais, aí você vai em uma se você queimar em duas nunca mais você entra (entrevistado 28).

Eu trabalhei um bom tempo aí, mas contratado, e contrato você entra hoje e amanhã pode tá saindo e aí não deu pra mim, eu não consegui adentrar nesse sistema dessa nova gestão, que foi uma mudança que o povo queria e a mudança veio mesmo que tirou todos aqueles que tavam trabalhando né, e que poderiam trabalhar e tiraram tudo do sistema (entrevistado 44).

Numa visita de campo encontrei um homem vestindo um uniforme do consórcio Belo Monte enquanto estava fazendo roça no distrito industrial. Ele trabalhou por seis meses no canteiro de obras Sítio Pimentel, na construção da hidrelétrica. Ele tem classificação de soldador e eletricitista, mas sofreu uma redução na classificação quando foi contratado na obra. Ganhava muito pouco, o salário não chegava a R\$ 1.400, enquanto em Barcarena o salário chega até R\$ 1.800. Ele contou das condições de trabalho, das mortes, das péssimas condições de vida e de trabalho: “não há conversa, precisa executar o que se manda. Quando morre alguém na obra, o trabalho continua normal, só o corpo é removido”. Ele disse que são demitidos ou desligados todo mês 700 trabalhadores, enquanto novos trabalhadores chegam, a maioria do Nordeste. Há até quem chega e quando vê os alojamentos, nem desce do ônibus e decide voltar imediatamente. Durante a semana não podem sair do terreno,

só no final de semana, pagando passagens de ida e volta para Altamira para depositar dinheiro para a família. Prometeram-lhe que iria subir na classificação, que daí alguns meses teria como trabalhar numa obra na África. Não topou e pediu as contas e voltou num ônibus lotado de pessoas demitidas ou que desistiram.

A sistematização das informações da carteira de trabalho de um morador de Barcarena que conseguiu trabalhar grande parte de sua vida nas empresas ali instaladas, mostra a temporariedade como princípio da organização do trabalho das empresas e empreiteiras (Quadro 11).

Quadro 11 - Empresas e períodos de contratação de um trabalhador de Barcarena, segundo a carteira de trabalho: 1987-2014.

Empresa	Data Admissão	Data Desligamento	Ano	Função	Cidade sede Empresa
Restaurante e bar Hakata	01/set/87	31/mar/88	1988	Auxiliar de cozinha	Barcarena
Restaurante e bar Hakata	01/jun/88	20/mar/88	1988	Auxiliar de cozinha	Barcarena
Construção Engenharia e Equipamentos	11/07/1991	26/05/1993	1993	Ajudante	Barcarena
Sul América Engenharia	01/fev/94	05/abr/94	1994	Soldador	Belém
Mil montagem Ltda.	05/07/1995	03/10/1995	1995	Soldador mig	Barcarena
Mil montagem Ltda.	03/10/1995	29/01/1996	1996	Soldador mig	Barcarena
C Vilaço empreendimento	05/mai/96	04/jun/96	1996	Soldador rx	Barcarena
MIB Manutenções Industriais	04/jun/96	01/set/96	1996	Soldador mig	Barcarena
MIB Manutenções Industriais	02 setembro 1996	17/set/97	1997	Soldador mig	Barcarena
MIB Manutenções Industriais	05/fev/98	02/abr/98	1998	Soldador mig	Barcarena
MIB Manutenções Industriais	22/mai/98	18/jan/99	1999	Soldador mig	Barcarena
Gaspar Construções Refrat. do Norte	07/ago/00	30/set/00	2000	Soldador	Barcarena
Omega Empreendimentos	05/nov/00	03/jan/01	2001	Soldador mig	Barcarena
Brasman Instal. e Manutenção Térmica Industrial	22/fev/02	22/mar/02	2002	Soldador chaparia	Barcarena
Temic téc. em Montagem Ind. e Calderaria	19/jun/02	05/ago/02	2002	Soldador de chapa	Barcarena
MIB Manutenções Industriais	26/ago/02	01/jun/03	2003	Soldador chaparia	Barcarena
Gaspar Construções Refrat. do Norte	20/set/03	18/out/03	2003	Soldador mig	Barcarena
Gaspar Construções Refrat. do Norte	14/dez/03	12/mai/04	2004	Soldador mig	Barcarena
Conaf Comércio e Manutenções Industriais	13/set	22/out/04	2004	Soldador chaparia	Barcarena
Gaspar Construções Refrat. do Norte	21/dez/04	15/fev/05	2005	Soldador chaparia	Barcarena
MIB Indústria e Comércio	02/mai/05	12/set/05	2005	Soldador frio	Barcarena
Omega Construtora	14/nov/05	13/mai/06	2006	Soldador chaparia	Barcarena
José Agnaldo Bensabá	05/mai/06	07/ago/06	2006	Soldador mig	Abaetetuba
Integral Manutenção e Serviços Industriais	02/out/06	30/abr/07	2007	Soldador chaparia	Barcarena

Integral Manutenção e Serviços Industriais	27/set/07	07/abr/08	2008	Soldador rx	Barcarena
Alstom Brasil Energia e Transporte	08/abr/08	04/ago/08	2008	Soldador rx	Barcarena
Gaspar Construções Refrat. do Norte	10/dez/08	17/ago/09	2009	Soldador chaparia	Barcarena
Construtora Triunfo	19/abr/10	19/out/10	2010	Soldador mig	Barcarena
Construtora Triunfo	22/fev/11	06/abr/11	2011	Soldador	Paraná
Mansil Comércio e Serviço	18/jul/11	17/mai/12	2012	Soldador mig	Barcarena
Unienrgy Engenharia Construção e Montagem	15/out/12	28/nov/12	2012	Soldador	Barcarena
Rip Serviços Industriais	07/mar/13	22/abr/13	2013	Soldador chaparia	Barcarena
TNC Serviços de Manutenção e Montagem Industrial	12/ago/13		2014	Soldador mig	Barcarena

Fonte: Carteiras de Trabalho de R.S.C.; Elaboração do autor.

Esta “historia de trabalho”, contada através da Carteira de Trabalho, diz muito. Atualmente, foi reforçada a tendência das empresas de não contratar mão de obra local, mesmo qualificada ou classificada, em decorrência de uma lógica de dinâmica de trabalho exigida dos trabalhadores, menos aceita por quem tem casa e família próximas do trabalho. Trata-se de exigências apresentadas como vantagens para o peão de trecho: “possibilidades de horas extras, turmas extras”, e “alojamento no local do trabalho, diminuindo o tempo de viagem entre o trabalho e local de moradia”, como formas de incrementar o salário, que somente é ligeiramente mais alto do que no mercado local em Barcarena.

As qualificações da maioria dos trabalhadores nesta condição em Barcarena são voltadas principalmente para a implantação de obras e pouco para a fase operacional do empreendimento, o que dificulta um pouco a contratação. Outro fator mencionado em relação à dificuldade de entrada no mercado de trabalho local é o fato de que muitos empreiteiros que prestam serviços às indústrias e portos são de outros estados e trazem suas próprias equipes de trabalho.

Os moradores contam que as empresas buscam pessoas de fora, e não contratam os “classificados” de Barcarena. Quem é contratado em Barcarena, geralmente trabalha nas empresas prestadoras de serviços, e por um período menor que um ano. As condições do trabalho denunciadas nas conversas mostram uma combinação de controle quase policial, salários baixos, não pagamento conforme a qualificação, longos dias de trabalho e pouca convivência familiar e social.

Em outros setores do mercado do trabalho no Brasil, como na indústria frigorífica, esta prática também se repete e envolve inclusive recrutamento de trabalhadores em Barcarena, peões de obra para outra e permanente indústria.

A experiência de uma moradora da comunidade Murucupi que trabalhou por dois meses numa fábrica da Sadia mostrou outro aspecto da nova ordem de trabalho na qual Barcarena foi incluída. Não se recruta somente trabalhadores para a construção e mineração, mas também para o trabalho rotineiro e exaustivo nos frigoríficos, uma das indústrias que mais contrata trabalhadores no Brasil. A distância de Barcarena até as fábricas parece ser uma vantagem para o regime de trabalho, que em muito parece com a realidade das grandes obras de construção. A Sadia é uma empresa que trabalha com a filosofia de rotatividade de trabalhadores temporários, oferecendo condições e ganhos mínimos para os trabalhadores e criando uma rede permanente de recrutamento por todo país. A empresa usa a lógica de trabalho precarizado e temporário, pautado na mobilidade de trabalhadores (peões de trecho), com pouca contratação de mão de obra local. Nesta lógica, a empresa recorre ao Sistema Nacional de Emprego (SINE) como apoio ao seu processo de recrutamento e legitimação do regime de trabalho.

Entre 2011 e 2013, o SINE Pará encaminhou um número muito expressivo de 2.884 pessoas para trabalhar na Sadia (SINE, 2014).

A pesquisa de Fernando Heck (2013), “Degradação anunciada do trabalho formal na Sadia, em Toledo (PR)”, mostra como a empresa se estruturou a partir da superexploração dos seus trabalhadores, também exposta pela reportagem da Rede Record sobre trabalho escravo no Rio Verde (RECORD, 2012) e pelo documentário da “Carne e Osso” (BARROS; CAVECHINI, 2011).

Tive a oportunidade de acompanhar uma palestra de recrutamento da Sadia em Barcarena, na nova sede do SINE, na Vila dos Cabanos, no dia 19 de fevereiro de 2014. Estavam recrutando pessoas em vários lugares de Barcarena, para lotar dois ônibus com 100 pessoas, saindo no dia 08 de março de 2014.

Entrei na sala onde uma palestra estava em andamento naquele momento. A sala era pequena e lotada. Sentei na última fileira. Surpreendi-me com o conteúdo e forma que a recrutadora da Sadia falava. A proposta me parecia vergonhosa. Ela fazia comentários sobre casais e filhos (se separam quando estão no alojamento e perdem a casa para a família e terão que morar nos alojamentos coletivos. Os filhos não podem mais ficar), a convivência dentro das moradias e a

garantia somente da passagem de ida (a volta precisa ser paga pelo próprio trabalhador), entre outros itens. O regime de exploração é explícita, mas disfarçada de legalidade. A palestra era de uma agente de recrutamento de pessoal da Sadia realizada em um espaço do Ministério do Trabalho, legitimando esta prática. A palestrante mostrou para os interessados que ganhariam pouco, que morariam em condições mínimas e controladas (moravam oito pessoas por casa, sem geladeira, sofá, beliches; era permitido levar apenas uma mala de tamanho médio e duas caixas de papelão, proibido receber visitas sem autorização etc.), informou quantos descontos a empresa efetivaria no seu salário (lanche, refeição, aluguel, seguro de vida, água, energia, danos provocados ao alojamento etc.) e repassou aos trabalhadores a responsabilidade pelo seu eventual insucesso (desistir antes do salário aumentar).

A minha impressão sobre a palestra é compartilhada por outras pessoas, como pode ser acessado num blog de duas pessoas que presenciaram o mesmo processo de recrutamento em outros lugares. Diego Sousa, de Santa Izabel, próximo a Belém, relata:

Hoje pela manhã a empresa realizava uma palestra a fim de recrutar pessoas para trabalharem em sua unidade na cidade de Lucas do Rio Verde-MT [...] A proposta da Sadia é uma vergonha [...] A Sadia queria esfolar a mais-valia de nosso povo a troco de um salário de fome, vejam R\$ 732,00, para tirar R\$ 50,00 de aluguel e se for casado R\$ 200, 00, Plano de saúde se for só uma pessoal R\$ 37,29 e odontológico cerca de R\$ 30,00. Detalhe, você tem que pagar o colchão que vai dormir e levar um chuveiro, além de comprar o botijão de gás, ah, ia esquecendo a alimentação de duas refeições por dia no trabalho R\$ 1,50, e detalhe, a empresa só paga a passagem de ida, quer dizer se você for demitido não tem como voltar, e automaticamente é despejado da casa em que mora (SOUSA, 2011, não paginado).

Gabriel, de Patos, na Paraíba, contribuiu no mesmo blog:

Acabei de sair de uma palestra que tinha a mesma intenção, trabalhar na Sadia em Lucas do Rio Verde, no final, eu receberia 585 reais, fora água e energia, e não tem TV, geladeira, mas esse valor iria subir a cada três meses e após 1 ano, o valor bruto seria quase 1.000 reais e provavelmente sobriaria entre 700 a 800 livre, isso apos um ano, ah, também recebe um bônus de 50 reais todo mês se não tiver faltado nenhum dia (SOUSA, 2011, não paginado).

É um trabalhador de Rondônia, cujo nome foi mantido em sigilo, numa reportagem no Jaru on line: “[...] enviou um relato desaconselhando a ida de rondonienses para lá, ele também denuncia e relata o que ocorre com os

trabalhadores após chegarem à referida empresa” (JARU ON LINE. 2014?, não paginado).

O sistema migratório de mobilidade do trabalho criou uma dinâmica nacional de circulação de trabalhadores contratados por períodos curtos, de seis meses até dois anos, sob as condições de exploração do trabalho. Barcarena é tanto destino quanto origem desses fluxos de trabalhadores, sendo o mercado local de trabalho cada vez mais fechado para a população local. Em quase todas as famílias tradicionais, cujos modos de vida e produção foram invadidos e parcialmente destruídos, há jovens que se inserem nesta mobilidade do trabalho, qualificam-se e trabalham para as empresas. Quase sempre eles têm em Barcarena uma referência de território, onde vive sua família, vive de atividades paralelas de pesca, extrativismo, plantações e pequenos serviços autônomos. Os ganhos nesta inserção não oferecem condições para os trabalhadores e suas famílias saírem da situação de pobreza e marginalização, enquanto as empresas lucram com as formas de mobilidade e exploração desses trabalhadores, que “no trecho” não encontram um lar, e em casa temem novos deslocamentos forçados.

7.2 Prostitutas no trecho

A organização da prostituição é um subsistema migratório particular que merece um olhar específico. Primeiramente, envolve principalmente mulheres que vêm trabalhar como prostitutas (apesar de circularem também travestis e homossexuais) e seus clientes são quase 100% do sexo masculino.

O sistema migratório vinculado à prostituição tinha um componente de migração pendular, no qual prostitutas iam e voltavam de Belém a Barcarena (Vila do Conde), dependendo da movimentação, da folga dos trabalhadores, dos peões de trecho e da chegada de determinados navios, cujo movimento era acompanhado diretamente pelas mulheres por meio da internet, do OGMO ou CDP, que informam a chegada dos navios. Esta dinâmica se mantém na atualidade, porém, em escala muito menor.

Houve uma explosão da população masculina, graças à construção das fábricas, portos e área da Vila dos Cabanos, como descreve Sabrina Forte e Silva (2007) sobre o período dos anos 1980 e 1990:

Houve uma explosão populacional de homens que acabaram atraindo uma intensa imigração de mulheres para Barcarena. [...] A mobilidade de prostitutas era altíssima e estas, geralmente, era controlada por cafetinas. [...] este período demonstra um tipo de prostituição desvinculado do território, ou melhor, uma apropriação efêmera do território (SILVA, 2007, p. 266).

Este sistema depende da migração de peões de obra, que ficam em Barcarena por uma temporada (que pode variar de um mês até um ou dois anos), sem suas famílias e procurando diversão em suas folgas. O sistema depende também da chegada de trabalhadores no setor do transporte marítimo (marinheiros) e rodoviário (caminhoneiros), que passam e ficam por algum tempo em Barcarena. Como muitos marinheiros e caminhoneiros retornam regularmente a Barcarena, há muitas prostitutas que estabelecem uma relação direta com seus clientes, que avisam sobre a sua chegada e marcam os seus encontros.

Além da prostituição pendular, que continua existindo, há a prostituição por “prostitutas de trecho”, ou seja, prostitutas oriundas de outros municípios paraenses ou de outros estados, recrutadas ou vindas por conta própria, que ficam uma temporada em Barcarena trabalhando na prostituição, às vezes morando nas próprias boates, às vezes em casas ou quartos alugados. Elas dividem o espaço de trabalho com mulheres nativas que também frequentam os lugares onde podem encontrar clientes, que são levados para quartos alugados por hora, ou são acompanhados para dentro de caminhões ou até levados para a casa. Há relatos de barquinhos que levavam mulheres para dentro dos navios, sendo uma operação de alto risco, pela altura dos navios e pela arriscada subida por escadas, mas esta modalidade não foi confirmada na pesquisa de campo.

Forte e Silva (2007) sugere um olhar diferenciado em relação à prostituição em Vila do Conde, em termos da forma e da apropriação do território, formando territórios cíclicos (ocupados pela atividade de prostituição por alguns períodos) ou acíclicos (ocupados permanentemente pela atividade de prostituição), e em termos de clientela – estrangeira ou brasileira – que dividiria também as prostitutas em relação à sua formação (falando línguas estrangeiras ou não) e origem (Belém ou nativas). As informações que a autora apresenta sobre a origem dos clientes estrangeiros (marinheiros) coincidem com as informações da Polícia Federal sobre a nacionalidade da tripulação dos navios: Filipina, Croata, Grega, Polonesa, Holandesa, Francesa, Chinesa, Hindu, Alemã e Russa (SILVA, 2007, p. 271).

8 DESLOCAMENTOS FORÇADOS E DES-RE-APROPRIAÇÕES: UMA LUTA PERMANENTE

Deslocamentos compulsórios, restrições à circulação nos falam de um território que não é nem espaço abstrato da racionalidade, nem mera manifestação da estrutura, eles nos contam a história de um território que é lugar do conflito e do exercício do poder (VAINER, 1996, p.7).

Será que vão tirar a gente de novo daqui? É uma pergunta corriqueira entre moradores em Barcarena. Desde o início da implantação do complexo industrial-portuário-urbanístico em Barcarena, nenhum morador pode se sentir seguro em relação a permanência na sua casa e no seu terreno. Desapropriações e deslocamentos forçados começaram a fazer parte do cotidiano de toda a população desde então, na prática, e como ameaça. Esse processo provocou uma mudança radical, uma tentativa de corte na relação entre as pessoas e a terra, aquela que vira alvo de disputas territoriais e identitárias.

Neste capítulo, este sistema de mobilidade de deslocamentos forçados e des-re-apropriações é discutido, tanto a sua concepção teórica quanto os sucessivos processos de des-re-apropriações que ocorreram desde 1980 até 2014. Há uma relação direta com a reorganização do trabalho no avanço do modo capitalista de produção e a globalização da economia capitalista, na dinâmica de “reprodução da força de trabalho, a proletarização”, como mostrou a pesquisadora Joaquina Barata Teixeira (1991) no seu estudo sobre o processo de proletarização em Barcarena. Mas, além da macrotendência da proletarização pelas desapropriações e marginalização de modos de produção não capitalista, as estratégias empresariais e estatais visam, nesta dinâmica, principalmente o domínio sobre o território, a especulação fundiária e o controle dos movimentos de resistência contra os seus projetos de desenvolvimento.

A reorganização do espaço habitado é então encarada inconscientemente como uma maneira definitiva de fazer tábua rasa do passado, impondo uma forma de existência nova, ao mesmo tempo em que imprime no solo a marca da posse (BOURDIEU; SAYAD, 2006, p. 49).

As desapropriações de espaços são, ao mesmo tempo, novas apropriações e implicam o deslocamento forçado de quem foi desapropriado. Em Barcarena, não há territórios e famílias que não tenham sido ou são atingidas pelos deslocamentos

forçados, uma vez que estes envolvem territórios de origem e de destino, famílias inseridas em redes sociais locais e planos que abrangem todo o município.

Cinco tendências em relação aos deslocamentos se evidenciaram em Barcarena e serão trabalhadas neste capítulo: a privatização das desapropriações, a negação do direito ao reassentamento, a sucessão e ameaças permanentes de desapropriações, a reapropriação e novas negociações, e a ocupação/desocupação do distrito industrial.

As primeiras desapropriações foram realizadas pelo Estado, em seguida pelo Estado juntamente com empresas interessadas, e agora há desapropriações realizadas exclusivamente por pequenas empresas especializadas em preparar áreas para novos empreendimentos de grandes empresas. As últimas desapropriações não são mais discutidas em relação aos reassentamentos, mas abordadas como uma simples compra e venda, com estratégias de extrema desvalorização das áreas que estão sendo desapropriadas. As desapropriações continuam acontecendo desde o início da implantação do complexo-industrial-portuário urbanístico, sem planejamento geral, mas a partir de interesses e planos pontuais e conjunturais. Ao mesmo tempo, a população está retomando as áreas de onde foi deslocada e se firmando como populações tradicionais. A disputa mais contraditória em relação ao território, porém, continua acontecendo no distrito industrial, onde o que foi desenhado como distrito industrial é ao mesmo tempo moradia de muitas pessoas e área de empresas espalhadas pelo território.

Curiosamente, o aniversário de 35 anos dos deslocamentos forçados em Barcarena coincide com o ano de 1980, quando o Banco Mundial lançou a sua primeira política em relação a deslocamentos forçados, pressionado por movimentos sociais, inclusive no Brasil:

The World Bank adopted its first involuntary resettlement policy in 1980, after it recognized that displacement from housing, land and livelihoods due to development activities that it financed was causing serious harm, and in some cases impoverishment, of hundreds of thousands of people²⁵ (INCLUSIVE DEVELOPMENT INTERNATIONAL, 2012).

²⁵ O Banco Mundial aprovou a sua primeira política de reassentamento involuntário em 1980, depois de ter reconhecido que o deslocamento da moradia, terra e meios de subsistência devido a atividades de desenvolvimento por ele financiadas estava causando danos graves e, em alguns casos, o empobrecimento de centenas de milhares de pessoas.

8.1 Conceituando e contextualizando deslocamentos forçados

Deslocamentos forçados são uma forma de mobilidade humana que questiona, contraditoriamente, a ideia da liberdade (de escolha, de ir e vir) embutida na ideia da mobilidade. Trata-se de uma forma de deslocamento bastante característica na história de Barcarena, já que se inclui na lógica de implementação do projeto modernizador e de expansão do mercado capitalista em curso no município, cujos processos e estratégias são pouco conhecidos.

É necessária uma abordagem dos deslocamentos forçados em Barcarena de forma cronológica, historiográfica, cartográfica e quanti-qualitativa, na tentativa de dimensioná-los e identificar os agentes e as dinâmicas próprias deste sistema. A tentativa de uma abordagem cronológica se trairá, pois nenhum deslocamento se configura como um processo linear, com início, meio e fim, nem os diversos deslocamentos são subsequentes, pois são movimentos nunca acabados, contraditórios, vivenciados de formas diferentes e com múltiplos significados.

Construí um panorama mínimo da diversidade e complexidade, evidenciando as experiências vividas e contadas por pessoas deslocadas, a permanente disputa por direitos entre a administração do desenvolvimento capitalista e as contradições internas dos processos de deslocamentos e resistências. Este panorama, acredito, chega a formar uma noção totalizante deste processo estruturante e presente em todas as dimensões da vida dos moradores de Barcarena.

A implantação de uma grande obra implica em mudanças fundiárias, em apropriação de áreas e, conseqüentemente, em desapropriação e deslocamento forçado de moradores. Significa também um conflito entre o novo que vem se instalar e o que já tinha se constituído no lugar, entre uma nova lógica e dinâmica econômica e social e as até então existentes.

Projetos de mineração e agronegócio, indústrias de transformações primárias e infraestruturas para o transporte e exportação foram e são pensados, elaborados e transformados em planos governamentais que chegam a territórios para serem implantados, ocupando e apropriando-se do espaço, com discursos, recursos e violência institucional.

No mundo há milhares de pessoas sendo deslocadas por obras de desenvolvimento e em nome do progresso, para o avanço dos modos de produção capitalista, em termos de exploração dos recursos naturais, de organização das

cadeias produtivas e de reestruturação das relações de trabalho. Os lugares onde são instaladas as obras com sua infraestrutura de suporte são ocupados, apropriados e transformados sem considerar as pessoas que aí habitam, vivem e convivem, que são vistas como “empecilhos” e “obstáculos” para o desenvolvimento e, portanto, tornando-se objeto dos planos de desapropriações.

Os deslocamentos forçados são dinâmicos, complexos e violentos, de transformações profundas nos territórios onde ocorrem, no seu entorno e nos territórios-destinos das pessoas deslocadas. São profundas transformações também na vida das pessoas, famílias e comunidades deslocadas.

Os deslocamentos forçados em Barcarena não começaram com a chegada do Albras e do Alunorte, como explicitado no capítulo sobre a história da região, pois se trata de uma dinâmica contida nas transformações radicais da organização social local, como ocorreu com a chegada dos colonizadores, dos engenhos e das plantações de cacau, da Cabanagem e, por último, do complexo portuário-industrial. Os deslocamentos forçados, muito mais que uma consequência, são parte estruturante da disputa pela hegemonia sobre a terra, modos de produção e modos de vida.

Deslocamentos forçados, longe de constituírem uma exceção própria a momentos críticos como guerras, são uma constante e que o próprio Banco Mundial lembra que os deslocamentos compulsórios são uma realidade constitutiva do próprio processo de desenvolvimento capitalista (VAINER 1996, p. 5).

O Banco Mundial, provocado por duras críticas em relação aos impactos socioambientais dos projetos que financiava, elaborou vários estudos e documentos sobre deslocamentos forçados e formulou uma política para:

[...] minimizar a perturbação do meio em que vivem as pessoas na área de influência do projeto, evitando ou minimizando a necessidade de deslocamento físico, assegurando que, quando as pessoas forem deslocadas, sejam tratadas equitativamente e, sempre que possível, possam compartilhar dos benefícios do projeto que requer o seu reassentamento (BANCO MUNDIAL, 1998, não paginado).

Estas diretrizes, na prática, não conseguem ser garantidas e que, no caso dos projetos no Brasil, não têm (mais) tanta efetividade legal porque muitos projetos no país não têm financiamento do Banco Mundial (ou do Banco Interamericano de Desenvolvimento, que também formulou uma política em relação a deslocamentos

forçados), pois trabalham com recursos do governo brasileiro (BNDES) e da iniciativa privada, que, curiosamente, não têm política ou diretrizes para os deslocamentos. Vale ressaltar que as orientações do Banco Mundial não consideram a possibilidade do cancelamento ou da não realização da implantação de projetos de desenvolvimento por causa dos deslocamentos forçados previstos, mas somente tratam de minimizar e mitigar os seus impactos.

Planos e relatórios oficiais vinculados ao Programa Grande Carajás (SEPLAN, 1985; CDI, 1982), especificamente aqueles voltados para Barcarena, não mencionam os deslocamentos forçados como foco de intervenções dos programas ou projetos. Trata-se simplesmente de uma questão de desapropriação e indenização. No estudo para o desenvolvimento regional do Programa Grande Carajás, a discussão sobre modificações populacionais se refere à migração como o aumento da população, sem mencionar processos de deslocamentos forçados (SEPLAN, 1985)

O Plano Diretor do Distrito Industrial de Barcarena (CDI, 1982) não menciona qualquer preocupação ou estratégia relativa aos moradores da área do Distrito Industrial. As desapropriações previstas entram somente na “planilha de estimativa das inversões” onde consta: “Desapropriação (não inclui área do porto Alunorte e Eletronorte = 1.050 ha), 670 ha a Cr\$ 125.000/ha. Cr\$ 83.750,00” (CDI, 1982, p. 44).

Este valor representava 3,7% do valor previsto para investimento na construção da infraestrutura do distrito (valor total Cr\$ 2.276.592.000,00) (CDI, 1982, p. 47). Alfredo Wagner de Almeida (1993), no livro “Carajás, a Guerra dos Mapas”, apresenta uma listagem dos decretos referentes às áreas a serem desapropriadas, mas nenhum se refere ao município de Barcarena (ALMEIDA, 1995, p, 147-149).

No Brasil, por não haver legislação ou normatização formal em relação aos deslocamentos forçados além das normativas internacionais, as contribuições acadêmicas sobre o assunto, como de Vainer (1996), Almeida (1996), Nobrega (2011), Magalhães (2007) e Carmo (2010), ajudam a compreender os complexos processos de deslocamentos forçados e poderiam servir como orientação e alerta para as políticas de desenvolvimento no país, porém, sequer foram mencionadas nos estudos de impactos socioambientais ou planos de desenvolvimento.

Vainer (1996, p. 5) distingue o conceito migração de deslocamentos forçados, uma vez que, segundo ele, o conceito de migrante não deixa dúvidas que a migração resulta de um ato de vontade do migrante. Isto difere muito dos deslocados forçados,

ou impedidos de fazê-lo e, após terem se deslocado, constrangidos a refazer o caminho de volta. Almeida (1996) definiu os deslocamentos forçados como:

[...] um conjunto de realidades factuais em que pessoas, grupos domésticos, segmentos sociais e/ou etnias são obrigados a deixar suas moradias habituais, seus lugares históricos de ocupação imemorial ou datada, mediante constrangimentos, inclusive físicos, sem qualquer opção de se contrapor e reverter os efeitos de tal decisão, ditada por interesses circunstancialmente mais poderosos (ALMEIDA, 1996, p. 30).

Almeida (1996) argumenta que os deslocamentos forçados se inserem numa ação coordenada por agências chamadas de desenvolvimento que tanto acionam mecanismos coercitivos quanto discursos sobre progresso e modernização, “para o bem de todas e da sociedade em geral”. Tais agências apresentam os deslocamentos forçados como parte inevitável, algo natural, próprio do progresso, como uma transferência de um estado de atraso à modernidade:

Camponeses e índios são imaginados como praticando uma ‘agricultura de subsistência’ e um extrativismo artesanal, sem qualquer integração com os circuitos de mercado. São representados como desvalidos em oposição a um deslocamento que é apresentado como uma oportunidade impar de ‘se modernizarem’ (ALMEIDA, 1996, p. 34).

Assim as funções econômicas e suas condições reais de existência são ignoradas. As culturas e pessoas existentes nos lugares escolhidos para os projetos de desenvolvimento são transformados num problema mercadológico, no qual os danos provocados podem ser reparados e compensados monetariamente, “mesmo acarretando problemas ambientais, morais e redefinições de identidade social, de certa forma, irreparáveis” (ALMEIDA, 1996, p. 30).

Nobrega (2011, p. 132) argumenta na mesma direção, quando avalia o tratamento recebido por pessoas deslocadas para a construção de hidrelétricas.

Quando não é ignorado, o prejuízo causado aos atingidos por barragem é tratado em termos quantitativos, como se fosse algo temporário, um ‘susto’ [...] do qual se recuperarão, diante das medidas de mitigação e compensação propostas.

A socióloga Sônia Magalhães (2007) trabalhou o impacto dos deslocamentos a partir do sofrimento social (lamento e dor), uma dimensão geralmente negligenciada nas pesquisas sobre desapropriações.

Entendo que o deslocamento forçado também deve ser compreendido como a “destruição do retorno”. O retorno que, segundo Sayad (2000), para o migrante é constitutivo de sua identidade, um retorno imaginado e/ou concreto, realizado ou não, mas que dá sentido ao processo migratório e ao ser migrante. O retorno que se refere a um lugar de origem, de memórias, de referências concretas como casa, lugares, familiares e amigos. Quando a possibilidade de retorno é efetivamente impossibilitada, quando o lugar de origem desaparece ou quando as referências do retorno somem, o retorno como constituinte da identidade começa se vestir de características de “lamento e dor”.

Deslocamentos forçados, ao invés de impactos ou consequências naturais, são resultados de conflitos, pois, qualquer que seja a época considerada, a sociedade é o lugar de um conflito – aberto ou dissimulado – entre opressores e oprimidos (MARX; ENGELS, 2005).

Talvez as disputas pelo território, as estratégias de seus agentes e a formação das configurações em termos de deslocamentos forçados possam ser estudadas como processos dentro de um campo onde processos de dominação se exercem com violência física e simbólica, onde o poder se manifesta a partir dos deslocamentos forçados, e nos quais os agentes possam ser identificados e suas estratégias analisadas.

O poder que está em disputa neste campo é o poder sobre o uso da terra, a propriedade, a questão fundiária e até os modos de produção e reprodução. É uma disputa sobre a função social da terra; a sua função de produção e reprodução material e simbólica de comunidades tradicionais versus a função para a produção capitalista e a incorporação da terra no mercado imobiliário especulativo.

São relações de dominação e resistência, a primeira sempre exercida mediante violência, seja ela bruta ou simbólica, seja mediante coação física, sobre os corpos, seja através da coação espiritual sobre as consciências (THIRY-CHERQUES, 2006).

Desapropriações e deslocamentos forçados são conceitos que têm similaridades entre si, pois se referem ora à desterritorialização, à perda da terra, do local de residência e da referência territorial concreta, ora à migração forçada, à mudança do lugar de residência, induzida por forças externas.

Desapropriações e deslocamentos, porém, não são conceitos idênticos, e nem sempre são os dois lados da mesma moeda. Há desapropriações de terras

que não levam a deslocamentos forçados, pois não desapropriam todo o território de uma família, possibilitando a permanência da moradia. Neste caso, o que se perde são áreas de produção, lazer, referência cultural e reserva (“poupança”), o que modifica a realidade socioambiental da família, podendo, sim, levar a deslocamentos posteriores.

Há deslocamentos forçados de famílias que não foram desapropriadas, não perderam terras nem casa, mas que perderam a base de permanência e de sobrevivência com as desapropriações ao seu redor ou pelas mudanças no contexto ambiental, social e econômico.

Desapropriações pressupõem uma relação de propriedade com o lugar por parte dos moradores desapropriados. Porém, esta propriedade em termos legais, com títulos e regularização fundiária, torna-se um ponto de disputa desde o início, num processo de deslegitimação da presença das comunidades tradicionais presentes no território antes da chegada de um projeto de desenvolvimento. Quem está com os títulos legais de propriedade é mais respeitado nos processos de negociação. Títulos de posse têm um peso menor, e sem os documentos, as pessoas são ainda mais vulneráveis nas negociações. Quem aluga terra e casa fica praticamente sem nenhuma possibilidade de negociar. Em muitos casos, eventuais indenizações e reassentamentos são apenas para os proprietários de terras, anulando a presença de não proprietários e mesmo de agregados.

Ocorrem movimentos aparentemente contraditórios, mas profundamente estratégicos. Para desapropriar e dar um tom de legalidade ao violento processo de invasão, os técnicos têm organizado a regularização fundiária das pessoas que querem desapropriar. Assim, o que não podia ser negociado legalmente virou mercadoria dentro de uma legalidade e racionalidade que a nova ocupação precisou e quis instituir.

Os deslocados forçados por projetos de desenvolvimento se tornam, segundo Almeida (1996), um exército de refugiados do desenvolvimento, sem local de refúgio, mas deixando-os acantonados como exército industrial de reserva. O refugiado tem uma conceituação e caracterização política-jurídica.

O Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados (ACNUR) define o refugiado como alguém que precisa se deslocar-se para salvar a sua vida ou para preservar a sua liberdade, e não possui proteção de seu próprio Estado, sendo,

muitas vezes, o seu próprio governo quem ameaça persegui-lo (ACNUR, 2014). O ACNUR, porém, não reconhece oficialmente os deslocados internos como refugiados:

Os deslocados internos, pessoas deslocadas dentro de seu próprio país, muitas vezes, são erroneamente chamados de refugiados, mesmo se fugiram por razões semelhantes às dos refugiados [...], legalmente os deslocados internos permanecem sob a proteção de seu próprio governo, ainda que este governo possa ser a causa da fuga (ACNUR, 2014b, não paginado).

Aqui se percebe o discurso contraditório com que a ACNUR, como agência da ONU, abstém-se de interferir na soberania dos países e somente atua nas questões internacionais, negando a proteção internacional aos que nós chamaríamos de “refugiados internos”.

No Brasil, a Lei nº 9.474, de 22 de julho de 1997, no artigo primeiro define que será reconhecido como refugiado todo indivíduo que (inciso III), devido à grave e generalizada violação de direitos humanos, é obrigado a deixar o seu país de nacionalidade para buscar refúgio em outro país (BRASIL, 1997), também não reconhecendo, em consonância com a ACNUR, os refugiados internos.

Sônia Magalhães Santos (2007) também compara a situação dos deslocamentos forçados com aquela vivenciada pelos refugiados. Ela aponta a possibilidade da inclusão dos deslocados à força na categoria de ecorrefugiados: “Refugiados do meio ambiente ou ecorrefugiados: deslocamentos provocados por grandes transformações ambientais, sejam elas originárias de causas naturais ou da ação humana, independentemente do argumento desenvolvimentista” (SANTOS, 2007). A meu ver, o deslocamento compulsório se alinha mais à situação de refugiados políticos ou de guerra, pois é pela ação do homem, dos poderes hegemônicos, que seus direitos a permanecer no seu lugar são violados, com o uso da força, coação e perseguição. Ou, nas palavras de Nobrega (2011), referindo-se ao trabalho de Andrea Zhouri e Raquel Oliveira, que analisaram os conflitos socioambientais na implantação de hidrelétricas, e comparam as pessoas deslocadas como refugiados vitimados por guerras e perseguições:

[...]os “refugiados do desenvolvimento” também são alvo de violência. Não é raro que o aparato policial do Estado seja mobilizado, agindo em parceria com as corporações nacionais e transnacionais interessadas nos empreendimentos propostos, na repressão da resistência popular contra estas obras. Acionada para garantir a “limpeza da área” visada pelos empreendimentos, a ação repressora das empresas redundava em confrontos violentos e episódios como ameaças, prisões de lideranças e

manifestantes, ferimentos e até relatos sobre desaparecimento de moradores (NOBREGA, 2011, p. 132).

O termo “refugiados do desenvolvimento” traz um conceito explicativo, tanto no sentido da involuntariedade quanto da causa estrutural e profunda do deslocamento, o chamado desenvolvimento. E, como argumenta Nobrega (2011), o reconhecimento institucional do estatuto de “refugiados do desenvolvimento” aos atingidos pelos “grandes projetos de infraestrutura” implicaria em uma série de compromissos por parte do Estado e dos responsáveis pelos empreendimentos em benefício dos atingidos (NÓBREGA, 2011, p. 128).

Os deslocamentos forçados provocam resistências, desde as individuais do dia a dia até os grandes movimentos organizados (como os atingidos por barragens ou, no caso de Barcarena, a Associação de Desapropriados de Barcarena) e comunidades organizadas com fortes lideranças (como a comunidade de Montanha em Barcarena).

A “formação da resistência” se pauta, entre outras questões discutidas e analisadas mais adiante, num processo necessário e forçado de aprendizagem na prática do deslocamento, como mostra Eunápio Carmo (2010), em seu estudo de uma comunidade de Barcarena que foi deslocada duas vezes seguidas, da Montanha para Curupeté e de Curupeté para Nova Vida e Massarapó. Ele chama esta aprendizagem de “pedagogia do deslocamento”, com dimensões de *luta por direito, solidariedade e compreensão do mundo* (CARMO, 2010, p.191).

Nos deslocamentos – são produzidos e partilhados saberes e fazeres. Trata-se de uma pedagogia que produziu competências – organizar, resistir, perceber criticamente sua condição, e enfrentar luta por direitos, mesmo diante da desestruturação das relações sociais em comunidade. Dito de uma outra maneira, os deslocamentos são formas de resistência da comunidade, que promoveram o aprendizado pelo impacto e o impacto pelo aprendizado (CARMO, 2010, p.191)²⁶.

Os sentidos dados aos deslocamentos são diversos. Entre as perdas, a dor e a lamentação, o deslocamento é também uma possibilidade de mudança e aprendizado. Mas é um aprendizado que mantém a sombra permanente da

²⁶ O espaço pedagógico é o vivido na prática da conscientização, para que o indivíduo se torne sujeito político da sua história. Ao se (re)apropriar do território, os seus membros tomam consciência das implicações do seu uso e das disputas a enfrentar para continuar mantendo a sua territorialidade (CARMO, 2010, p. 192).

insegurança, revelada na pergunta de Miqueias, morador de Nova Vida: “Quando nós vamos parar em um local definitivo?” (CARMO, 2010b, p. 193).

As desapropriações e deslocamentos forçados refletem a disputa territorial de forças desproporcionais, que vão além das limitações geográficas do território efetivamente (des)apropriado. Cada agente envolvido tem ou elabora neste processo, sua cartografia do território em relação ao que considera seu, aos usos que dele faz ou fará e à extensão dos limites do território, o que depende da concepção da legitimidade, da visão e da concepção de cada agente.

Acsehrad e Coli (2008) afirmam que todos os mapas são uma abstração do mundo, elaborada sempre a partir de algum ponto de vista, e que: “na política dos mapeamentos estabelece-se uma disputa entre distintas representações do espaço, ou seja, uma disputa cartográfica que se articula às próprias disputas territoriais” (ACSELRAD; COLI, 2008, p. 14).

O que ocorreu em termos de representações cartográficas é definido por Almeida (1993) como uma “guerra dos mapas”, referindo-se aos processos de implantação do Programa Grande Carajás.

Para organizar territorialmente uma região instituída por decreto, delimitam-se um espaço supostamente homogêneo, instituído para fins administrativos, financeiros e fiscais. O estoque territorial considerado necessário a um grande programa oficial é, assim, produto de imposição. O ato jurídico, mais que configurar a área decretada, legaliza o arbitrário desta base cartográfica, que não é explicável por fatores físicos e relevo (ALMEIDA, 1995, p. 23).

Pode-se dizer [...] que ela é colidente e externa aos segmentos camponeses e aos povos indígenas, cuja existência coletiva configura territórios específicos (terras de uso comum, terras indígenas, posses itinerantes, terras apropriadas em caráter contingencial ou permanente por grupos domésticos que exercem formas de cooperação simples), resultados de práticas de afirmação étnica e política (ALMEIDA, 1995, p. 35).

O governo federal, quando criou seus planos de apropriação de parte do território de Barcarena, desenhou, em linhas gerais, mapas dos zoneamentos de acordo com a sua concepção de desenvolvimento, pautada na indústria mineradora e planos portuários, na infraestrutura necessária em termos de estradas, reservas ambientais (ou de expansão futura) e urbanização.

Neste processo, desconsiderou a cartografia das pessoas e comunidades ali existentes, que tinham a sua concepção de territorialidade pautada no uso dos recursos naturais, cultura e relações tradicionais com o lugar, que incluía o

reconhecimento da igreja católica como dona de uma parte da área, a quem pagavam taxas pela moradia e uso.

Os planos de desenvolvimento do governo federal e estadual foram elaborados em conjunto com grandes empresas internacionais e nacionais, que inseriram nos mapas de desenvolvimento a sua lógica de funcionamento e as áreas que definiram como necessárias.

Cada empresa que se inseriu neste processo no decorrer do tempo, em diferentes momentos históricos, demarcou o seu território numa negociação direta com os governos em relação à propriedade, subsídios, infraestrutura e benefícios, dividindo entre si a responsabilidade da expulsão dos moradores e o encerramento de outras atividades econômicas, sociais e culturais.

O processo de desapropriação é feito, inicialmente, em termos cartográficos, por políticos, técnicos e empresários, que elaboraram mapas gerais de zoneamento. Estes planejadores e tomadores de decisão se situam geralmente longe do território sobre o qual fazem os planos, em escritórios e gabinetes em Brasília, São Paulo e metrópoles internacionais, onde as decisões já estão previamente determinadas de forma unilateral. “O espaço natural passa a ser o espaço da obra; quanto à obra, ela estará se apropriando do espaço social e expulsará aquelas que o conceberam” (JERONYMO, 2007, p. 58).

Estes mapas são seguidos por outros mais detalhados, a partir de planos e empreendimentos específicos, em que são introduzidos conceitos como “área diretamente afetada”, “área de influência direta” e “área de influência indireta”. São termos que relacionam a atividade empresarial com o lugar e com o que é considerado entorno. Para construir esses mapas, os técnicos (engenheiros, geólogos, antropólogos, assistentes sociais, sociólogos) chegam às comunidades, medindo, perguntando, demarcando, marcando e retirando amostras, oferecendo informações vagas, incompletas, contraditórias, informais e imprecisas. Nascimento (2012) relata como foi a construção dos mapas para avançar com a implantação do complexo portuário-industrial-urbano:

Foi realizada uma reconstituição da situação fundiária de Barcarena pelo Iterpa, porém, os instrumentos dessa reconstituição foram mal utilizados, resultando numa situação ineficiente. Por exemplo: a sua cartografia estava disforme; não exibiu a totalidade dos assentamentos existentes; faltava-lhe a alocação de povoados significativos; exibiu uma divisão abstrata das áreas de domínio; os mapas foram elaborados apressadamente de outras anotações da área, sem transcrevê-los fielmente.

Essa primeira aproximação cartográfica da área reservada à desapropriação foi elaborada sem nenhum contato físico com o espaço descrito e a sua circunscrição determinante parece ter sido a urgência em seguir, imediatamente à publicação do Decreto Nº 10.064, de 25 de abril de 1977, as ações neste preconizadas. (NASCIMENTO, 2012, p. 5).

Outro processo, paralelo à produção de mapas, envolve a “regularização e apropriação fundiária”, onde as áreas são apropriadas no papel, numa formalidade e racionalidade capitalista e do Estado Moderno, produzindo e registrando a propriedade das áreas em nome de órgãos governamentais e transferindo/vendendo-as para empresas privadas. A transformação de planos e mapas em documentos de propriedade fundiária envolve um conjunto de instituições privadas e governamentais, como o Incra, Iterpa e cartórios.

O que caracterizou e caracteriza as desapropriações é o conflito, pois é o lugar e o processo onde se dá o contato entre lógicas que disputam o uso, a ocupação e o futuro de um território. Como escreveu José de Souza Martins (1996): “[...] da impossibilidade de analisar a realidade dos protagonistas da fronteira de outro modo que não seja como momento de uma totalidade dialética e, portanto, momento de contradição e lugar de conflito” (MARTINS, 1996, p. 30).

8.2 A cronologia das desapropriações em Barcarena: as dimensões, os agentes, as estratégias, as lutas

É difícil quantificar o número de pessoas e famílias que nestes 35 anos foram forçadas a se deslocar, mas se torna importante fazer uma tentativa, visto que é um dos indicadores dos impactos sociais provocados pelo complexo portuário-industrial, lado explícito da contradição do anunciado progresso e que se tornou parte estrutural e permanente do processo de ocupação do território.

A primeira fase do projeto de criação do complexo industrial-portuário foi feita em função do complexo Albras-Alunorte, parte do programa Grande Carajás, nos anos 1970 e 1980, e incluía a ocupação das áreas do porto da Vila do Conde (Portobras), da Albras, Alunorte e do Núcleo Urbano. Neste período, como apresentado no capítulo sobre os processos de desapropriações e deslocamentos forçados, foram extremamente (des)estruturantes, envolvendo em torno de 513 famílias, praticamente todas elas de agricultores, pescadores, ribeirinhos e extrativistas. Este processo se constitui, portanto, na gênese das desapropriações e deslocamentos forçados posteriores.

Com a grande infraestrutura implantada e zonas de reservas e expansão marcadas, nos anos 1990 e 2000 instalou-se uma nova fase na disputa e ocupação do território. Três territórios diferentes dentro do território previsto para a implementação do complexo portuário-industrial entraram no foco de disputas e mobilidades, envolvendo antigos e alguns novos agentes, sem dúvida, impactando um entorno muito maior:

- 1) A área destinada para o núcleo urbano (Vila dos Cabanos e seu entorno)
- 2) O distrito industrial
- 3) A beira do rio entre Itupanema e a praia de Caripi, nova área portuária

Na área originalmente destinada ao núcleo urbano, cuja implantação foi incompleta e muito diferente do que fora pensado, há um movimento de reapropriação. Famílias que foram desapropriadas e deslocadas estão voltando e reivindicando a propriedade das áreas (como as comunidades de Burajuba, Boa Vista e Cupuaçu), pautada em uma nova consciência política de sua identidade como povo tradicional, em disputa com um Estado que não conseguiu e nem está conseguindo dar um destino e organização ao núcleo urbano.

Outras famílias não originárias, também em busca de terra e casa, perceberam a mesma ociosidade de muitas áreas no núcleo urbano, às vezes colocadas à venda pela Codebar, e decidiram ocupar algumas dessas áreas (como as comunidades Murucupi e Fazendinha). Ambos os grupos estão em conflito e em negociação com a Superintendência do Patrimônio da União (SPU), que assumiu a responsabilidade/administração fundiária das áreas antes sob jurisdição da Codebar, além de provocar conflitos entre os diferentes grupos.

No distrito industrial, criado para receber fábricas e empresas para atuar dentro do complexo portuário-industrial junto a Albras-Alunorte e ao porto de Vila do Conde, ocorrem permanentemente novas negociações para futuras desapropriações. As áreas destinadas para este fim não foram desapropriadas na primeira fase do projeto e ao longo do tempo novas pessoas começaram a chegar numa área que deveria estar desocupada, segundo os planos. Com a chegada de novas empresas têm surgido processos de desapropriações em determinadas áreas, sempre executados em parceria entre a empresa que chegou para se instalar e o Estado (CDI), que realizaram a negociação e os deslocamentos. Empresas como a Pará Pigmentos, Rio Capim Caulim, Usipar, Tecop, Alumar e Buritirama

foram instaladas durante a última década do século XX e as primeiras décadas do século XXI, e se tornaram corresponsáveis pelo deslocamento das pessoas que moravam nas áreas que iriam ocupar. Muitas famílias ainda moram entre estas empresas, afetadas diretamente pela poluição e pela dinâmica de produção e operação das mesmas. Visto de cima, o distrito parece uma colcha de retalhos: manchas de comunidades, empresas, áreas verdes se misturam e se intercalam, cortadas por estradas, linhões de energia e minerodutos. O Estado e as empresas querem que os moradores saiam do distrito para a área ficar à sua disposição e para não serem incomodados com as denúncias constantes de poluição ambiental. Uma parte dos moradores também gostaria de sair, devido aos impactos da poluição, à perda de terras para plantar e as permanentes ameaças de desapropriações. Outra parte da população prefere ficar no local, ter garantido investimentos para a sua permanência, medidas de tratamento, controle da poluição e definição dos direitos fundiários. Neste contexto, instaurou-se uma negociação complexa, cheia de contradições e de sofrimento permanentes. A situação é complexa de tal maneira, em vista das dificuldades de retirar as pessoas do Distrito Industrial, que o Estado, proprietário legal da área, desocupou outra área para oferecer às futuras empresas, também registrada como sua, porém situada em uma área menos estratégica.

Nas margens do rio Pará, entre Itupanema e Caripi, estão sendo construídos novos portos para exportação, principalmente de soja. Um ex-funcionário da CDP, pessoa central no planejamento portuário no Pará, ciente das possibilidades legais, físicas e mercadológicas, apropriou-se de áreas (desapropriando-as) neste lugar, para em seguida vendê-las (junto com um projeto portuário) para grandes empresas, sem interferência de nenhum agente público. Instalou-se o porto do Terfron/Bunge e outro porto está em fase de construção (Hidroviás do Brasil). Ainda há previsão de pelo menos mais um porto nesta zona portuária de Vila do Conde.

8.2.1 A retomada do território na área do plano urbanístico

A área desapropriada para o núcleo urbano de Vila do Conde teve o seu projeto somente parcialmente implantado. No capítulo sobre a metropolização mostrou-se esta realidade, e algumas das supostas causas para a não realização da

implantação de um núcleo urbano dinâmico, que poderia se tornar uma referência para a região do Baixo Tocantins.

Paulo Alberto Freire, liquidante da Codebar, admite que o objetivo histórico do órgão não foi cumprido. A companhia está, na definição dele, "emparedada" entre a ineficácia das políticas públicas e as reivindicações populares. A Codebar tenta leiloar áreas em Barcarena, mas ações do MPF na Justiça contestam a venda e exigem que os direitos das comunidades tradicionais sejam cumpridos. Paulo defende os leilões para o que a cidade seja "consumada", ou seja, regularizada o mais rápido possível. 'Ou aquilo se organiza, ou se consolidará como uma das maiores favelas da Amazônia' (HASHIZUME, 2009, não paginado).

A "não-realização" do projeto Vila dos Cabanos – Trindade Junior. e Chagas(2002, p. 227) falam em menos de 15% da área utilizada para os diversos fins urbanos em 2002 – deixou muitos lotes e áreas sem ocupação e sem destino, oficialmente propriedades e sob responsabilidade do governo federal (Codebar e posteriormente a SPU). Antigos moradores que foram deslocados para outras áreas começaram a visitar e entrar nas áreas de onde foram expulsas, às vezes colhendo frutas, fazendo roça e levantando pequenas habitações provisórias. Por muito tempo eles foram reprimidos e expulsos por seguranças da Albras, Codebar e SPU, que, quando precisavam, contavam com o apoio da Polícia Militar ou da Polícia Federal.

Ocorreram também ocupações por pessoas que não eram necessariamente antigos moradores, mas que chegaram de forma organizada ou articulada no município em busca de terra, ocuparam terras desocupadas ou preservadas como cinturão ambiental e, dependendo da sua força política, conseguiram se manter, como o grupo de sem-terra vinculado à Federação dos Trabalhadores na Agricultura Familiar (FETRAF), que veio de Abaetetuba, e entrou e ocupou as terras entre a Vila dos Cabanos e a praia de Caripi, o que criou conflitos com moradores locais e da praia, mas, com o apoio do estado e a Fetraf, conseguiram se manter (MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO, 2011). Outro grupo ocupou a margem direita do rio Murucupi, terra de antigos moradores expulsos da comunidade Burajuba. As áreas vazias, não ocupadas pelo projeto da Vila dos Cabanos, tornaram-se foco de disputas imobiliárias e de ocupação por moradias populares, tradicionais ou novas.

Murucupi é um bairro em negociação com a SPU, ocupado em 2007. Segundo a presidente do centro comunitário, em 2007 cinco homens abriram uma estrada na floresta, dividindo a área em lotes e distribuindo esses lotes entre amigos, conhecidos e vendendo a outras pessoas. Eram 429 lotes que, com divisões posteriores,

chegaram a mais de 500. Esse grupo de homens ficou um ano e dois meses no comando da comunidade, quando a Codebar registrou um Boletim de Ocorrência (BO) para reintegração da terra, o que não ocorreu devido à resistência da comunidade. A presidente do centro comunitário afirma ter ido à comunidade de Burajuba desde 2009, para negociar a ocupação do Murucupi, uma vez que a área pertence aos quilombolas de Burajuba, o que, ainda segundo ela, foi aceito pela comunidade. A atual presidente da comunidade Burajuba, porém, afirmou em público que vai contestar a ocupação de Murucupi, para reintegrá-la à área da sua comunidade. A comunidade de Murucupi tentou negociar a sua regularização com a Codebar, mas esta tentou novamente desocupar a comunidade; e mais uma vez a população se mobilizou e resistiu. Desde então, o pedido de reintegração de posse existe, mas não avança, nem a eventual regularização, que ainda poderá ter que enfrentar um conflito com a comunidade de Burajuba.

O território de Burajuba antes da chegada do projeto Albras-Alunorte era extenso e sem fronteiras claras, identificadas pelos moradores pelos rios e igarapés que lhe serviam de limites. Com a implantação do projeto portuário-industrial e de urbanização:

As terras de Burajuba ficaram imprensadas e aprisionadas pelas novas ocupações como Bom Futuro, Jardim I, Jardim II, Água de Barcarena, Yamada, Vila dos Cabanos e Murucupi. Ainda foram cedidas parte das terras para a construção de prédios público, entre eles, o do Corpo de Bombeiros em um terreno de 900 x 600 metros (MARIN, 2013, p. 68).

À margem do rio Murucupi foi instalada uma unidade do Exército que resultou na perda de área de sítios. A maior parte das terras foi distribuída para finalidades do projeto urbano de Barcarena e da Alunorte/Albras. O projeto da Albras-Alunorte enquanto motor destas transformações socioespaciais e econômicas instalou-se dentro do antigo sítio de Burajuba que constituía o espaço institucional do rio Murucupi. Este mais os igarapés Burajuba e Cupuaçu foram quase totalmente loteados pela CODEBAR, que em novas fases de atuação provocou novos processos de expropriação das famílias de Burajuba (MARIN; MAIA, 2014, p.10).

A desapropriação da comunidade Burajuba, nos anos 1980, foi um processo muito violento, com indenizações muito baixas, ameaças, derrubadas de casas, da escola e da igreja, deslocando, assim, grande parte dos moradores para outras áreas em Barcarena e Belém. O número de famílias que moravam na área varia conforme a fonte de informação: 26 famílias (MOURA; MAIA, 1990, p. 91) ou 50 famílias (MPF, 2014). Segundo as informações da decisão judicial, das 52 famílias que reocuparam o território de Burajuba em 2012, somente cinco

famílias tinham recebido indenizações pelas desapropriações pela Codebar (PODER JUDICIÁRIO, 2012, p. 10).

A perda das terras e a luta pela reconquista das mesmas deixaram profundas marcas e traumas nas pessoas:

Tivemos nossas casas derrubadas, todo mundo sabe que nós vivia do nosso trabalho aqui, da nossa roça, da nossa agricultura aqui, meu pai tá com dois anos fez agora dia 1º de abril que faleceu, minha mãe já tá com três anos, então muitos foi embora daqui, muitos foi embora, tem muitos filho tradicionais fora, mas nós ficamos, continuamos na luta (Morador Dorival Amorim Brandão (MARIN, 2013, p. 74).

A CODEBAR continuou tentando leiloar partes do território de Burajuba e retomou as expropriações, e em 2000:

[...] se deram as ações da CODEBAR para expulsar “as famílias herdeiras de Burajuba” e os conflitos registraram intensidade. Houve destruição das casas utilizando-se de tratores. As pessoas ameaçadas tiveram que procurar refúgio na casa de amigos. As perdas foram muitas, como as roças de mandioca, os plantios de açaí, a criação de galinha, as hortas (ACEVEDO MARIN, 2013, p. 68).

Porém, aos poucos, algumas famílias conseguiram questionar a legitimidade das expulsões das suas terras, que não foram ocupadas conforme o planejado pela Codebar. Além do mais, foi estabelecida no Brasil uma nova política de reconhecimento dos direitos territoriais de comunidades tradicionais e essa identidade foi assimilada pelas famílias originárias das terras de onde haviam sido expulsas e com as quais mantinham um vínculo histórico, narrativo, afetivo e concreto. Esta assimilação ocorreu a partir da interação com os movimentos sociais no Fórum Social Mundial, com a Universidade Federal do Pará e com o Ministério Público Federal.

No Decreto nº 6040/2007, que criou a Política Nacional de Desenvolvimento de Povos e Comunidades Tradicionais, no Art. 3, compreende-se por Povos e Comunidades Tradicionais:

Grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição (BRASIL, 2007).

Para reconquistar suas terras, os moradores realizaram várias e sucessivas ocupações, muitas vezes seguidas por expulsões e violência extrema, como relata Maria do Socorro, na obra de Acevedo Marin (2013, p. 82):

Elas não poderiam, Burajuba em especial não poderia entrar aqui pra juntar um fruto mais, eles de maneira expulsaram essas pessoas pra fora, alguns morreram enforcados, outros se adaptaram com as identidade, outros foram embora e não voltaram mais, mas outros não, ficaram de longe parece urubu naquela carniça ninguém toca ali é nosso. Então assim, os que estavam lá pro Laranjal de forma atravessada com as investidas da CODEBAR, eles vinham aqui, quando a coisa aperreava faziam carvão, ajuntavam fruto e vendiam [...].

A CODEBAR com as suas investidas arranjava os presos da delegacia e seus motosserras, e seus equipamentos e vinham derrubar as casas deles, tacavam fogo e tiravam.

Em 2007, a Codebar lançou uma nova ação: leiloar áreas e fazer o despejo das famílias instaladas em Burajuba. Foi quando o Ministério Público Federal, requisitado pela Associação Rural Extrativista das Famílias Tradicionais da Comunidade de São Sebastião de Burajuba (AREFTRACOSSEB) iniciou uma ação judicial para garantir os direitos das comunidades tradicionais.

Por meio da fundação de associações de moradores retornados e agregados, eles encontraram no Ministério Público Federal (MPF) e na Universidade Federal do Pará (UFPA) instituições que afirmaram a legitimidade da apropriação de suas terras originárias, e assim desequilibraram o status quo que até então impedia a volta definitiva às suas terras. O MPF proibiu a venda dos lotes a terceiros e o despejo dos moradores tradicionais, mesmo que a Codebar (em extinção) afirmasse que o território era dela, e que os moradores de Burajuba eram invasores, e mesmo que a Albras-Alunorte alegasse ser proprietária das terras de Burajuba e exigisse a reintegração de posse na justiça estadual, uma tentativa que, em primeira instância, foi julgada a seu favor, mas foi arquivada em seguida, a pedido do MPF: “Ante todo o exposto e em conclusão, o MPF requeira suspensão imediata, in alidita altera pars, do mandado de reintegração de posse indevidamente emitido pela autoridade coatora” (MPF, 2012).

A Justiça Federal proibiu a União, na figura da SPU (como sucessor da extinta Codebar), num processo movido pelo Ministério Público Federal, de vender ou arrendar a área e de reconhecer a legitimidade da presença da comunidade tradicional de Burajuba:

Diante de tais circunstâncias, na específica análise do caso, o direito da a união dispor livremente das terras inseridas na Quadra 73, deve ceder aos interesses de uma comunidade tradicional que depende da posse destas terras para dar continuidade à sua existência e preservação de seu habitat [...]

Julgo procedente a ação para declarar os direitos de posse da comunidade de Burajuba sobre as terras por ela habitadas e por conseguinte anulo todas as alienações realizadas pela CODEBAR referente à Quadra 73 (PODER JUDICIÁRIO, 2012, p. 16).

Em 2013, a comunidade entrou em contato com a UFPA, e solicitou à professora Rosa Azevedo Marin, do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), apoio na produção de um estudo que registrasse a história das famílias de Burajuba, que foi enviado à Fundação Cultural Palmares (MPF, 2014). Este conjunto de ações levou ao primeiro reconhecimento formal pela fundação Palmares de uma comunidade quilombola em Barcarena – a comunidade Burajuba.

Art. 1º REGISTRAR no Livro de Cadastro Geral nº 16 e CERTIFICAR que, conforme a declaração de Autodefinição e o processo em tramitação na Fundação Cultural Palmares, as comunidades a seguir SE AUTODEFINEM COMO REMANESCENTES DE QUILOMBO:

COMUNIDADE DE SÃO SEBASTIÃO DE BURAJUBA, localizada no município Barcarena/PA, registrada no Livro de Cadastro Geral n.º 016, Registro n.2.028, fl.047 - processo nº 01420.015103/2013-19(FUNDAÇÃO CULTURAL PALMARES, 2013, Seção 1, p. 28).

Outras comunidades que também reocuparam suas terras estão num processo similar ao de Burajuba, como Cupuaçu, São José, Cremação e Boa Vista, organizando-se em associações, solicitando o reconhecimento como comunidade tradicional e inserindo-se no programa federal de habitação popular.

Aí nós fiquemo andando, nós já andamos nos quatro canto por aí e hoje voltamos de novo pra cá porque não fizeram nada na nossas terra né, só passaram um ramal. Aí nisso nós recadastramos as terras de volta, e temo o que falando, já é o terceiro tempo como diz o ditado [...]. Nós sentimos muito, saímos de lá de onde nós fomos nascidos e criados por mixaria, deixamos toda nossa lavoura, nosso trabalho, meu sítio tá lá de prova até hoje no mato e não valeu a pena esse projeto do governo. E hoje a gente tá aqui (Entrevistado 13).

As famílias expulsas de Burajuba experimentaram o efeito da dispersão, da fragmentação e da restrita politização de suas reivindicações. Aquelas que receberam indenizações pífias, o grupo remanejado para o bairro Laranja, articularam o retorno para os seus sítios – “Cupuaçu”, “Conceição” – que haviam sido classificados pela CODEBAR como Quadras no seu projeto de regularização urbana (ACEVDO MARIN, 2013).

Nesta retomada dos territórios, o programa federal de habitação Minha Casa Minha Vida tem um papel importante, pois tem confirmado para a população a

propriedade e o direito à moradia naquele lugar, a partir dos convênios estabelecidos e da construção efetiva de casas. Este programa, importante para o avanço da retomada do território, tem se afirmado, ao mesmo tempo, como espaço de disputa de poder, empoderando os grupos das comunidades contra certos grupos cujo interesse não é contribuir neste processo histórico de reterritorialização e de garantia de moradia popular, mas que visam unicamente o poder político e financeiro.

Enquanto algumas comunidades estão retomando seus territórios, muitos outros continuam enfrentando as desapropriações ou as ameaças de desapropriações.

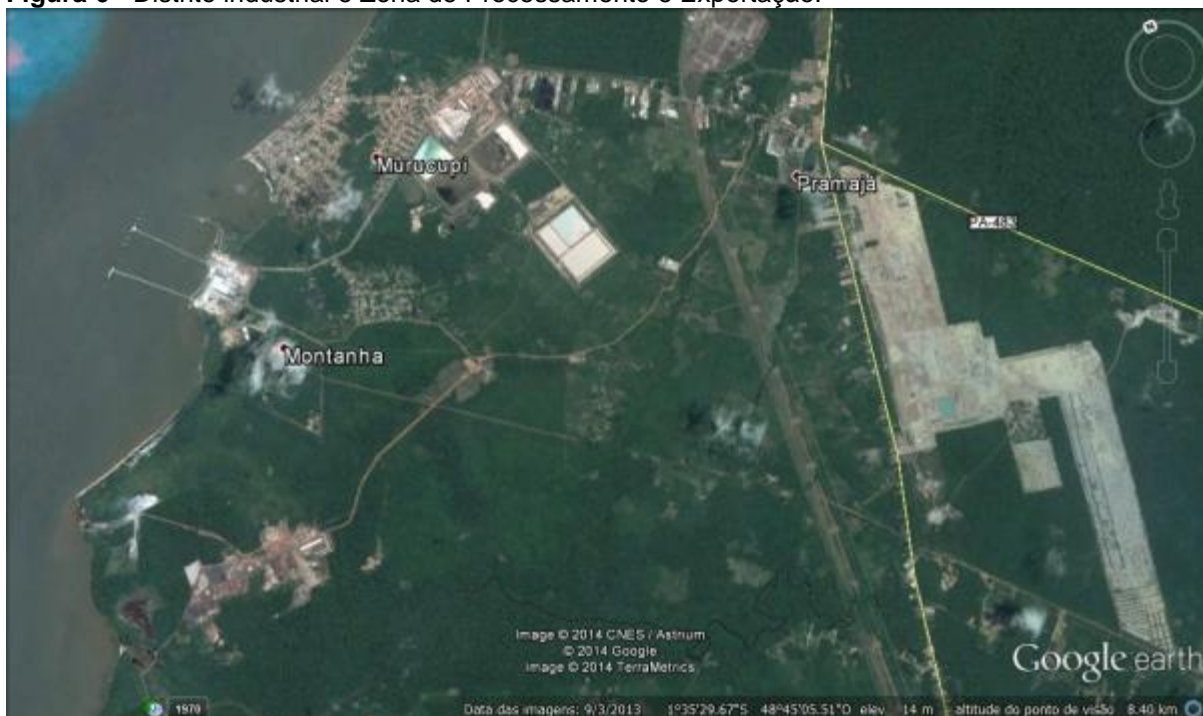
8.2.2 Há uma saída no meio das indústrias? O Distrito Industrial

P. Você acha necessário que as pessoas saiam?

R. Na verdade é, quem deveria sair eram as empresa né, que elas que tão causando né, os problemas (Entrevistada 12)

O Distrito Industrial de Barcarena, logo no início da elaboração dos planos de desenvolvimento para Barcarena, foi demarcado no mapa, na área próxima ao porto de Vila do Conde, da Albras-Alunorte, ruas de acesso e a beira do rio Pará, com possibilidades físicas de construir novos portos. Seus moradores deveriam ser despejados e os lotes seriam vendidos às empresas interessadas (Figura 6).

Figura 6 - Distrito industrial e Zona de Processamento e Exportação.



Fonte: Google Earth (2013).

Legalmente, a área pertencia à Prelazia de Abaetetuba, que mantinha uma relação de propriedade com os moradores, cobrando deles uma taxa pela ocupação de suas terras, conforme os relatos dos moradores. Sem conhecimento da população, a Prelazia vendeu as terras à CDI, inicialmente negando este fato numa assembleia com os moradores da comunidade de Montanha, porém, na mesma assembleia, o fato foi confirmado pelo representante da empresa Rio Capim Química, Luiz Antônio Bandeira (ASSOCIAÇÃO, 1993).

Porém, sem empresas interessadas ou sem recursos próprios, a CDI deixou de desocupar a área, conforme depoimento coletado da própria CDI:

[...]o trabalho de desapropriação da área projetada para instalação do Distrito Industrial,[...]não foi efetivado por falta de verba por parte do estado do Pará para as indenizações necessárias e por ausência de interesse de indústrias a se instalarem na área (MOURA; MAIA, 1999, p. 26).

Mesmo quando apareciam empresas que se propunham a trabalhar com resíduos ou com a própria produção da Albras ou Alunorte, o negócio nunca chegava a ser finalizado, conforme explicou Wanderley, da CDI (Entrevista, 22 out. 2014).

O empresário portuário que conhece o processo de desenvolvimento de Barcarena desde o início do projeto Albras-Alunorte, onde trabalhou no Porto de Vila do Conde, na Companhia de Docas do Pará, e mais recentemente como empresário portuário autônomo, foi enfático:

[...] não houve um zoneamento, não houve, porque quando você cria um distrito industrial você tem um plano diretor desse distrito, um plano de ocupação. Não houve um plano de ocupação. Pegaram uma área, olha essa área aqui aonde vai ficar, houve uma poligonal e as pessoas que tinham interesse em se instalar lá diziam, olha eu quero essa área aqui, o outro queria aqui, geralmente todo mundo quer ficar na beira da estrada.

Houve algumas famílias que estavam lá. [...] partindo do princípio de que você tirar aqueles posseiros de boa fé e não dá uma destinação aquele terreno você estaria incitando aqui os posseiros de má fé a ocupar seus lugares, eu disse não, deixa essas famílias de boa fé aqui quando eu tiver a necessidade de utilização eu tiro essas famílias. Só que essas famílias ficaram, os filhos tiveram filhos [...], quer dizer, aquele local que tinha uma família com quatro filhos com quinze anos passou a ser cinco famílias cada uma com três, quatro filhos, então houve adensamento populacional.

Hoje eu acho que eles têm um grave problema com essas famílias que tão lá, porque primeiro elas não são aqueles primeiros que eram os pescadores que ouviram que vinha um grande progresso, que aquele pescador em dez anos ia virar um bom industrial, industriário né, um bom metalúrgico e tal, é, como muitas das promessas, imagino, que foram feitas, a trinta anos atrás. Elas acabaram não sendo cumpridas ou muitas que foram cumpridas passaram a ser esquecidas, então hoje essas pessoas elas vão oferecer uma resistência muito maior e o custo da retirada delas, que eu acho que é

necessário tá, é, ela vai ser muito mais traumática do que foi no passado, isso é uma ideia minha (Entrevista com Empresário Portuário, 16 jun. 2014).

O fato de ainda não haver instalações no Distrito Industrial naquele momento, não significava que as comunidades não tenham sido impactadas pela construção e operação das fábricas Albras-Alunorte, principalmente no que se refere à poluição do ar e à presença de milhares de trabalhadores migrantes. Em meados da década de 1980, a comunidade da Curuperé ocupava praticamente toda a área do Distrito Industrial entre o rio Dendê, Baía do Marajó (rio Pará), rio Arienga e PA-163, dividindo a área com as comunidades da Montanha, Acuí e Arienga, todas tradicionais. Nos anos de 1990, na comunidade da Curuperé, foi fundada a Associação dos Trabalhadores Rurais de Curuperé, para se organizar contra os impactos ambientais das fábricas de Albras e Alunorte, estimulada pelo Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Barcarena, pela Comissão de Pastoral da Terra e pelo curso de Serviço Social da UFPA (NASCIMENTO, 1999; CUNHA, 1994). Naquela época, algumas pessoas da comunidade decidiram sair das terras de Curuperé “por estas se encontrarem impróprias para trabalhar, plantar e produzir”, porém a maioria preferiu continuar morando na área (CUNHA, 1994, p. 43). Além da poluição, a área já tinha sido cortada pela construção do linhão da Eletronorte, que desapropriou algumas famílias e terrenos.

Na fronteira do distrito industrial, até os anos 1980, a Vila do Conde era uma vila de pescadores, agricultores e extrativistas, com a presença de algum comércio e serviços, como a escola Batista Campos (1949) e um posto de saúde (inaugurado em 1983). O início das obras da Eletronorte, Albras e do Porto, todas nas proximidades de Vila do Conde, mudou esta realidade radicalmente.

Milhares de trabalhadores de outros lugares passavam pelas estradas e procuravam diversão e serviços na Vila do Conde, que cresceu até o seu limite com o rio Dendê e a rodovia PA-483, e além disso. Chegavam novos moradores, desapropriados de outras áreas em Barcarena e trabalhadores da construção civil que não ficaram nos alojamentos construídos pelas empresas.

Os primeiros desapropriados no processo da instalação da Albras já chegaram a Vila do Conde no final dos anos 1970 (CUNHA, 1994) que, com as indenizações mínimas, construíram casas simples, de madeira, nas áreas ainda não ocupadas de Vila do Conde.

A vila possuía uma infraestrutura e serviços mínimos para 965 habitantes em 1980 e cresceu para 3.332 habitantes em uma década (TOURINHO, 1991), sem ampliação significativa dos serviços ou investimentos. De 1989 a 2000, com a chegada das indústrias de Caulim, a população de Vila do Conde cresceu mais ainda, chegando a 6.483 habitantes, quase dobrando a população em uma década, com pessoas deslocadas à força pelas empresas e pela CDI, além de outros migrantes em busca de oportunidades, na sua grande maioria vindos de municípios vizinhos e mais 30% vindos de estados do Nordeste (BARROS, 2007). Barros (2003) identificou sete estabelecimentos escolares em 2003, a mesma unidade de saúde inaugurada em 1983, a ausência de esgotos, drenagem pluvial e serviços de saneamento.

Os impactos deste crescimento desordenado no contexto da implantação dos portos e indústrias foram descritos como favelização, desemprego, crimes, tráfico e consumo de drogas e prostituição (SILVA, 2007). A Vila do Conde se tornou um centro de diversão, com bares, boates, restaurantes e hotéis, que movimentaram uma nova economia e envolviam muitos moradores das comunidades do distrito, chegando a ter até 70 boates.

No dia de sexta-feira a Vila do Conde se transformava numa boate [...]. Descia mais ou menos 3.000, 4.000 operários pra Vila do Conde, ia uma barca, a barca da alegria daqui com 160, 170 mulheres né [...] esse tipo de coisa é um negócio interessante, o dinamismo dessas coisas [...]. Vila do Conde criou toda uma articulação comercial, que apesar deles reclamarem [...] Porque aquilo era uma forma de sobrevivência. Na verdade, Vila do Conde passou a ter uma espécie de ligação comercial com toda a área do projeto (ENTREVISTA COM SÉRGIO LEÃO... 1987, p. 22-23).

A Vila do Conde cresceu rápido, portanto, com a presença de pessoas deslocadas e migrantes buscando novas oportunidades, tornando-se o lugar principal, a partir do qual a ocupação progressiva do Distrito Industrial se organizou. Enquanto o governo estadual, por meio da CDI tentava avançar com a desocupação, deslocando determinadas comunidades dos “lotes” (termo introduzido para poder dividir e vender as áreas) vendidos a empresas, ao mesmo tempo, novas áreas foram ocupadas e novas comunidades surgiram, como o Bairro Industrial, Novo Canãa e Dom Manoel. O que deveria ser um processo de zoneamento, ocupação e apropriação planejada e controlada, de fato, mostra a sua contradição e sua dialética, pois a cada desocupação, aparentemente se inicia um processo de reocupação, mesmo não sendo no mesmo lugar e nem pelas mesmas pessoas.

O morador e presidente da Associação Amigos do Bairro Industrial (60 anos), que veio em 1984 de Santo Antônio de Tauá em busca de trabalho, foi morar inicialmente na Vila do Conde. Vinte anos depois, ele se mudou para o bairro Industrial, onde não morava quase ninguém, e até então (em 2002) era uma vacaria, uma criação de bois:

Eu costumo falar que a explosão de pessoas né, oriunda de outro município, outro estado que vieram pra cá em busca de oportunidades e eu digo que de cem que vieram, cinquenta somente voltou outros cinquenta voltaram trouxeram as família pra cá porque viram aqui uma oportunidade muito grande de trabalho, então foram ficando. E o município, o estado em nível de município não se preparou pra esse problema, o estado [...] ele não se preocupou em, no momento em que ele decide transformar o município de Barcarena num polo industrial, ele também não se preocupou em pensar que dentro dessa área tinha pessoas né, e que essas pessoas mais cedo ou mais tarde iam querer um local pra morar eles tavam no habitat dele [...] mas eles tavam sendo incomodado no momento que chega as empresas né, com poluição daqui, poluição dali, barulho (Entrevistado 7).

Os deslocamentos em larga escala dentro do distrito, removendo comunidades inteiras, começaram com a implantação da indústria de caulim.

8.2.2.1 A indústria de Caulim batendo na porta e construindo portos

A história da indústria de Caulim em Barcarena envolve a história e o destino de várias comunidades no Distrito Industrial. A comunidade Montanha, por exemplo, foi forçada a se deslocar duas vezes, de Montanha para Curupéré, de Curupéré para Nova Vida (e Massarapó). O bairro Industrial foi formado a partir do alojamento dos trabalhadores que atuaram na construção das fábricas e portos e viviam à sombra da fábrica e de suas bacias; as comunidades Curupéré, Maricá e as demais que dependem dos rios Dendê e Curupéré, perderam parte dos territórios onde plantavam, caçavam e colhiam, além de sofrerem com as novas formas de poluição (além da Albras-Alunorte), principalmente com os constantes vazamentos de caulim.

As primeiras grandes empresas, chegadas ao Distrito Industrial na década de 1990, usufruíram das vantagens fiscais, locacionais e econômicas. Eram empresas transnacionais que exploravam caulim em municípios do nordeste paraense, como São Domingos do Capim e Ipixuna do Pará, e precisavam de portos para escoar a sua produção. Duas optaram pelo Distrito Industrial de Barcarena, planejando a

construção de portos, bacias e fábrica para preparação do material: a Pará Pigmentos (propriedade da Vale) e a Rio Capim Caulim (propriedade da transnacional Imerys).

A sua instalação foi um enorme desafio para o governo estadual, que vendeu a área escolhida pelas empresas, mais que ainda estava ocupada pelas comunidades, e repassou às empresas a responsabilidade de despejar as famílias, enquanto a CDI estava em fase de liquidação (o que nunca se realizou). Na escritura pública, lê-se:

Fica estipulado que as despesas com levantamento e demarcação topográfica, indenização de benfeitorias e remanejamento de posseiros, correrão por conta da outorgada compradora, ficando a execução dos mesmos por conta dos órgãos estaduais competentes (Escritura pública de venda e compra ente CDI e Rio Capim Caulim, 20 de setembro de 1993).

Para a instalação das bacias e da fábrica da Imerys foram deslocadas e indenizadas somente sete famílias, segundo Wanderley (Entrevista em 22 out. 2014), o que parece pouco, em vista da grande área ocupada pelo empreendimento. No Quadro 12 tentei dimensionar, a partir dos relatos e pesquisas, os deslocamentos relacionados ao complexo industrial-portuário de caulim.

Quadro 12 - Deslocamentos de famílias para implantação do complexo portuário-industrial de Caulim.

Localidade	Nº de famílias	Pessoas	Fonte
Área da fábrica e bacias (Curuparé)	7	40	Wanderley (2014) Monteiro (2011)
Mineroduto (Vila Nova Canaã do Curupi)	12	S/informação	SECTAM (2000, p. 24)
Arienga		80	Monteiro (2011)
Mineroduto (Dom Manoel)	10	S/ informação	SECTAM (2001, p. 16)
Montanha	12	77	Carmo (2010, p. 87,133)
Curuparé para Nova Vida	29	136	Carmo (2010, p. 165)
Curuparé para Massarapó	5	29	Entrevista 17

Fonte: Elaboração do autor (2014).

Eu esperava encontrar informações nos relatórios de Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e Relatórios de Impacto Ambiental (RIMA) das fábricas, referentes aos portos e fábricas de Caulim construídos pelas empresas e sobre a previsão dos deslocamentos, mas estes documentos não constam nos arquivos na biblioteca da

Secretaria Estadual do Meio Ambiente (SEMA), nem foram fornecidos pela Imerys, que se negou a prestar qualquer informação solicitada para esta pesquisa.

Em 1993, o deslocamento das famílias da comunidade de Montanha, onde os portos foram construídos, teve uma história de muita negociação, resistência, desdobramentos e traumas, tudo acompanhado pelo Sindicato Rural e pela UFPA, esta última mantinha, desde 1994, um projeto de extensão do curso de Serviço Social, intitulado “Assessoria às Organizações Sindicais e Comunitárias Rurais no Município de Barcarena” (NASCIMENTO, 1999). Esse projeto produziu vários estudos acadêmicos sobre o processo de negociação da saída de Montanha até seu o segundo reassentamento na comunidade Nova Vida (CUNHA, 1994; FALCÃO, 1997; NASCIMENTO, 1999; CARMO, 2010). Além das pesquisas, a Associação dos Trabalhadores Rurais de Curuperé teve o cuidado e a estratégia de registrar todos os seus atos, reuniões, solicitações, protestos e assembleias, documentos guardados na casa de duas famílias envolvidas nesta parte da história da comunidade.

A comunidade da Montanha era uma comunidade tradicional de famílias (ou de uma grande família extensa) de pescadores, extrativistas e agricultores. Todas as pesquisas acima citadas afirmam a tradicionalidade da comunidade e das famílias que já moravam por várias gerações no local. Carmo (2010, p. 45) define três momentos de ruptura na vida dessa comunidade:

- Montanha (até 1993): início da comunidade, quando o lugar (paraíso, na percepção de muitos moradores) era em um elevado, parecendo o alto de uma montanha, e que tinha o rio como a praia, lazer, trabalho e cultura;
- Curuperé (1993 a 2003): comunidade já existente que acolheu a comunidade remanejada da Montanha. Em Curuperé os deslocamentos da Montanha tiveram que reconstruir a vida; sem sua grande referência, o rio. Transformados em agricultores, e tendo que conviver com a poluição das empresas, os deslocados precisaram retomar as negociações;
- Nova Vida (desde 2004): denominação atual, após o segundo deslocamento oriundo de Curuperé, cultura e identidade já estão bastante transformadas. As representações são a de que é preciso começar de novo, mas dessa vez, como uma questão que a todos acompanha: será que é para sempre?

O processo de remanejamento forçado começou em 1991, quando engenheiros da empresa Pará Pigmentos (da Vale) começaram a entrar na comunidade de Montanha, sondando e mapeando a área, até o momento em que o projeto a ser implantado foi apresentado à comunidade.

Tinha umas pessoas da Albras que eram amigos do meu pai aí eles sempre iam lá né, aí eles diziam, olha futuramente vocês vão sair daqui vai vim empresas pra cá. Nossa, a gente ria né, achava que era brincadeira que

eles tavam brincando com aquilo, onde já se viu grandes empresas vim pra cá e tirar nós daqui né, isso aí era um sonho né, a gente nem imaginava que realmente ia acontecer e nós crianças sempre dizíamos assim, não, isso daqui é muito bonito, isso daqui é o nosso paraíso, então a gente não vai sair daqui por nada né (Entrevistada 29),

Depois de muita pressão e negociação, quando ficou claro que a comunidade não podia permanecer, e quando o acordo negociado incluía a maioria das reivindicações da comunidade, esta aceitou sair para outra área dentro do próprio Distrito Industrial – a comunidade Curuperé. Já existiam laços familiares, sociais e organizativos com esta comunidade. Antes de a comunidade sair de Montanha, num momento de muita dor e tristeza, como descreve Carmo (2010), a empresa Pará-Pigmentos construiu casas para as famílias, uma igreja, um posto de saúde e uma escola. Cada conquista da comunidade neste território foi resultado de mobilizações e negociações.

Em outubro de 1993, as primeiras famílias saíram de Montanha para as novas casas, e no dia 1º de janeiro de 1994, as últimas famílias deixaram a sua comunidade de origem.

Perceberam logo que, apesar de toda a luta e negociação, o acordo só fora cumprido parcialmente: as casas entregues eram mal acabadas, não tinham banheiros, a terra não tinha titulação, e não foram construídos o centro comunitário e o posto médico. Havia apenas uma igreja e uma escola em condições precárias, e a energia elétrica só foi instalada depois de muitas reivindicações.

Os moradores tinham deixado sua comunidade, à margem do rio, onde viviam da pesca, da vida na praia, dos seus sítios e estavam passando fome no novo lugar, pois não tinham como se sustentar.

Nem mesmo a permanência no novo lugar estava garantida, o que ficou evidente quando a empresa e a CDI proibiram a comunidade de investir num projeto de produção agrícola nas áreas ao redor das casas, alegando que esta área era destinada à preservação ambiental. As plantações foram destruídas e pessoas da própria comunidade foram contratadas para vigiar a área e inibir a entrada das famílias, provocando uma profunda divisão dentro da comunidade, e até dentro e entre as famílias.

Na Montana a gente pescava, trabalhava com a mandioca fazia farinha, aí pra trabalhar numa grande empresa não tinha como né, a mão de obra era escassa e a proposta da empresa foi isso, que eles tirariam nós da montanha levariam nós pra uma área, mas que eles iriam usar a mão de

obra da própria comunidade né, e isso aí influenciou muitas cabeças assim que pensaram, não, realmente vai dar certo né, as pessoas vão trabalhar, mas ninguém pensou que a qualificação da mão de obra estaria em falta né, aí então o serviço bruto lógico que algumas pessoas foram trabalhar e logo depois foram descartadas porque não davam conta do trabalho né, onde já se viu um pescador ir trabalhar numa construção civil né, e foi um período de muito sofrimento ali, nós tentamos trabalhar na área né, juntamente com o meu tio que era o Jorge Dias, né. Tentamos trabalhar fazer alguns projetos lá, mas infelizmente nós fomos embasados né, a empresa foi, o governo mandou representantes lá pra embargar a obra porque era polo industrial, não se poderia ter o título de posse (Entrevistada 29).

A Pará-Pigmentos reabriu a negociação, desta vez para um deslocamento definitivo, mas enfrentou forte resistência da comunidade contra este plano. A comunidade tinha crescido com o passar do tempo: os adolescentes tinham-se tornado adultos, estavam casados e constituíam família. A Pará-Pigmentos decidiu não considerar as novas famílias (chamadas de agregadas) como da sua responsabilidade neste segundo deslocamento, enquanto a comunidade exigia que a empresa garantisse uma estrutura no novo lugar (chamado Nova Vida), com casas de alvenaria para todas as famílias. Como a empresa se recusou a atender, instaurou-se um novo e conflito. A comunidade resistia ao despejo e a empresa pressionava fazendo ameaças, tentando intimidar e dividir a comunidade.

Em 2004, a empresa venceu a resistência, driblando a influência das principais lideranças, e conseguiu a aceitação da maioria das famílias, de sair nas condições propostas pela empresa. Em uma grande operação, todos os moradores foram levados para Nova Vida, área escolhida pela comunidade, as casas e benfeitorias em Curuperé e foram destruídas, sendo também ameaçadas as casas fora da área desapropriada e a escola da comunidade.

Em Nova Vida, na rua principal ficavam as casas de alvenaria, para as famílias originais; e na rua dos fundos, as casas de madeira para os chamados agregados.

A gente conseguiu o posto de saúde, nós conseguimos o prédio da caixa d'água, a bomba que lá (Curuperé) não tinha. Cada um tinha seu poçozinho né, então foram coisas assim que a gente conseguiu aqui com muito sofrimento né, a nossa vida na verdade mudou né, do passado pra hoje (Entrevistada 29).

Uma parte da comunidade havia decidido não mudar para Nova Vida, e conseguiu, graças à doação de uma área por um empresário (que posterior seria eleito prefeito de Barcarena), mudar-se para Massarapó, e iniciou a criação de uma

nova comunidade, repartilhando a terra doada entre si e entre as famílias que já moravam na área.

Em Nova Vida, com o fim do apoio da empresa Pará-Pigmentos, que havia comprado alguns barcos de pesca e fornecido insumos para a agricultura, a comunidade perdeu o suporte estrutural e não tinha o conhecimento exigido para a nova forma de agricultura. Apesar de escolhido pelos próprios moradores, o terreno era rochoso e impróprio para a agricultura. O projeto de turismo e de educação ambiental com exploração de uma trilha ecológica fracassou devido à falta de recursos para manutenção e subsídio para as visitas dos alunos das escolas municipais.

Os moradores tiveram que mudar radicalmente as suas vidas. Passaram a produzir e vender carvão, prestar pequenos serviços, trabalhar como peões de trecho ou viver de pensão. A partir de então, repassavam aos seus filhos o valor do estudo, para que não fossem enganados como eles, que tivessem mais oportunidades no futuro, e não precisassem trabalhar numa agricultura que já não se sustentava. Neste novo contexto, alguns adultos voltaram a estudar, tentando se qualificar. O que antes não era valorizado tornou-se palavra de ordem na comunidade empobrecida, lutando para preservar os seus valores e crenças, por meio da igreja evangélica, que era frequentada por todos. A nova realidade no reassentamento foi agravada com a chegada de novos moradores, vindos de outros lugares, com outras histórias, alterando a vida comunitária que mantinham na antiga comunidade de Montanha: “Hoje é só o nome de comunidade, mas na verdade ficou todo disperso né, é muito difícil hoje a gente conseguir juntar novamente pra reorganizar uma comunidade né” (Entrevistada 29).

Esta história de resistência pode servir de exemplo e de referência. Sua unidade parece estar ligada à união de todos em torno da mesma igreja evangélica, que faz parte e parece ser o alicerce da comunidade. Sua história ensinou essas pessoas a se organizar e a negociar, como aconteceu na Associação dos Trabalhadores Rurais de Curupeté: aprender a analisar o mundo em que vivemos e julgar o que é chamado de desenvolvimento, investir na formação e na educação. Mas deixou também profundas marcas de divisão das famílias, desconfiança, dor, frustração e pobreza.

Se a história de deslocamento forçado nesta comunidade acabou, só o futuro poderá dizer. Há boatos sobre a passagem da ferrovia Norte-Sul pelo

terreno da Massarapó e já foi publicada no Diário Oficial a contestação da titulação das terras das famílias que foram para Massarapó (Decreto nº 1.499, de 3 de fevereiro de 2009, que revoga o Decreto de 2001, que reservava à Associação dos Trabalhadores Rurais de Cabeceira Grande e Massarapó uma área de terras , DIÁRIO OFICIAL, 2009).

Sempre ameaçado de sair, sempre ameaçado, aí agora com essa, tão falando da ferrovia ela tá vindo né, que tinha parado, mas a ferrovia tá vindo, a ferrovia a Dilma assinou dia quatorze assinou de novo, já está de novo ela vem a ferrovia tá vindo, quer dizer existe uma possibilidade de ela passar aqui, aí eu digo meu Deus, que não passe pra cá, passe pra lá, que eu não quero que passe aqui, eu tava falando agora com aquele meu filho menor ele é meio [...], tomara que passe dentro do meu terreno uma vez, duas vez, três vez. Eu disse: tomara que não passe no nosso, eu não quero, aí falei pro mais velho. Ah, mamãe, tomara que não passe né. Ah meu filho, eu não quero mais saber disso, a gente já não tem mais aquela idade a gente já quer sossego sabe, fincar pé, fincar raiz assim diz o pessoal. Viver uma vida mais sossegada né [...]

Um dia desse, eles estavam medindo aqui ó, eles colocaram o gps aqui veio, veio um carro desse, é desse pessoal que trabalha só com gps né, eles vieram aqui eles ficaram nós temos o nosso porto, eles vieram colocaram bem aqui, colocaram tudinho os ponto, só a gente pergunta pra eles pra que é as vezes eles não dizem, não, nós tamo fazendo um trabalho é uma pesquisa, mas pra quem é, aí eles não dizem (Moradora de Massarapó²⁷).

Monteiro (2011) refere-se à desapropriação para a instalação da indústria de Caulim como “remanejamentos”, apresentado as seguintes informações:

A edificação das instalações industriais e portuárias da PPSA em Barcarena implicou o remanejamento de três “comunidades”: a “Comunidade da Montanha”, com população estimada de 60 pessoas, que habitava o terreno hoje ocupado pela PPSA; a “Comunidade do Curuperé”, com população estimada de 40 pessoas, localizada numa faixa de terras que margeia o igarapé de mesmo nome, a uma distância de cerca de 600 metros da área portuária da PPSA e da Imerys Rio Capim Caulim; a “Comunidade do Arienga”, que contava com 80 moradores e se localizava em parte da área portuária que é hoje ocupada pela PPSA (MONTEIRO, 2011, p. 22).

Depois da saída das terras desapropriadas pela Pará-Pigmentos e a CDI em Curuperé, onde a comunidade havia se instalado, ocorreram vários processos no território desapropriado. O primeiro foi a luta pela permanência da escola, que ficava na área desapropriada, mas atendia as crianças de outras comunidades e se firmava como uma das maiores conquistas das comunidades. A escola tinha sido doada pela empresa, inclusive para a comunidade Curuperé, e não apenas para Vila

²⁷ Entrevista realizada pela pesquisadora Rosana Martins, 2014.

Nova Canaã, antiga Montanha. Para enfrentar as tentativas de derrubar a escola, as famílias das comunidades vizinhas (principalmente de Curuperé) fizeram uma vigília com os alunos, até conseguirem a garantia de permanência da escola, com o apoio da prefeitura para a manutenção.

Em fevereiro de 2006, inicia-se o movimento para reocupação da área desapropriada. Os relatos dos moradores dão uma ideia da situação e esclarecem o que ocorreu na ocasião.

Quando as famílias mudaram para Nova Vida e Massarapó, em 2003, a área ficou desabitada, sobrando apenas árvores frutíferas e algumas plantações. Uma família formada pela filha de um antigo morador da Montanha e seu marido, que antes trabalhava numa fazenda, recusou-se a sair. Eles não faziam parte do grupo de pessoas com direito a indenizações ou reassentamento, por serem considerados “agregados”. Eles resistiram às ameaças e pressões da empresa e ficaram na área, como uma espécie de guardiães.

Com a permanência desta única família, os antigos moradores que mudaram para Nova Vida e Massarapó voltavam para colher frutas (como o açaí). O homem, porém, tentou impedir as pessoas de entrar. Em reação a isto, um grupo com cerca de 20 de ex-moradores reocupou e loteou a área. A CDI tentou conseguir a reintegração de posse na justiça, e a polícia veio entregar a intimação aos líderes do movimento, mas eles nunca foram encontrados. O clima ficou tenso entre a família remanescente e o grupo que reocupou a área. Uma vez feito o loteamento, o grupo anunciou em Vila do Conde sobre a distribuição de lotes, e várias famílias vieram ocupá-los. Ergueram um barracão de concentração, para abrigar as pessoas enquanto construíam as casas. A polícia apareceu, mas sem a intimação de reintegração de posse, bem como as lideranças da ocupação não foram encontradas. Portanto, a segunda desapropriação não aconteceu, nascendo, assim, a atual comunidade de Canaã e parte de Maricá. Um levantamento feito pela UFRA mostra que atualmente moram em torno de 399 famílias nesta área (COSTA, 2010) (Quadro 13).

Quadro 13 - Características das comunidades Maricá e Canaã em 2010.

Características	Maricá	Canaã
Famílias	118	281
Pessoas	509	1.366
Origem chefes de família	Pará (74,6%), Ceará (2,5%), Minas Gerais (1,7%), Bahia (0,8%), Piauí (0,8%), Maranhão (0,8%), Espírito Santo (0,8%)	Pará (88,6%), Maranhão (3,9%), Ceará (2,1%)
Profissão	Doméstica (25%), Agricultor (9%), Operador geral (9%), Comerciante (8%), Encanador industrial (6%), Soldador (6%), Autônomo (5%).	Doméstica (33,9%), Desempregado (11,4%), Pedreiro (8,2%), Serviços Gerais (6,8%), Comerciante (6,8%), Autônomo (6,1%), Empregada Doméstica (5,7%), Ajudante geral (3,6%)
Regularização imóvel	Regular (98,3%)	Irregular (98,5%)
Relação com imóvel	Condição Própria (86,4%), Cedida (13,6%)	Condição própria (98,5%), Cedida (1%), Alugada (0,5%)
Primeiro ocupante	Não é primeiro ocupante (71,2%)	Primeiro ocupante (52,2%) Não é primeiro ocupante (41%)
Tempo de residência	Proprietários cadastrados residentes: Mais de 5 anos (71,2%)	Proprietários cadastrados residentes: Mais de 5 anos (56,1%) De 1 a 5 anos (30,6%)
Renda	R\$ 200,00 a R\$ 1.000,00 (53%)	Até R\$ 1.200,00 (86,3%).

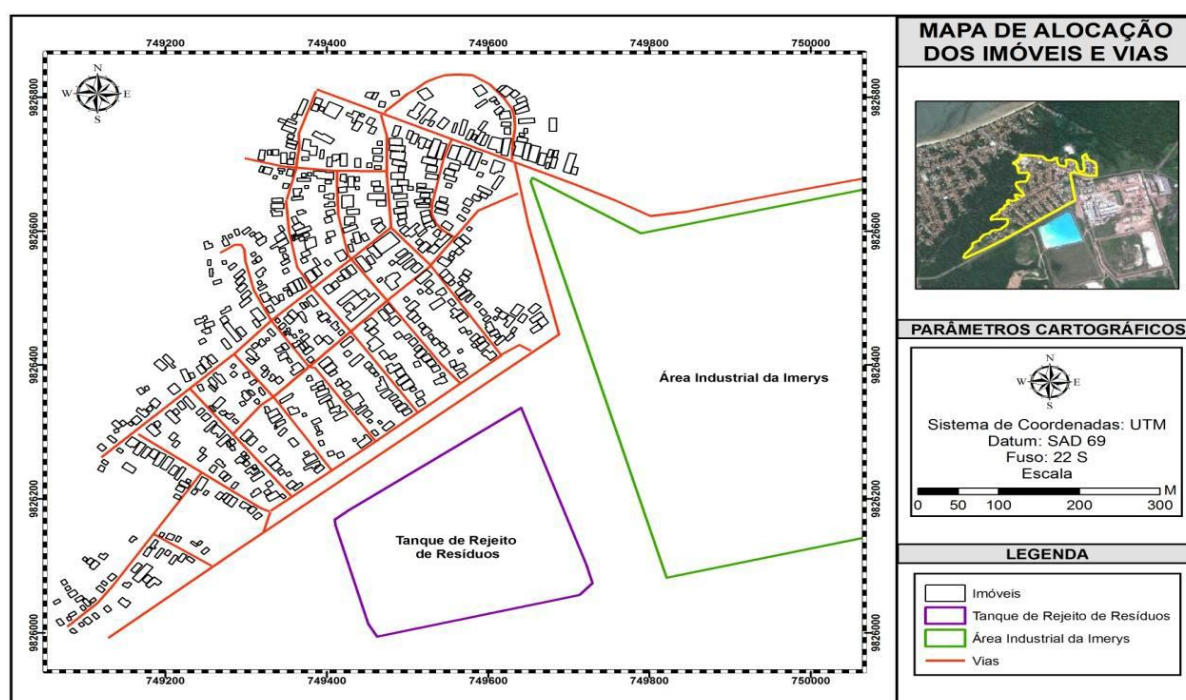
Fonte: Costa (2012). Elaboração do autor.

Esta nova comunidade cresceu depois da retomada do território organizada pelos ex-moradores e, em 2012, a grande maioria morava no local há mais de cinco anos. É uma população pobre, de renda muito baixa, que realiza poucas atividades agrícolas, no máximo algumas plantações de frutas e criação de pequenos animais como suplemento de suas outras atividades. Grande parte trabalha para empresas prestadoras de serviços em Barcarena, além de empregadas domésticas, soldadores, encanadores, autônomos e comerciantes. A grande maioria é oriunda do Pará, boa parte de Barcarena, e de outros municípios vizinhos.

A instalação das empresas de caulim é caracterizada por contradições e conflitos. Enquanto as áreas de interesse para construções e utilização pela empresa eram desocupadas, ao mesmo tempo a empresa Imerys construía um alojamento para trabalhadores vindos de fora para trabalhar na construção da fábrica e dos portos da empresa no Distrito Industrial. Por pressão pela comunidade, este alojamento deu origem a um bairro populoso, chamado de Bairro Industrial, com aval da CDI (entrevista Wanderley, 2014), localizado entre a fábrica da Imerys, suas bacias, a estrada de acesso ao seu porto privado e o rio Dendê.

O Bairro Industrial é considerado pelo IBGE (2011) como aglomerado subnormal, pela precariedade das moradias, carência de serviços públicos e falta da titulação da terra. O Censo de 2010 identificou 1.625 moradores e 421 domicílios no bairro (IBGE, 2011), enquanto que o levantamento da UFRA no mesmo bairro cadastrou 2.571 moradores e 687 domicílios (88 sem ocupação) (COSTA, 2012). A diferença pode estar na delimitação do território do bairro, pois o IBGE não considera os primeiros quarteirões como parte do bairro, que foram incluídos na pesquisa de Costa (2012) (Figura 7).

Figura 7 - Alocação dos imóveis e vias do bairro Industrial.



Fonte: Costa (2012, p. 102).

Comparado com as outras comunidades no Distrito, o Bairro Industrial apresenta o maior número de moradores de fora do Pará. Segundo Costa (2012, p. 102), a naturalidade dos moradores do Bairro Industrial é de paraenses (80,6%), maranhenses (11,5%) piauienses (2,5%) e os demais são provenientes do Ceará, Bahia, Amapá, Minas Gerais, Amazonas, Goiás e Rio Grande do Norte (5,4%). Além de a maioria trabalhar como doméstica (28%) há um grande contingente com profissões vinculadas aos serviços industriais (mecânico, serviços gerais, soldador, pedreiro, operador de máquinas, eletricitista, operador de produção, carpinteiros, montador industrial), somando 37% das pessoas que declararam ter alguma profissão (1.103 pessoas) (COSTA, 2012).

8.2.2.2 *Usipar: uma mão de ferro*

Enquanto a indústria de Caulim desapropriou e despejou algumas comunidades, sendo corresponsável pelo surgimento de outras comunidades dentro e fora do Distrito Industrial, outras desapropriações igualmente traumáticas aconteceram em 2003, o mesmo ano em que a comunidade da Montanha se mudou para Nova Vida.

A empresa Usipar começou a negociar a compra de uma área grande (800 hectares) para o seu empreendimento de ferro-gusa e produção de cimento. Área muito maior do que era necessário para a construção de um porto privativo e para suas instalações, como observou e questionou Wanderley da CDI (Entrevista, 2014). Apesar da resistência da CDI em vender uma área tão extensa, depois de uma negociação direta com o governo do estado, a CDI vendeu à Usipar uma área ainda maior do que a requisitada (mais de 900 hectares) (Entrevista Wanderley, 2014).

Até 2014, Usipar implantou somente dois dos cinco empreendimentos previstos em seu projeto e encontra-se, hoje, em processo de falência. O estado quer retomar a área, enquanto a empresa procura novos parceiros para sobreviver.

A Usipar recebeu do BNDES mais de R\$ 7 milhões em 2006 e 2007, para a implantação da sua fábrica, e mais de R\$ 30 milhões em 2008 (e a indústria de cimento Votorantim, que se instalou na área adquirida pela Usipar, recebeu mais de R\$ 33,275 milhões), enquanto a empresa gastou com indenizações um total de R\$ 1.283.700,00, como será mostrado a seguir, ou seja, menos de 3% dos recursos obtidos do BNDES (BNDES, 2014)

A CDI ficou responsável pelas desapropriações nas comunidades da Acuí e Arienga para a instalação da empresa. As despesas ficaram a cargo da Usipar, descontando do valor da venda da área. Segundo Nascimento (2012):

Ocorreu sério descaso por parte da CDI pois esta não assumiu a responsabilidade pelo assentamento e as famílias foram apenas indenizadas. Além disso, a Usipar queria se responsabilizar apenas pela indenização das famílias que estavam dentro da área que passa a cerca da empresa, porém, as famílias que estão próximas ao empreendimento sofrerão influência e impactos diretos, mas não estavam sendo levadas em consideração (NASCIMENTO, 2012, p. 6).

A apropriação da área pela Usipar, além dos deslocamentos, deixou várias famílias que não foram desapropriadas isoladas no meio das terras que perderam, sem poder mais plantar e acessar a área desapropriada: “O pessoal que ficaram,

ficaram só naquele pedacinho, naquela bola ali ó, aí sem mato, sem floresta mais pra plantar, pra cultivar” (Entrevistada 12). Quando esses moradores remanescentes tentam colher frutas na área cercada, pescar nos igarapés ou fazer roça, eles são presos por seguranças particulares e entregues à polícia, que os trata como “bandidos”, o que revolta os moradores:

No tempo que vivia esses guarda aí um dia eu briguei aqui com eles. Eu só não quebrei o carro deles aí, porque eu não sabia que era deles aí, mas eu vim muito irada de raiva. Aí o menino veio e chamava: venha já rápido vovó, o tio fulano, o carro vai levando ele o policial vai levando ele. Eu disse por quê? O que foi que ele tava fazendo? Eles foram ajuntar um cupuaçu ali e a polícia pegou ele lá juntando cupuaçu e agora eles vão levando ele [...] Cheguei aqui perguntei pro policial aí: Porque é que vocês vão levando meu neto preso? Aí o que foi que eles disseram: por causa do cupuaçu que eles tavam ajuntando. E quem foi que mandou prender eles aí. Ah, o pessoal da, os vigia daqui da Usipar, que toparam eles lá juntando e agora eles nos avisaram pra nós vem prender eles [...] que o pai dele né, a mãe dele não plantou um pé de planta aí, agora ele vem querer escassear (Entrevistada 4),

Wanderley, na entrevista em outubro de 2014, fala de uma das piores experiências de desapropriação que a CDI acompanhou, mesmo considerando todos os problemas, erros e violências que acompanharam os deslocamentos anteriores, opinião que Jorge Dias, do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Barcarena, também expressou durante o processo destas desapropriações, relatado por Azevedo (2004):

Esse processo desapropriatório se configura numa ação irresponsável com as famílias atingidas, pois a empresa paga as indenizações pelas terras e benfeitorias, mas não se compromete em assentá-las em outra localidade (AZEVEDO, 2004, p. 64).

A professora Maria Hilda, desapropriada de Acuí entre as últimas resistentes, lembra que em Acuí em torno de 56 famílias foram desapropriadas (Maria Hilda, entrevista em 7 ago., 2014).

Documentos obtidos na CDI referentes às indenizações (laudos elaborados pelo Iterpa, listagem geral dos ocupantes, relatório dos indenizados por data de indenização, relatório das escrituras de cessão de direitos possessórios e compra e venda de benfeitorias), mostram várias contradições e levam a sérios questionamentos. O Quadro 14 mostra uma sistematização das listagens das desapropriações:

Quadro 14 - Pessoas titulares identificadas em 2003 nos relatórios da CDI para indenização da desapropriação pela empresa Usipar e valor total das indenizações.

Relatório/ Listagem	Proprietários Titulares	Pessoas não Indenizadas	Valor total (R\$) Indenização
Iterpa	25	8	506.919,00
CDI - Listagem geral	84	21	738.676,30
CDI - Indenizações por data	64	-	1.283.700,00
CDI -Escrituras de cessão	65	-	1.210.000,00

Fonte: CDI (2003a, 2003b, 2003c); Iterpa (2003). Elaboração do autor (2014).

O Iterpa elaborou 25 laudos com um método chamado “comparativo” (comparando simplesmente valores de diferentes instâncias em relação a construções e plantações, e tirando uma média entre o valor mais alto e o valor mais baixo), além de aplicar uma valorização da terra conforme localização e um índice de depreciação. Os laudos descrevem a estrutura (casas, malocas, galinheiros etc.), as dimensões de cada construção e o coeficiente de depreciação/valorização, além dos hectares de benfeitorias reprodutivas.

Neste levantamento, o menor valor de indenização estipulado é de R\$ 420,00 (uma estrada) e o maior de R\$ 95.725,64. Este último se refere a uma área com várias construções, pomares, porto, e é o único laudo no qual a terra nua também foi valorizada. Este fato causa estranheza, uma vez que todos são considerados posseiros e, portanto, somente as benfeitorias seriam inseridas nos cálculos da indenização.

Dos 25 moradores cuja situação foi avaliada pelo Iterpa, oito pessoas não foram indenizadas, segundo o relatório das indenizações pagas. Três dos 17 terrenos que foram indenizados tinham mudado de proprietário em comparação com aquele inicialmente identificado, o que pode indicar um processo de especulação fundiária ou erros nos registros originais dos nomes das pessoas.

Depois da avaliação do Iterpa, representantes da CDI e Usipar visitaram os “ocupantes” e elaboraram uma nova lista, identificando 84 pessoas morando na área disputada. Nesta nova lista constam somente valores totais de benfeitorias, sem apresentar novos laudos, além dos 25 já realizados pelo Iterpa. Destas 84 pessoas identificadas, 64 foram indenizadas no processo final.

O relatório dos indenizados da Usipar mostra a agilidade no processo dos deslocamentos forçados, as estratégias de desocupação e a existência de resistências.

As primeiras indenizações foram pagas no dia 2 de julho de 2003, e as últimas no dia 10 de dezembro, ou seja, em menos de seis meses todos os moradores foram deslocados. O valor médio pago às 65 pessoas foi de R\$18.615,38, sendo o valor máximo de R\$ 200.000,00 e o mínimo de R\$ 2.700,00.

Os dois primeiros ocupantes indenizados receberam os maiores valores pagos (29% do total) em relação às maiores áreas. O valor pago em relação à avaliação do Iterpa mais que dobrou (R\$ 95.725,64 para R\$ 200.000) e triplicou (R\$ 55.068,00 para R\$ 175.000,00). As demais indenizações foram muito inferiores a estas duas primeiras indenizações (Tabela 22).

Tabela 22 - Valores de indenizações por número de beneficiados deslocados pela Usipar.

Faixa de Indenização Valor Pago (R\$)	Número de Beneficiados	Percentual de Beneficiados (%)
50.000 – 200.000	2	3
25.000 – 49.000	10	16
15.000 – 24.000	12	19
10.000 – 14.000	6	9
5.000 – 9.000	28	44
0 – 4.000	6	9
Total	64	100

Fonte: CDI (2003a, 2003b, 2003c); Iterpa(2003). Elaboração do autor (2014).

Conforme a Tabela 22, 53% das pessoas receberam menos de 10 mil reais pela área desapropriada e, exceto dois valores mais altos, ninguém recebeu mais de 45 mil reais, quantia que dificilmente permite a compra de uma nova casa ou terreno equivalentes em outra área ou uma casa apropriada em uma localidade com condições de reprodução social, econômica e cultural semelhante ao local desapropriado.

O segundo maior valor recebido nestas indenizações foi pago a Cristina Vilaça e seu marido Antônio Vilaça, então empresário e atual prefeito da cidade (2014). Segundo a sua declaração de bens para a justiça eleitoral em 2008, Antônio Vilaça era dono de um patrimônio de R\$ 5.162.631,72, composto por casas, terrenos, lotes, cotas de capital em empresas, veículos e um tapete persa (UOL NOTÍCIAS, 2008). Segundo relatos de moradores de Barcarena, Vilaça sempre atuou na aquisição e venda de terrenos, terras e casas.

O relatório dos indenizados mostra a cronologia das desapropriações com observações (Quadro 15):

Quadro 15 - Cronologia das desapropriações, pessoas deslocadas e valores pagos pela Usipar.

Data Desapropriação	Grupos	Nº de desapropriações	Valor Indenização (R\$)
02/07/2003	1º grupo	2	375.000,00
23/07/2003	2º grupo	4	97.000,00
05/08/2003	3º grupo	3	40.000,00
16/09/2003	4º grupo	8	85.000,00
02/10/2003	5º grupo (área ao lado da Pará Pigmentos)	10	101.500,00
29/10/2003	6º grupo (área ao lado da Pará Pigmentos)	8	150.500,00
18/11/2003	Final (área ao lado da Pará Pigmentos)	5	58.000,00
02/12/2003	7º grupo (próximo do Acuí)	20	322.700,00
10/12/2003	Último	4	54.000,00

Fonte: CDI (2003c). Elaboração do autor (2014).

Observa-se que o processo levou menos de seis meses, referendando alguns grupos de resistência. A pequena comunidade foi aos poucos convencida e forçada a sair, em três momentos, deixando os “resistentes” cada vez mais isolados.

Os relatórios usam uma terminologia que evidencia a visão e estratégia da CDI em relação aos moradores da área. Primeiramente, as pessoas são identificadas pelo termo “interessados” nos laudos do Iterpa, que muda para o termo “ocupantes” nos documentos seguintes da CDI, e no relatório das escrituras são referidos como “cedentes de direitos possessórios e vendedores de benfeitorias”.

Analisando os termos utilizados pelas instituições, chamá-los de “ocupantes” retira o seu direito tradicional de moradia, posse e uso da área desapropriada por um Decreto, posteriormente vendida a empresas que só precisavam retirar “os ocupantes” que tinham perdido o direito de viver na área através de dois atos administrativos.

Entre o preço ofertado e o valor final da venda ocorreram negociações, mas provavelmente a proposta não é condizente com um valor justo, pois não há justiça nos deslocamentos forçados, além de não oferecer nenhuma assessoria técnica para os moradores. O valor inicial oferecido poderia ser calculado e composto de várias outras maneiras, mas certamente revelam o quanto a empresa estava disposta a pagar (Tabela 23).

Tabela 23 - Valor pago, em relação à primeira avaliação das desapropriações da Usipar.

Coefficiente preço final/preço inicial	Nº de desapropriações
4,1 a 8,0	14
2,1 a 4,0	32
1,1 a 2,0	46
0 - 1,0	8
Total	100

Fontes: CDI (2003); Iterpa (2003). Elaboração do autor (2014).

Há uma grande diferença entre os valores recebidos, que não se justificam somente pelo tamanho dos lotes, benfeitorias e plantações, mas provavelmente se estabeleceram a partir do poder de negociação da empresa.

A maioria dos moradores expulsos foi morar em Vila do Conde, enfrentando uma nova realidade que exigia a mudança do seu modo tradicional de vida e de subsistência, pois não podia mais plantar, colher e tinha que pagar por tudo que precisava (água, luz, moradia). A professora que morava e trabalhava na comunidade comenta sobre este processo brusco:

O momento que chegou a informação que as terras seriam vendidas ou ocupadas foi um desespero né, foi um grande desespero pras pessoas né, que moravam lá porque estão acostumados lá na dentro da área né, fazendo o seu trabalho, tendo as suas atividade [...]

Fizeram uma reunião aí, informando que a gente tinha que sair da área porque a empresa estava chegando e eles estavam precisando da área. Foi chamado, veio o pessoal da Iterpa né, veio o pessoal da CDI. Eles vieram fazer uma reunião lá, e aí deram um prazo curto pra saí, prazo curto mesmo de três meses [...]

Depois foram levando o pessoal pra negociar, fazer negociação. Umas famílias que eles levaram primeiro pegaram cinco mil, outras dez mil, quinze mil, até vinte e cinco mil. Eu soube que algumas famílias que tinham a área maior pegaram esse valor [...]

Eles diziam assim: 'olha você pega o seu dinheiro e compre uma casa bem longe daqui. Essas pessoas daí elas vieram mais pra cá pro Conde, então elas vieram pra cá pro Conde compraram uma casinha aí, uns gastaram todo dinheiro nem conseguiram comprar a casa [...]

E as plantaçoão ficaram tudo lá, plantaçoão, casa, tudo ficou pra lá; aí pode entrar na área aí e não vê é, mato, só mato, plantaçoão, e quando eles vieram pra trabalhar aí, eles logo correram a cerca, cercaram logo tudo depois que o pessoal foram indenizado né, pegaram o dinheirinho aí tiveram que saí tudinho, que eles deram o prazo de três meses né, aí os pessoal saíram pronto, eles cercaram a área [...]

Hoje essas pessoas que saíram de lá, elas tão sofrendo, eles sofreram porque eu senti na pele, porque como eu nasci aqui, tava acostumada na área vivendo na agricultura né (Entrevistada 12).

Há muitas contradições na instalação da Usipar. Em primeiro lugar, não foram exigidos os estudos de impacto ambiental (EIA), nem o relatório de impacto ambiental (RIMA), nem a realização de audiências públicas. Foi exigido somente um relatório de controle ambiental. Para o projeto portuário, posterior à implantação das fábricas, foi elaborado o RIMA. Em termos de controle ambiental, esta facilitação parece ter sido acompanhada por uma aceleração das desapropriações, em que os moradores da área contratada, aliados aos agentes da empresa, atuaram como facilitadores da desapropriação, junto com o diretor da CDI. Não foi elaborado nenhum plano de reassentamento. Houve resistências individuais, que foram registradas pela Usipar e CDI, assim nomeadas no relatório das indenizações, sem maiores preocupações.

Por razões escusas, deixaram algumas famílias morando numa área isolada, cercada pelo terreno apropriado pela empresa e impedindo o acesso dos moradores à terra produtiva. Prometeram que ainda iriam indenizá-los, porém, nunca mais voltaram, deixando uma pequena comunidade padecendo e esquecida. Uma das mais antigas moradoras da comunidade de Acuí, de “sessenta e poucos anos”, conta com indignação como foram abandonados e como são tratados quando tentam entrar nas áreas cercadas para colher frutas ou pescar:

Aí eu exigi com ela que ela logo nós tirasse daqui porque já tinham tirado o nosso trabalho aí, que nós trabalhava pra cá é valha, atravessa o igarapé pra lá já é do pessoal, pra lá o terreno do pessoal pra lá [...]

Eu falei logo pra ela, vocês tenho que indenizar tudo nosso trabalho logo aqui, nosso terreno, nossa, porque nós temo que procurar o nosso rumo, fica aqui pra quê, fazendo o quê? Olha, aqui não tem médico, não temo nada, não temos nem coisa pra ir pro hospital [...]

Agora vem chegar a época do colégio das criança, tinha um colégio aqui que nunca pagava nada pra chegar lá, agora pra época [...] essas estrada aí como é que tá feia, você já pensou o que é isso? [...]

Hoje não se pode comprar nada, porque não pode plantar também, tamos cercados. Bem ali passa já a outra cerca da Usipar aí (Entrevistada 4).

Enquanto muitos moradores perderam suas terras e casas, recebendo tímidas indenizações e nenhuma ajuda para o reassentamento, estes outros foram deixados isolados, e deles foram tiradas as condições de reprodução, além de não terem recebido indenizações. A imensa área desapropriada foi totalmente cercada, mas somente parcialmente ocupada e atualmente está completamente abandonada.

Depois deste processo violento de desapropriação, em benefício da empresa Usipar, a Vale tentou implantar uma Usina Termelétrica, a ser instalada, parcialmente, na área do Distrito Industrial.

8.2.2.3 Usina Termelétrica: nem usina, nem desapropriações - uma vitória

O pátio para as cinzas da Usina Termelétrica deveria ser construído dentro do Distrito Industrial. Uma mobilização popular e as avaliações negativas do Ministério Público e da Secretaria Estadual de Meio Ambiente impediram a implantação do empreendimento ainda na fase de licenciamento – apesar do parecer positivo do Conselho Estadual de Meio Ambiente. Este é fato inédito em Barcarena, especialmente porque os impactos dos deslocamentos forçados foram avaliados, levados em consideração e incluídos no parecer final.

O parecer técnico da SEMA, que indeferiu o pedido de implantação, baseia-se na análise profunda dos impactos previstos, inclusive em relação aos deslocamentos necessários, uma vez que o pátio de cinzas iria ocupar uma grande área no Distrito Industrial, conforme a Figura 8 (SEMA, 2008).

O parecer critica todos os aspectos apresentados no Estudo de Impacto Ambiental, visto que o sociólogo Wellington Cezar de Andrade, autor da tese “Vinte e cinco anos depois: efeitos sociais do Projeto Albras/Alunorte em São Lourenço (Barcarena-Pará)”, fazia parte da equipe de avaliação, e conhecia profundamente a realidade local.

No referido parecer há uma reflexão crítica sobre os empregos gerados durante a implantação e na fase de operação, o impacto da migração e o questionamento em relação à desmobilização dos trabalhadores no contexto de Barcarena. O peso da avaliação negativa em relação ao impacto do deslocamento forçado e a rica argumentação contida no parecer poderiam subsidiar futuras avaliações de projetos que implicam em deslocamentos forçados.

O texto do parecer, apresentado a seguir de forma sucinta, contém um discurso divergente da argumentação sustentada pelos demais órgãos públicos até então e posteriormente.

Figura 8 - Área Diretamente Afetada (ADA) dos Meios Físico e Biótico, delimitada pelas linhas vermelhas.



Fonte: SEMA (2008, p. 10).

Na área objeto de desapropriação, foram identificados 181 imóveis, pertencentes a 154 famílias, sendo 27 residentes permanentes e 280 não residentes. Levou-se em conta que a população não residente faz um uso econômico e/ou recreativo da área, mas não será tão afetada em comparação à população residente, no caso de eventual remanejamento (SEMA, 2008).

Curupé: 49 terrenos ocupados 15 famílias residentes;
 Dom Manuel: 110 terrenos, 6 residências;
 Acú: 19 terrenos/ocupantes, 6 residências permanentes;
 Núcleo da Vargem: 5 terrenos/ocupações, sendo 2 residências
 (SEMA, 2008, p. 57).

O parecer negativo em relação à instalação da usina levou em consideração os seguintes aspectos dos deslocamentos forçados, definidos como problemáticos (SEMA, 2008):

1. Apesar de o EIA reconhecer a relação de dependência dessas populações face aos recursos naturais, não foi feita uma avaliação dos impactos adversos resultantes das atividades do empreendimento sobre o uso do solo, não somente no aspecto cultural, mas também na logística da manutenção diária dessas pessoas.
2. A realocação involuntária da população (ou de parte dela) atingirá necessariamente as relações sociais atualmente existentes. “Certamente ocorrerão alterações das relações sociais e culturais construídas, como quebra de laços sociais de vizinhança e de comunidade longamente construídas, perda da solidariedade e da confiança manifestas nessas comunidades, e além da interferência no ritmo de vida cotidiano dos moradores” (SEMA, 2008, p. 65).
3. Não se deve esquecer que toda ação de remanejamento e, conseqüentemente, de reassentamento, implicam uma série de alterações nos modos de vida das populações.

Segundo o parecer, a EIA apresenta como medida mitigadora o “Programa de Negociação de Terras e Benfeitorias”. Este programa incidirá no processo de negociação, na tentativa de acordar os montantes e as formas de aquisição das terras, indenização de benfeitorias, cultivos e demais atividades produtivas, comerciais ou de serviços desenvolvidos na área, visando, sobretudo, evitar possíveis conflitos entre a população a ser removida e o empreendedor.

Estabeleceram-se como alternativas a indenização, o reassentamento ou a reorganização de propriedades. Na fase de planejamento do empreendimento constam: o cadastramento físico-territorial dos imóveis localizados na área; o cadastro socioeconômico das famílias a serem removidas; a avaliação dos valores dos terrenos, das benfeitorias e das atividades produtivas; a definição de alternativas de atendimento às famílias que ocupam a área e o acompanhamento e monitoramento social das famílias.

O parecer questiona o programa proposto, sobretudo nos seguintes aspectos:

- Falta esclarecimento das várias etapas relacionadas ao remanejamento das famílias, destacando as etapas de informação às famílias sobre os processos de indenização e a infraestrutura para os casos de reassentamento e “reorganização de propriedades”.

- Por que o monitoramento das condições de vida das famílias está previsto para ser iniciado seis meses após o remanejamento;
- A imprecisão dos dados sobre o número exato de famílias e de pessoas a serem remanejadas e, conseqüentemente, de famílias e pessoas que permaneceriam na área do “pátio de cinzas”;
- A imprecisão dos dados relativos ao quantitativo de famílias e pessoas residentes na área do entorno imediato da Área Diretamente Afetada;
- A não apresentação de estudo referente à identificação e avaliação dos impactos adversos decorrentes da supressão de vegetação sobre a dinâmica socioeconômica das populações que seriam mantidas na área, com as respectivas medidas mitigadoras/compensatórias;
- A não apresentação de estudo referente à identificação e avaliação dos impactos do empreendimento sobre as comunidades do entorno da Área Diretamente Afetada, que, apesar de ser uma mesma comunidade, seriam separadas com a realocação involuntária das famílias de parte deste contingente.

O parecer ressalta o impacto profundo na vida das famílias pobres, as medidas insuficientes propostas para mitigação, os levantamentos incompletos e imprecisos em relação aos moradores existentes, à delimitação das áreas e à especulação imobiliária. Questiona de forma incisiva: por que a “alteração da paisagem” foi considerada de alta magnitude, enquanto que a “realocação involuntária da população residente” não teve a mesma interpretação. Nas considerações finais, o parecer enfatiza os deslocamentos forçados:

Considerando que o estudo não se encontra completo em seus programas ambientais, no que concerne ao âmbito socioeconômico, apresentando ausências e inconsistências em muitas de suas ações mitigadoras e/ou compensatórias e, principalmente em relação ao complexo processo de realocação involuntária que interferiria diretamente nas condições de vida de inúmeras famílias até o momento completamente desinformadas e apreensivas quanto aos seus futuros [...]

“Sugere-se o INDEFERIMENTO do processo de licenciamento ora pleiteado” (SEMA, 2008, p. 81-82).

O parecer que questionou os impactos e levantou argumentos contrários à pretensa instalação da usina em todos os aspectos do Estudo de Impacto Ambiental, parece uma cópia inversa do projeto para aprovar, de antemão, a implantação do empreendimento, cujos pareceres relativizam os impactos

negativos previstos na instalação e funcionamento da usina. Ao contrário, o parecer que visa impedir a instalação sublinha os argumentos contrários e ressalta os impactos negativos.

Pode-se perguntar o que havia por trás do parecer negativo: a independência pretendida, em termos de fornecimento de energia, para as empresas Albras e Alunorte? A disputa entre a Vale e outras empresas pelo domínio da região industrial e portuária? Preocupações ambientais e sociais?

Porém, independente dos motivos que levaram ao parecer negativo, a argumentação e a relevância que os deslocamentos ganharam como impacto negativo poderia ser um marco do processo, antes e depois deste episódio. O parecer reafirmou o direito e a importância de não deslocar as pessoas que moram no Distrito Industrial que, segundo os planos do próprio distrito, deveriam ser despejadas em algum momento. Porém, o documento não se tornou referência para os conflitos e lutas que surgiram posteriormente em torno do Distrito Industrial.

8.2.2.4 ZPE e CAP: ampliando o distrito para driblar as resistências

Em 2006, a Vale, proprietária da Albras e Alunorte à época, decidiu, em parceria com a empresa chinesa CHALCO, ampliar a sua atuação no beneficiamento de bauxita, com a construção de uma grande refinaria (que pretendia ser a maior do mundo) sob o nome de Refinaria Alumínio Brasil China (ABC), posteriormente chamada de Companhia de Alumino do Pará (CAP), alimentada com bauxita da mina de Paragominas e transportada pelo mineroduto. O RIMA da refinaria sugere que foi a Vale que escolheu a área, e provocou a ação da CDI: “Para a escolha da área portuária, os critérios básicos considerados na análise foram: [...] A existência de área para implantação da Refinaria, com menor quantidade possível de desapropriações requeridas” (CVRD, 2006, p. 12).

A escolha, portanto, não priorizava a melhor localização geográfica, mas a menor quantidade de desapropriações exigidas. No mesmo relatório há três parágrafos sobre o Plano de Desocupação da CDI/Iterpa, responsáveis pela desocupação. Sem apresentar números, a ação prevista consistia em fazer um levantamento e pensar num processo de consulta sobre as alternativas, para, “assim, [...] reduzir as inseguranças e incertezas normalmente vinculadas a processos de relocação de população” (CVRD, 2006, p. 93). Mencionam, ainda,

“medidas de monitoramento das condições das famílias afetadas nos locais a serem ocupados” (CVRD, 2006, p. 93).

A dificuldade de atrair empresas para a área do distrito industrial devido às desapropriações que deveriam ser realizadas e a demanda constante da Vale para investir na nova refinaria para produzir alumina, levaram a CDI a concordar com a desocupação de uma área vizinha ao Distrito Industrial, que não tem acesso direto ao rio Pará (sem área portuária). Já em 2005, o governo estadual publicou um decreto reservando a área para a CDI, para fins de transferência a empresas interessadas na implantação de projetos industriais. Trata-se de uma área de 1.937 hectares, na qual a CDI e Iterpa, segundo o Decreto, deveriam “adotar as providências técnicas, executar e indenizar as parcelas sobre as quais eventualmente incidiam benfeitorias de terceiros cujos direitos deveriam ser respeitados” (JATENE, 2005, não paginado).

Em 2006, uma área de 580 hectares, dentro desta área maior, tinha sido objeto de um “instrumento particular de promessa de venda e compra irrevogável e irreatável de terreno destacado de maior porção” (CDI, 2006) entre a CDI e a Vale. Esta última se responsabilizou por disponibilizar os recursos necessários para indenizações das benfeitorias dos posseiros e forneceu um documento garantindo que o montante dessas indenizações seria deduzido no valor total da venda, observando o limite de até 20% (vinte por cento) do valor total.

O documento ainda define que a avaliação dos direitos possessórios existentes na área seria feita pelo Iterpa e as negociações realizadas pela CDI, acompanhadas por um representante da Vale.

Em 2008, a CDI vendeu definitivamente a área de 580 hectares diretamente à Companhia Vale do Rio Doce, descontando o valor pago de R\$ 1.162.557,67 pelas indenizações a ‘posseiros’, equivalente exatamente a 20% do valor da área vendida. Antes de abrir o processo de negociações e indenizações a CDI e a Vale já tinham decidido quanto a área e as benfeitorias valiam, sendo curioso que o valor máximo acertado foi alcançado.

Moradores de Arienga, comunidade vizinha da área desapropriada, que encontrei numa audiência pública organizada pelo Ministério Público estadual e federal, em outubro de 2014, sobre eventuais deslocamentos daquela comunidade, contaram que a compra dos terrenos foi feita por empresas terceirizadas, a um

preço baixo, enquanto que os intermediários recebiam, em seguida, valores mais altos diretamente da Vale, fato que não conseguiu comprovar.

As desapropriações foram acompanhadas e parcialmente realizadas por uma empresa contratada pela Vale, a Diagonal Urbana, que presta este tipo de serviço dentro e fora do país, tendo a Vale como uma das suas grandes clientes desde 1999. Segundo o site da empresa, o objetivo desta parceria é:

[...] estimular o desenvolvimento dos territórios em que está presente, levando em consideração os aspectos econômico, social e ambiental – assim como o legado que sua presença pode deixar para as futuras gerações. A relação se transformou em uma forte parceria, onde os compromissos com a ética, os resultados “práticos” e o rigor técnico pautaram e nortearam o grande número de trabalhos realizados desde então (DIAGONAL, 2014, não paginado).

Menciona um elenco de projetos que executa junto com a Vale, entre eles reassentamentos:

Apoio na realocação de famílias para viabilizar a implantação de empreendimentos ou infraestruturas logísticas envolvendo a pesquisa socioeconômica das famílias, a elaboração do Plano de Atendimento, o acompanhamento das negociações, a realização das remoções e o trabalho social de pós-mudança para as famílias socialmente vulneráveis. Assessoria ao processo de aquisição, compra e desmobilização de propriedades (DIAGONAL, 2014, não paginado).

O representante da CDI elogiou o trabalho da Diagonal Urbana, como uma intervenção que materializava a preocupação da Vale com as comunidades, inclusive depois das desapropriações (Entrevista Wanderley, 2014). Porém, não foi encontrado nenhum relatório de qualquer intervenção e acompanhamento desta empresa na CDI, na Vale, nem mesmo na Diagonal Urbana.

A atuação da Diagonal Urbana parece estar mais ligada à eficácia e eficiência das desapropriações do que à preocupação social com as comunidades. Um relato sobre a sua prática como contratada da Vale, no processo de desapropriação de famílias na ilha do Maranhão ilustra o *modus operandi* desta empresa:

[...] buscou mapear a população e suas formas de organização, e a marcação das casas que estariam situadas na área de remoção. Esta iniciativa gerou um clima de apreensão nas famílias, pois de repente tiveram suas residências marcadas em suas paredes frontais com tinta preta assinalando-as como objeto de remoção, sem saberem para onde, por quem e em que condições. A orientação para os moradores foi a de que não fizessem melhorias nas casas, roçados ou em instrumentos de trabalho, pois não entrariam na avaliação do valor das residências para cálculo da indenização pelo remanejamento (PANTOJA, 2010, p. 4).

Contrariando o relato em relação às desapropriações pacíficas e harmoniosas, 18 moradores entraram na justiça, requerendo indenizações justas, acordadas com o Iterpa em 2005, mas que nunca foram cumpridas, segundo José Raimundo Araújo, do Comitê de Ética e Cidadania de Barcarena (ORM, 2004). Segundo a Vale, eles não teriam direito a receber nada, e a reivindicação desses moradores também é contestada pela CDI. Os dados fornecidos pela CDI mostram que 123 pessoas e empresas foram indenizadas, recebendo entre o mínimo de R\$ 2.200,00 e o máximo de R\$ 330.200,00, em média R\$ 34.615,52 por proprietário, em três comunidades: Tauá, Santa Rosa e Trevo do Peteca (Tabelas 24 e 25).

Tabela 24 - Desapropriados por comunidade de origem para ZPE e CAP, 2008.

Comunidade	Número de Indenizações
Tauá	37
Santa Rosa	58
Trevo do Peteca	27
Sem informação	1
Total	123

Fonte: CDI/PA (2008). Elaboração do autor.

Tabela 25 - Perfil dos desapropriados e valor da indenização por grupo da área ZPE e CAP, 2008.

Tipo	Número	Indenização em R\$
Empresas	6	580.400,00
Igreja	1	34.000,00
Escola municipal	1	50.000,00
Associação de futebol	1	45.000,00
Moradores titulares (4 pessoas com duas indenizações)	95	3.498.184,00
Coabitantes	19	50.125,00
Total	123	4.257.709,00

Fonte: CDI/PA (2008). Elaboração do autor.

Dezessete “titulares” receberam mais que 60 mil reais cada, com as indenizações. Dois desses agentes são empresas. As 17 indenizações representaram 48% dos valores oficialmente pagos, e 37 pessoas receberam menos de 10 mil reais por suas propriedades, sendo o menor valor RS 2.200,00. Entre

estas 37 pessoas há 17 identificadas pela CDI como coabitantes, que receberam um valor de R\$ 2.600,00 cada. Os demais agentes (69) receberam entre R\$ 10.000,00 e R\$ 60.000,00 (CDI, 2008).

Sem nenhum programa de reassentamento, fica evidente que a maior parte dos valores pagos não oferece condições de investimento numa vida de boa qualidade e de oportunidades num outro lugar. Muitas das pessoas, segundo depoimentos dos moradores de Arienga, mudaram para o outro lado da pista, para dentro do Distrito Industrial, onde tinham família, acesso a terra e algumas até residências:

A desapropriação da área para a Companhia de Alumínio do Pará foi articulada com a desapropriação da área prevista para ser a Zona de Processamento para Exportação (ZPE).

A ZPE de Barcarena foi criada por Decreto federal de 1989, com 140 hectares, à margem da baía do Arrozal. Em 1993, sua localização foi alterada para a margem da rodovia PA-483, e ampliada para 925,77 hectares, dos quais, 580,1 ha pertencem hoje à mineradora Hydro e à Companhia de Alumino do Pará. Em abril de 2009, um decreto federal regulamentou a Lei Federal nº 11.508/2007, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das ZPEs brasileiras. Em 2009 começaram as obras de instalação da ZPE de Barcarena, porém, sem liberação de recursos significativos, e sem outras empresas interessadas ou com intenções de investir. A área foi desocupada e cercada e para não perder a legalidade da obra, iniciou-se a construção de poucas instalações:

Teria que iniciar as obras de implantação até 30.7.2009 e a partir daí dois anos para completar, em função disso se fez um projeto de vedação e adaptação de pórtico de entrada, como isso já caracteriza um início de obra (CAP, 2009)

Uma obra de fachada para não perder a legalidade. Desde sua criação não avançou além da desocupação e construção de instalações mínimas, sem nenhuma empresa instalada. Nem a CAP chegou a iniciar suas obras.

Em uma reunião do conselho da autoridade portuária em 2009, Kleber Menezes, empresário portuário, questionou o porquê do novo lugar escolhido para assentamento de empresas e indústrias, e recebeu a seguinte resposta de Raimundo Wanderley, da CDI:

Talvez a grande diferença do fomento da importação/exportação o que a ZPE tem em relação ao Distrito Industrial é exatamente o porto, a ZPE de Barcarena foi praticamente concebida junto com o porto de Vila do Conde [...]. Observou que a locação de uma ZPE deveria ser o mais próximo possível do porto, para que não se tenha o trânsito interno muito grande.

Qual foi o critério adotado pela CDI para escolha da área afastada uns 15 km do porto de Vila do Conde para ser o sítio da ZPE, se foi pela função estratégica ou por um aproveitamento do fragmento do terreno original pertencente a CDI?

O Diretor Técnico da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará, Raimundo Wanderley, respondeu que o critério utilizado para determinar a área da ZPE, iniciou pelo Distrito Industrial, foi realizado o projeto executivo e já está zoneado. Observou-se que o grande complicador da não implantação ainda deste projeto, é que se precisa dar uma destinação para as famílias que hoje ocupam aquela área. Baseado nisso a primeira concepção imaginada para ZPE, era exatamente ao lado do Distrito Industrial (CAP, 2009, p. 7).

8.2.2.5 Permanências, desapropriações e indenizações em negociação

Em 2010, um novo processo de negociação foi iniciado neste contexto de constantes desapropriações, planos para deslocamentos e poluição industrial. Em audiência pública em Vila do Conde, dia 28 de junho de 2010, organizada pelo então senador José Nery, sobre os problemas de poluição em relação às indústrias em Barcarena, foi criado um grupo de trabalho, com três representantes das comunidades, eleitos naquele momento. Na audiência ficou evidente a situação de calamidade em que viviam os moradores do Distrito Industrial e da Vila do Conde, cercados por indústrias que não conseguem evitar ou controlar a poluição da água, da terra e do ar, e ainda ameaçados pela indefinição da situação de permanência.

O grupo de trabalho recebeu a incumbência de formular alternativas de remanejamento das famílias ocupantes da área da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará (CDI):

Art. 1º Fica criado o Grupo de Trabalho (GT) com os seguintes objetivos:

- a) cadastrar as famílias ocupantes da área de propriedade da CDI/PA onde será implantado o Distrito Industrial de Barcarena;
- b) formular alternativas para o remanejamento das famílias a que alude a alínea “a”.

Este grupo de trabalho, criado no final do governo estadual da governadora Ana Julia, em 2010, permaneceu “adormecido” por algum tempo, com as eleições e

troca de governo, até que o novo coordenador da CDI, Sidney Rosa, decidiu acioná-lo (Entrevista Wanderley, 2014).

A CDI, como coordenadora do grupo de trabalho, contratou a UFRa/Fundação de Apoio à Pesquisa Extensão e Ensino e Ciências Agrárias para realizar o cadastramento e levantamento de dados para a elaboração do perfil socioeconômico de, supostamente, 450 famílias ocupantes da área pertencente à CDI/Pará. Este número foi estimativa da CDI, muito aquém da realidade levantada pela UFRa (1622 famílias). A equipe de pesquisa era formada por engenheiros agrônomos, um economista, uma turismóloga, uma administradora e um estatístico (COSTA, 2012), portanto, sem contar com antropólogo, assistente social, sociólogo ou engenheiro civil. O grupo finalizou a pesquisa em menos de um ano.

Apesar do grupo de trabalho ter recebido um mandato de 180 dias, prorrogável por mais 180 (o que oficialmente não aconteceu), o grupo se reuniu e trabalhou desde 2011 com legitimidade não formalizada por decreto, mas reconhecida pelo conjunto de atores que dele faziam parte.

O grupo de trabalho é composto majoritariamente de representantes do governo, mas a sua atuação permanente foi mérito do protagonismo dos representantes não governamentais, como pude acompanhar durante os anos de 2013 e 2014. Eles marcavam as reuniões do grupo, faziam visitas às instituições para negociar encaminhamentos específicos, chamaram o Ministério Público para intermediar, visitaram e acompanharam as intervenções no município etc.

Esses representantes e outras lideranças tinham realizado, em 2010, sob a coordenação do Instituto Internacional de Educação do Brasil (IEB), um “Mapeamento das comunidades localizadas no entorno das áreas de empreendimentos de mineração no município de Barcarena-Pa” (DAVI; MIRANDA; GADELHA, 2010). Mapearam 366 lotes e entrevistaram moradores sobre a situação em que viviam. Perguntados sobre a expectativa de ficar ou sair da propriedade, 73% responderam que gostariam de sair, 2% de ficar e 25% não responderam (geralmente porque não foram encontrados nos lotes sem moradores presentes). Este resultado influenciou fortemente o posicionamento dos representantes não governamentais do grupo de trabalho, como relata Petronilo, um dos três representantes eleitos:

Nós fizemos um levantamento lá em 2010 [...] se as pessoas queriam permanecer na área ou queriam sair: noventa e 98%²⁸ decidiu que queria sair, porque não aguentava mais esse impacto. A nossa luta ia ser se eles decidissem a maioria que queria ficar, nós íamos lutar pra ficar, íamos lutar pra despoluir, exigir projetos pra lá, pro pessoal produzir. Era essa a nossa luta. Aí mudou totalmente, porque eu nunca entrei numa luta pra pessoas saírem, eu sempre lutei pra ficar (Entrevista Petronilo, 2014).

Com a publicação do cadastramento e perfil socioeconômico de famílias ocupantes do Distrito Industrial (COSTA, 2012), abriu-se uma nova fase. Os representantes das comunidades tinham uma agenda de negociação que incluía o reassentamento urbano e rural, indenizações por danos sofridos, indenizações e assistência até o momento de remanejamento e apoio no período depois dos reassentamentos. Nas palavras do Petronilo:

Nós começamos, então, a exigir as indenizações e remanejamentos, aí indenizações pra todos e o remanejamento pra quem vai pra área urbana e quem vai pra área rural. Começamos a discutir a possibilidade da área. Em reuniões com a SPU conseguimos a área. [...] Liberaram uma área pra construir um condomínio urbano. Fomos com o Iterpa e fomos localizar algumas áreas, fizemos o levantamento, o Iterpa fez o levantamento, eles têm até hoje o mapa, que era pra assentar o pessoal rural (Entrevista Petronilo, 2014).

Instalou-se uma trama complexa de negociações, que avançou aos poucos na formulação de alternativas concretas, num processo lento e muitas vezes interrompido.

Para poder reassentar moradores, exigia-se um local de destino com infraestrutura e moradias prontas. A Cohab (Companhia de Habitação do Pará), órgão do Estado, apresentou um plano, com recursos próprios e do Governo Federal (Minha Casa Minha Vida), de um novo bairro de moradias populares no centro da Vila dos Cabanos, área verde sob jurisdição da Secretaria do Patrimônio da União. A Cohab chegou a apresentar, numa audiência pública com a população do Distrito Industrial, o projeto elaborado, que deixou muitos moradores interessados. Nas reuniões seguintes não ficou claro se as pessoas que optassem pela moradia no novo bairro teriam que abrir mão de indenizações pelas casas e benfeitorias que possuíam. Para dimensionar a demanda real dos moradores do Distrito por moradias, foi feito um cadastramento em cada comunidade, com menos adesão do que o esperado por parte do grupo de trabalho. Observando locais de

²⁸ Petronilo deve ter considerado que somente 2% se pronunciou para ficar, considerando os outros 98% como querendo sair, o que soma 25% das pessoas que não opinaram

cadastramento e ouvindo os moradores, percebi muita desconfiança, além de muitas querendo apostar em indenizações em vez de em moradias populares.

A área escolhida ainda não foi transferida da União para o município, impossibilitando o início das obras. Como a população manifestou uma demanda menor do que a prevista, a área destinada também foi diminuída no projeto, sendo uma parte destinada a outras obras de habitação. Sobre este impasse, Wanderley, da CDI, afirma (Entrevista Wanderley 2014):

Numa área que começou com 60 hectares, hoje tá com 42 hectares. Esta área de 60 hectares lá dentro da Vila dos Cabanos, ela seria repassada pela União, pela SPU [...] Só que a gente não via eles se mexerem e [...] ainda não chegou no finalmente, a finalização no cartório ainda não concluiu. Ainda tá esse imbróglio e no meio do caminho a presidente da Cohab sai, e aí sabe como é, houve um descompasso. O processo já estava devagar estavam esperando a Cohab deslanchar. Eu tendo as casa pronta fica fácil, fica fácil porque a nossa grande dificuldade lá é credibilidade, o pessoal não acredita mais.

Para o reassentamento rural, os representantes das comunidades foram, juntamente com o Iterpa, procurar outras áreas rurais que poderiam ser compradas e preparadas para reassentamento. Alguns terrenos foram encontrados, mas ainda não desapropriados.

A lentidão no processo de disponibilizar as áreas para reassentamentos, o início das obras e a questão das indenizações continuaram a serem fatores de insegurança. Não havia garantias de indenizações para as pessoas que optassem pelo reassentamento e no mapeamento feito pela UFRa não havia laudos com valores, somente o levantamento de benfeitorias. Sem laudo, ninguém tinha qualquer ideia como o governo avaliaria o valor das propriedades dos moradores.

A lentidão da burocracia estatal, os entraves entre as esferas de governo e a evidente falta de orçamento para avançar, de fato, com a concretização das alternativas de moradia, somaram-se outros fatores que complicaram o avanço do trabalho do GT:

- Havia moradores que não queriam e ainda não querem sair, e cuja voz foi silenciada no processo do trabalho do GT;
- A população do distrito é muito diversa; não há uma identidade coletiva, e as comunidades vivem de certa forma sem se comunicar;

- O GT criado não liberou recursos para a articulação e mobilização local da população, o que dificultou o trabalho dos seus representantes.
- Desastres e problemas ambientais provocados pelas empresas tiveram grandes impactos em algumas comunidades, que não querem ou podem mais esperar a finalização do processo iniciado pelo GT (muitos moradores saíram das áreas).
- Os representantes das comunidades no GT perderam parcialmente a representatividade nas comunidades, em consequência da dinâmica do trabalho imposta pela lógica da administração pública (muitas reuniões, a maioria realizada em Belém, sem comunicação pública, períodos sem reuniões, relações não formalizadas – o trabalho do grupo de trabalho não foi prorrogado oficialmente)..

A CDI optou por estratégias de negociações diretas com moradores, oferecendo somente indenizações. Um morador do bairro industrial, de 60 anos, expressou sua visão deste processo:

Quando o governo decidiu vir a campo, já veio com uma outra coisa, porque assim, no momento que eu digo que eu não quero mais morar aqui e eu quero sair daqui mas eu quero alguma coisa, aí o governo entende que qualquer besteira que você dê tá bem ressarcido, tá bem feito e não era isso, não era isso que o povo queria [...]

Existe uma coisa muito negativa em relação a esse projeto do governo federal que é a minha casa minha vida né, que é uma casa muito pequena né, e aí muito caro também né, tem esse detalhe terreno pequeno né, então sendo que essa agora, porque vai haver um número muito grande de pessoa que não vão querer a casa eles vão querer a indenização [...]

Tem lá pessoas que são de fora do Maranhão, Piauí, Ceará, São Paulo é, é forte, ali de, por exemplo, tem gente ali né, do, da Bahia, essas pessoas assim elas não tem amor ao lugar, elas só ficam lá em quanto tá dando para trabalho mas elas sempre tem a intenção de voltar pro lugar delas e fora que são outras de outros municípios como Abaetetuba, Igarapé Miri, Moju, Cametá e aí sucessivamente né (Entrevistado 7).

Com as eleições em 2014, o processo iniciado foi novamente paralisado. Porém, dois fatos ressuscitaram a questão dos deslocamentos e desapropriações no Distrito Industrial: uma série de acidentes ambientais provocou intervenções do Ministério Público Federal e Estadual e a responsabilização das empresas e, no final de 2014, a presidência da CDI foi assumida por uma pessoa que tinha realizado o levantamento da situação no Distrito Industrial para o Grupo de Trabalho.

O MPF e o MPE procuram, desde então, elaborar um Termo de Ajustamento de Conduta com o Governo Estadual para a solução dos problemas dos moradores

do Distrito Industrial. Isto aparenta ser uma estratégia de boas intenções, mas sem nenhum fundamento histórico e contextual. Em vez de reorganizar e dar continuidade ao processo iniciado pelo Grupo de Trabalho, o Ministério Público organizou audiências públicas (acompanhei três) em cada comunidade no Distrito Industrial, com a presença da CDI, onde a complexa situação foi debatida a partir de perguntas simplificadas: quem quer ficar e quem quer sair? Quem quer indenização e quem quer reassentamento?

Pelo tempo de insegurança em que as pessoas vivem, desde a criação do Distrito Industrial, a chegada de novas empresas e principalmente desde o mapeamento de 2012 e devido aos problemas de poluição não solucionados não é de se estranhar que quase todas as comunidades optassem por querer sair e receber indenizações (mesmo sem ter ideia do valor), sendo, porém, a solução menos adequada em termos de garantia de direitos humanos, principalmente para comunidades rurais e tradicionais.

Nesta nova dinâmica, as comunidades foram consultadas, mas sem ter apresentado opções claras, propostas, avaliação de consequências e reflexões críticas. O Ministério Público Federal e o Estadual pretendem elaborar o TAC para o governo estadual, obrigando-o a garantir uma solução para os moradores. É preocupante pensar que a consulta resultou na constatação de que a maioria só quer indenização, podendo com isto isentar o Estado de qualquer obrigação de garantir reassentamentos e investimentos para reorganizar as bases econômicas, sociais e culturais das comunidades.

Paralelamente, a CDI, sob a legitimação das audiências públicas e do acompanhamento do MPF e MPE, está negociando com algumas comunidades específicas no Distrito Industrial, principalmente as mais atingidas pela poluição, o seu deslocamento e indenização (sem reassentamento). A estratégia da CDI, expressa durante as audiências públicas, é vender as áreas a empresas interessadas e usar o dinheiro para as indenizações. Esta estratégia está sendo aplicada às comunidades atingidas pelos vazamentos de caulim da Imerys e da poluição pelo coque de petróleo.

Esta estratégia aparenta atender a uma demanda e acabar com a situação de abandono das casas pelos moradores, devido à poluição. De fato, já havia deslocamento forçado provocado pela poluição ambiental, mas ainda não houve processo de indenização e muito menos propostas de reassentamento. A maioria

das pessoas quer receber uma indenização que pode ajudar no investimento em sua nova vida, uma vez que já deixaram tudo para trás.

Este processo premia as empresas poluidoras, que não são responsabilizadas de indenizar as pessoas atingidas pela poluição, e nem de investir no controle ambiental dos seus processos produtivos. Outra consequência desta estratégia é de que as outras comunidades que permanecem no distrito ficarão cada vez mais isoladas e cercadas por áreas de empresas.

Os líderes comunitários do Grupo de Trabalho tentaram manter a dinâmica e a proposta elaborada de indenizações e reassentamentos, participando de todas as audiências públicas e pedindo apoio às comunidades para serem referendados como seus legítimos representantes. Sua maior força, porém, está na sua articulação com políticos que conseguem interpelar o governo e apresentar sua visão clara desta realidade complexa.

São várias as disputas, as estratégias e os atores em torno do Distrito Industrial, que fazem parte da vida de muitas pessoas. Estas negociações condicionam de forma permanente a perspectiva e a forma como essas pessoas irão organizar sua vida. Neste caso, um impacto indireto, ainda não considerado na maioria das negociações e planos, é o isolamento no qual ficará a Vila do Conde, que hoje serve de centro comercial e de prestação de serviços para a população ao seu redor, principalmente aquela que vive no Distrito Industrial.

8.2.2.6 - O caso Dom Manoel: o preto do coque ao lado do branco do caulim e uma comunidade fantasma

A comunidade Dom Manoel se enquadra na nova estratégia da CDI de negociação direta com algumas comunidades, oferecendo somente indenizações. É uma comunidade localizada atrás da empresa Tecop (coque de petróleo) e ao lado da empresa Imerys (caulim). Sua história de ocupação mais intensa é recente (10 anos), mas parte de seus moradores são moradores tradicionais de Barcarena e já estão vivenciando um terceiro deslocamento forçado, fato desconsiderado nas intervenções feitas pela CDI e Ministério Público (Figura 9).

Figura 9 - Comunidade Dom Manoel, no Distrito Industrial.



Fonte: Google Earth (2014).

Uma das primeiras moradoras da área, de 44 anos, contou a história da ocupação do Dom Manoel. Ela morava originariamente em Barcarena, na comunidade Ponta Grossa, quando sua família foi deslocada para a instalação do Porto da Vila do Conde e Albras. Na época, sua família recebeu um terreno em Vila do Conde, onde construiu, por conta própria, uma casa simples de madeira. Quando foram expulsos da sua terra de origem, viviam da roça e da pesca e, quando vieram para a Vila do Conde, procuraram uma nova área para fazer sua roça. Inicialmente usaram áreas da comunidade do Pramajó, donde precisaram sair devido a novos empreendimentos.

Procuraram uma nova área e a encontraram no lugar que hoje se chama Dom Manoel, antes conhecido como Cabeceira do Curuperé. Na área, faziam roça, iam e voltavam de bicicleta para a casa em Vila do Conde, e às vezes pernoitando na própria roça.

Foram inicialmente três famílias que começaram fazer roças aí e registraram a área no Iterpa, pagando anualmente uma taxa. Nos anos seguintes, a empresa Rio Capim Caulim desapropriou e indenizou uma pequena área da comunidade, sem prejudicar a roça das famílias.

Mais recentemente, um novo grupo de pessoas e famílias chegou para ocupar terras na comunidade, moradores da Vila do Conde e ex-trabalhadores da construção das instalações da Imerys. Para evitar conflitos e poder manter suas atividades na área, as famílias que faziam roça e tinham registro da área lotearam uma parte e venderam os lotes para as famílias.

Quando a UFRa entrou na comunidade para fazer o levantamento socioeconômico, avisou os moradores para não fazerem mais nada na área, nem plantar nem investir, pois todos iriam sair. Assim, a comunidade deixou de viver e produzir ali.

A proposta de retirar todas as pessoas da comunidade não era nova, já circulava havia oito anos. A comunidade já havia sofrido várias investidas e intervenções. A comunidade já teve de enfrentar a White Martins e a empresa Buritirama, que comprou uma área logo ao lado da entrada da comunidade, com a intenção de trabalhar com manganês. A comunidade protestou e questionou o empreendimento, inclusive a licença ambiental. A empresa chegou a murar a área e construir as instalações, mas está parada há quatro anos e as instalações se deteriorando.

Três anos atrás, em 2011, chegou a empresa Tecop, que trabalha com coque de petróleo. A empresa cercou a sua área, do lado esquerdo da rua que dá acesso à comunidade, e construiu suas instalações, inclusive um pátio onde estoca o coque a céu aberto.

Tecop é a primeira que fabrica o coque, um tipo de combustível obtido sem combustão pelo aquecimento do carvão betuminoso e que é anunciado pela própria empresa e até pelo Governo do Estado, quando da época da inauguração da sede, ano passado, como inofensivo à saúde. A Buritirama, de acordo com Petronilo, por não ter o Estudo de Impacto Ambiental e nem o Relatório de Impacto Ambiental (EIA-Rima), está impedida de funcionar, para o alívio da população. “Está parada porque fizemos muita pressão. Ela faz a sinterização do manganês, que eleva a temperatura das peças de minério a 1.200 graus centígrados. Acontece que o manganês, quando chega em 100 graus, libera arsênio no ar, que provoca câncer”, explicou (DIÁRIO DO PARÁ, 2013, não paginado).

Enquanto as negociações das indenizações e desapropriações da comunidade Dom Manoel aconteciam, a empresa Imerys tentou avançar sobre as terras da comunidade, numa área que já lhe pertencia legalmente, perto de uma das suas bacias, e não havia sido ocupada. Porém, em vez de murar somente esta área, os trabalhadores avançaram para as terras da comunidade e só pararam quando moradores questionaram a ação e obrigaram o pessoal a se retirar do local.

Muitos moradores já deixaram a comunidade do Dom Manoel devido à poluição provocada pela Tecop. Em 2014, restaram apenas cinco famílias morando na área, as outras casas foram abandonadas.

Na mais recente negociação com a CDI, que se iniciou no segundo semestre de 2014, a CDI alegava que havia uma empresa francesa de fertilizantes querendo se instalar ali. Como no mapeamento feito em 2012 não havia laudos indenizatórios, e já se passaram quatro anos até este novo momento, a CDI precisou elaborar novos laudos para poder iniciar a negociação das indenizações.

A empresa Singeo, criada no dia 22 de agosto de 2014, formada por pessoas da UFRa que tinham feito o primeiro mapeamento, foi contratada pela nova diretora da CDI, que era a coordenadora do mapeamento da UFRa, no dia 27 de agosto de 2014 para a avaliação de 147 imóveis rurais, localizados na comunidade Dom Manoel e posterior na comunidade Curuperé.

Os laudos referentes a Dom Manoel foram apresentados numa audiência pública (que participei) pela diretora da CDI e dois técnicos da Singeo, com um discurso de quem queria resolver os problemas da comunidade e que a elaboração de laudos era um trabalho técnico e objetivo (critérios técnicos), até favorável à população (melhores valores). Na audiência pública, vários moradores questionaram os valores. Os maiores questionamentos foram em relação ao prazo estipulado para aceitar ou não a proposta de indenização (três dias), o fato de que o valor disponibilizado era menor do que o valor da venda da área para a empresa e porque o próprio governo não disponibilizou orçamento. Uma intervenção do Ministério Público Federal e Estadual definiu um maior prazo para decidir e negociar.

Ao receberem os laudos em domicílio, os moradores ficaram revoltados quando os leram, pelos baixos valores e pelas falhas apresentadas, como a desconsideração da totalidade das plantas existentes nos lotes. O líder comunitário elaborou, com contribuições minhas, uma contraproposta de metodologia de avaliação do valor de indenização.

- Em vez de um valor por metro quadrado construído, segundo uma tabela da construção civil, propõe-se a valorização do imóvel conforme o mercado imobiliário para uma casa parecida, ou melhor, num bairro para onde os moradores podem se mudar.

- Em vez do valor de referência no laudo por metro quadrado de terra nua, sugeriu-se o valor de referência que consta para o metro quadrado de terra nua de áreas próximas de área urbana apresentado no estudo para construção da ferrovia norte sul (ANTT, 2013, p. 59, 60).
- Em vez dos valores únicos por planta/árvore/plantação apresentada, novos cálculos para cada planta/árvore/plantação, considerando sua produtividade anual, os anos de perda de coleta e o investimento necessário para que uma nova plantação chegue a produzir como a plantação desapropriada produzia.

Neste último ponto, os valores que Iterpa usou na avaliação das benfeitorias produtivas na comunidade de Acuí eram:

- Mandioca plantada e bom estado de fitossanidade – 1.400 reais por hectare, aplicando ainda um coeficiente de depreciação;
- Pomares por fruteiras diversas – 3.000 reais por hectare, aplicando ainda um coeficiente de depreciação.

A empresa Soluções Georreferenciamento e Avaliações de Imóveis (SINGEO) que elaborou os laudos para negociar as desapropriações da comunidade Curuperé (SINGEO, 2014) aplicou um valor de R\$ 746,67 para um hectare de roça de mandioca, e por árvore frutífera, sem justificar a origem dos cálculos (Quadro 16).

Quadro 16 - Valor definido das plantações por SINGEO na comunidade Dom Manoel, 2014.

Árvore frutífera	Valor (R\$)
Açaí	57,17
Coco	83,53
Abacate	34,38
Cupuaçu	39,60
Mamão	16,38
Laranja	8,94
Acerola	29,32
Caju	42,28

Fonte: Laudos elaborados pelo Singeo (2014); Elaboração do autor.

Para avaliar o significado destes valores, apresento um cálculo baseado em estudos técnicos sobre a produção de açaí e de coco.

Para o cálculo de indenização de um hectare de árvores de açaí em plena produção, aplica-se a seguinte fórmula, pautada na metodologia de cálculo de investimento e rendimento apresentada por Lima Barreto, Crislon da Silva, Galvão Vieira y Amanajás Pena (2012). Nesse estudo, apresenta-se o investimento

necessário desde a preparação da terra até a primeira safra (depois de dois anos), sendo que a produção plena se realiza somente depois do quinto ano. Para calcular quanto um morador perde e precisa investir para voltar a poder colher açaí e vender, é necessário fazer o seguinte cálculo:

Investimento de três anos + dois anos de renda líquida máxima perdida + diferença entre três vezes a renda líquida máxima e a renda líquida realizada no terceiro, quarto e quinto ano:

$$10.744,18 + 16.599,54 + (24.899,31 - 7.318,31) = \text{R\$ } 44.924,72/\text{ha}$$

Para saber quanto vale cada palmeira de açaí, é necessário dividir este valor pela quantidade de açazeiros por hectare, sendo aproximadamente de 500 plantas/ha, cada uma produzindo em média 20 kg de frutos/ano.

$$\text{R\$ } 44.924,72 / 500 \text{ árvores} = \text{R\$ } 89,85 \text{ por árvore}$$

Para cada palmeira de açaí, o laudo apresenta um valor de R\$ 57,17, enquanto um cálculo pautado num estudo técnico chega a um valor de R\$ 89,85, uma diferença de R\$ 32,68 por árvore.

A produtividade da cultura do coco no Brasil dobrou no período de 1990 a 2009, indo de 3.400 frutos/ha para cerca de 7 mil frutos/ha, sendo que no Pará a produtividade é de 10,10 mil frutos/ha, com preço médio de R\$ 0,8/coco (ALVES, JUNIOR, 2011).

Num cálculo semelhante ao aplicado para o açaí, chega-se à seguinte fórmula: Três anos de investimento + três anos de perdas de venda de coco + um ano de venda perdida:

$$2941 + 4090 + 5472 + 4 \times 0,8 \times 10 \text{ mil} = 21.503 + 32.000 = \text{R\$ } 53.503,00$$

Com uma média de 205 pés de coco por hectare, cada pé de coco produzindo deve ser indenizado por um valor de R\$ 261,00 (=R\$ 53.503,00/205 pés), enquanto o laudo apresenta um valor de R\$ 177, 47.por pé de coco.

Na negociação ficou evidente a ausência de assessoria técnica para as comunidades, que perceberam que suas propriedades e investimentos não eram

avaliados pelo que valiam, e precisavam de técnicos que pudessem elaborar novos laudos, contralaudos.

Muitas questões ficaram fora do processo de indenização (danos à saúde, perdas durante os anos de insegurança e poluição, valores pelo fato de ser comunidade, de pertencer a uma área industrial etc.).

Até dezembro de 2014, a comunidade ainda não tinha conseguido chegar a um acordo com a CDI. Ela permanece unida e, na fala do presidente da associação de moradores: “por minha parte, se esse processo continuar, não estou com pressa...”. Em dezembro 2014 houve um acordo informal de aceitação dos novos valores propostos pela CDI. Ficaram de pagar até o mês de dezembro de 2014, mas não pagaram nada até março de 2015, quando a CDI avisou que não havia mais empresas interessadas e, portanto, não poderia mais proceder às indenizações.

8.2.3 Portos para o mundo e terras para ninguém

A inserção de Barcarena na dinâmica do mercado mundial como via de exportação de interesses multinacionais aumentou o interesse pelo complexo portuário-industrial de Barcarena como lugar de logística estratégica. A proximidade relativa dos mercados europeus, americanos e asiático, a existência da matéria prima na Amazônia e no centro-oeste do Brasil e sua exploração intensiva tornaram Barcarena uma área portuária importante no mercado mundial. Esta dimensão ficou evidente no sistema de mobilidade de transportadores.

Além do alumínio e alumina, outros produtos ganharam importância e volume para exportação, demandando adaptações no porto de Vila do Conde e novos projetos para a construção, cada vez mais, de portos privados.

Os projetos portuários em Barcarena, além do porto da Vila do Conde, se localizaram inicialmente no Distrito Industrial, como os portos da Pará Pigmentos, da Rio Capim Caulim, da Usipar, da Paragas e Buritirama.

Na década de 2000, novas áreas que não eram originariamente destinadas à implantação de portos foram adquiridas por um empresário portuário, ex-funcionário do porto de Vila do Conde e ex-diretor da Companhia das Docas do Pará, que criou empresas de elaboração de projetos portuários e apoio logístico. O empresário portuário é uma pessoa dotada de informações e de influência notáveis, como ele próprio reconhece:

[...] porque quem definiu a área do porto organizado fui eu, na ocasião que eu era gerente do porto, eu fui chamado a fazer uma sugestão eu sugeri, propus e a minha proposição foi acatada né, então, do Porto de Vila do Conde, área do porto organizado.

Poucas pessoas se deram conta do novo Decreto de 2004, que ampliou a delimitação da “área portuária” (Figura 10):

A área do Porto Organizado de Vila do Conde, no Estado do Pará, é constituída pelas instalações portuárias terrestres existentes no Município de Barcarena, na Baía de Marajó, tendo como limites extremos a foz do rio Arena e o furo do Arrozal, ambos desaguando na Baía de Marajó, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e, ainda, os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Vila do Conde ou sob sua guarda e responsabilidade (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, 2004).

Figura 10 - Delimitação da área do Porto Organizado de Vila do Conde.



Fonte: Rocha (2012, p. 17).

O empresário explica como esta área se constitui, na sua percepção:

Na área do porto organizado eu já tinha o Distrito Industrial. Houve uma negociação e venderam praticamente toda frente pra Usipar. Depois você tinha uma pequena área que agora onde vai ficar a GásPará, Termo Gás, logo em seguida você tem a Pará Pigmentos, que foi adquirida pela ADM,

depois você tem a Imerys, depois o terreno da Buritirama e aí você já chega na Vila do Conde.

Nem tudo é porto: porto só a Pará Pigmentos, que hoje é da ADM e a Imerys, os outros (*Usipar, GaPará, Buritirama*) são áreas potenciais portuárias (*a Buritirama recebeu uma licença em 2014*). (Entrevista com Empresário Portuário 16 jun. 2014).

A área entre o porto da Vila do Conde e o furo de Arrozal, ocupada por vilas, comunidades, praias e floresta sobrou para investimentos portuários. O empresário portuário comprou uma área da Albras:

Entre a Vila de Itupanema e a praia do Caripi tinha um terreno grande, eram 115 hectares, que pertencia a Albras, adquirida da Codebar, onde eles queriam fazer a praia dos japoneses, um hotel. Foi essa área que eu comprei, foi aí que eu tirei na loteria porque os estudos da Marinha mostravam que ali na frente não tinha profundidade. Mas eu fiz uma prospecção minha e realmente você tem um grande área como se fosse uma ilha submersa. Só que na parte interna você tem um canal de cento e oitenta metros que dá pra você fazer o porto e dá pra você entrar com o navio e sair. Senão eu ia ter que fazer uma ponte de quase dois quilômetros ia ficar muito cara, eu fiz uma ponte de setecentos metros e já cheguei na profundidade. [...] Graças a Deus, não tinha uma única pessoa morando porque a Albras tomava conta, tinha vigilância. [...] Eu comprei da Albras e fiz o porto que hoje é da Bunge que foi inaugurado agora em vinte e cinco de abril (2014) (Entrevista com Empresário Portuário, 16 jun. 2014).

O empresário afirma que não precisou desapropriar ninguém nessa área, apesar de terem surgido alguns problemas:

Tive alguns problemas, mas foram problemas de invasores. Quando eu comecei a fazer a obra muita gente se dizendo dona pulou lá dentro, mas aí eu tinha a comprovação da propriedade e eles não tinham tradição. Teve alguém lá, uns espertalhões que andaram vendendo, as pessoas compraram, mas era assim: 'eu comprei de fulano'. Eu disse, mas como você comprou do fulano, mas om fulano não podia ter lhe vendido porque não era dele é meu. E quem vai me indenizar pela minha despesa? Você vai na polícia dá queixa e manda prender. (Entrevista com Empresário Portuário, 16 jun. 2014).

Em seguida a área e o projeto portuário foram vendidos para Bunge, que realizou as obras e o porto começou a funcionar em maio de 2014 (Figura 11).

Figura 11 - Área adquirida para construção do terminal Terfron/Bunge.



Fonte: Kiperman (2005, anexo II).

O segundo porto projetado pelo empresário portuário, ao lado do porto da Terfron/Bunge, recebeu o nome Hidrovias do Brasil (Figura 12). Neste caso ele tinha comprado a área da Codebar, em 2010, conforme a Escritura Pública de compra lavrada pelo 4º Ofício de Notas da Cidade de Belém (Livro n. 170, fls. 110/112, registrada em 12/03/2010).

Eu tive a sorte grande porque ela estava toda invadida e era da Codebar e a Codebar estava em liquidação. A Codebar precisava de dinheiro pra pagar as dívidas dela, então ela colocou essa área à venda, uma área de 180 hectares e 231 hectares (Entrevista Empresário Portuário, 2014).

Figura 12 - Área Diretamente Afetada pelo Terminal da Hidrovias do Brasil.



Fonte: Rocha (2012, p. 26).

No contrato de venda da área para a CMPAR Eleven Participações S.A., em 2013, nas disposições finais, a vendedora (K.F. de Menezes Consultoria Logística) declara expressamente a (ii) inexistência de posseiros, locatários ou comodatários ocupando o imóvel. Já havia interesse por essa área, pois precisava de uma via de acesso ao porto da Terfron, sem passar dentro de Itupanema.

Então eu fiz primeiro um acordo. Como a Codebar não podia vender (proibido de vender por causa dos conflitos). [...] Me falaram que quando ela for entrar em liquidação a gente vai licitar as áreas, então nós fizemos um comodato pra ter direito a chegar no porto que eu estava construindo, sem passar pela vila. Quando ela estava em liquidação eu fiz a proposição do pedido de compra, mas ela não podia me vender diretamente. Ela fez uma licitação pública, só que tinham essas cento e noventa e seis famílias dentro. Tinha uma vila, já tinha até igreja de crente, tinha colégio, tinha tudo dentro aí. Ninguém quis comprar. Eu comprei porque para mim era extremamente vantajoso porque era a única área remanescente que você

ainda podia fazer um porto privado. O terreno foi barato se não tivesse ninguém dentro.

Na área se encontravam 196 famílias e para poder vendê-la, juntamente com o projeto portuário, essas famílias deviam ser desapropriadas. Foi aplicada, neste caso, uma nova modalidade de deslocamentos forçados, sem intermediação de qualquer órgão do estado, nem na desapropriação (realizada pela K.F. de Menezes Consultoria Logística, que trabalhava para e com empresas multinacionais), nem no acompanhamento do deslocamento da população.

Para as desapropriações houve uma parceria com a presidente do centro comunitário e proprietária do Cartório de Registro Civil em Itupanema: “Quem fez o levantamento de todas as casas, terrenos vagos, fui eu e uma das minhas funcionárias nós fomos e fizemos o levantamento, nós fizemos o mapa (Entrevista proprietária do Cartório, 2014)” (Quadros 17 e 18).

Os terrenos foram doados, originariamente, pelo próprio centro comunitário, numa época anterior, conforme o cadastro de doação de terreno do “Centro Comunitário 1 de Junho”, assinado pelo então presidente e vice-presidente do centro, onde constam a descrição do terreno doado, a associação beneficiada e as condições da doação:

Prazo de iniciar a construção de benefícios é de 90 dias a partir da data de doação. Prazo de liberação de venda é de 3 anos a partir da data da doação. OBS: não é permitida a venda de terra, somente de suas benfeitorias (CENTRO COMUNITÁRIO 1 DE JUNHO, 2004).

Quadro 17 - Municípios de origem dos desapropriados da área do porto da Hidrovias.

Origem - Municípios do Pará	Nº
Abaetetuba	16
Barcarena	20
Belém	41
Bragança	5
igarapé Miri	7
Moju	9
Muaná	10
Ponta de Pedras	6
17 outros municípios do Pará	26
Total	140

Fonte: Cartório de Itupanema (2011). Elaboração do autor.

Quadro 18 - Estados de origem dos desapropriados da área do porto da Hidrovias.

Origem (Estados)	Nº
Pará	140
Maranhão	7
Piauí	7
Minas Gerais	1
Amazonas	1
Goiás	1
Sem informação	8
Total	165

Fonte: Cartório de Itupanema, 2011. Elaboração do autor.

Os centros comunitários ocupam um papel importante na legitimação do local de moradia, já que é muito difícil adquirir títulos oficiais em áreas ocupadas. A declaração do endereço usa o Centro Comunitário, os documentos de compra e venda de terrenos e casas são assinados pelo presidente do centro comunitário, e até os documentos de doação de lotes recebem, no dia a dia, valor legitimado e reconhecido, inclusive para fins oficiais, como o cadastro único do Sistema Único de Assistência (SUAS). Os documentos de doação também mostram que boa parte dos moradores estava no local há mais de cinco anos, sem nenhuma contestação oficial, o que acarretaria, em tese, o direito de usucapião rural (propriedade por uso). Nenhum desses fatores foi levado em conta no momento da venda. Nos contratos está referido apenas que os imóveis não possuíam cadastramento no Incra, nem na Prefeitura de Barcarena (KF de Menezes Consultoria Logística, 2011, p. 2).

O processo de compra e venda dos terrenos e casas foi realizado como um negócio corriqueiro, sem discussão coletiva ou acompanhamento por parte do poder público, mas com a pressão e a ameaça inevitável da desapropriação, pois o porto seria construído de qualquer jeito.

A desapropriação de quase todos os terrenos ocorreu de seguinte forma: um funcionário da K.F. de Menezes Consultoria Logística fazia fotos dos terrenos e benfeitorias, elaborava contratos de compra e venda, que reconhecia posteriormente em cartório. Em seguida fazia uma foto com o (ex)morador no terreno, sorrindo, de mãos dadas e exibindo o contrato. O empresário portuário explica que tentou evitar conflitos, pois precisava da área limpa, sem nenhum processo ou ocupante. Ele atuou como comprador, como empresário. Reassentamento ou o destino das

pessoas desapropriadas não fazem parte do investimento e muito menos da sua responsabilidade:

Eu não sou o especulador imobiliário eu tenho que vender pro investidor ele tendo a certeza de que não tá havendo um conflito. Eu não vou comprar uma briga, eu não vou vender, fazer um projeto portuário em cima de um terreno no qual eu tenho um conflito fundiário com famílias que vão ao ministério público.

O modelo que a gente adotou foi um modelo muito bacana. Eu só compro se for em conjunto eu não compro sozinho, então eram cento e noventa e seis famílias. A gente ia de casa em casa negociar. Eu disse: 'eu quero comprar, essa sua casa vale tanto, mas eu lhe pago o dobro. Você compra um terreno num lugar muito melhor, aqui vai ter uma atividade portuária'

Quando alguém falava: 'eu quero vender quando é que fecha', eu disse: 'olha não posso porque o teu vizinho ali não quer vender'. Aí a própria comunidade ia em cima do cara, 'olha tu tem que vender porque se tu não vender eu também não posso'. (Entrevista Empresário Portuário, 2014).

O empresário se apresenta como um empresário razoável e responsável, transferindo demais responsabilidades para o Estado, o qual ficou, estrategicamente, fora da negociação. É uma estratégia que cria uma pressão interna, vinculando a decisão de venda de um morador à venda do imóvel do seu vizinho. A estratégia de resistência para que ninguém vendesse é assim transformada em um movimento para todos venderem. Este fato mostra que, se os moradores tivessem tido assessoria jurídica e tivessem levado à justiça o processo da desapropriação, poderiam ter recebido valores bem mais elevados.

Na lista dos moradores que venderam lotes e casas à empresa KF de Menezes Consultoria Logística encontram-se algumas pessoas que venderam mais de um lote. Alguém chegou mesmo a vender seis lotes, todos sem benfeitorias que, foram adquiridos como forma de pagamento às pessoas por material de construção fornecido. Outra pessoa aparece na venda de um conjunto de lotes com benfeitorias, incluindo duas casas, uma igreja e uma escola. Ela resistiu muito, declarando-se muito apegada ao local, mas acabou vendendo.

A grande maioria, 85%, dos lotes, foi vendida por menos que R\$ 50.000 reais (Tabela 26) o que, como já se afirmou anteriormente, não oferece condições objetivas de reconstrução da vida num lugar igual ou melhor, uma vez que no mercado imobiliário e de terras do município os preços são mais elevados.

Tabela 26 - Valores pagos pelos lotes comprados para implantação do porto da Hidrovias do Brasil, 2011.

Valor Recebido (R\$)	Número de lotes vendidos	%
>100.000	5	3
50.000-99.000	22	12
25.000-49.000	59	33
10.000-24.000	62	35
250-9.000	31	17
Total	179	100%

Fonte: Cartório de Itupanema, 2011. Elaboração do autor.

Os valores mais baixos foram pagos pelos terrenos sem benfeitorias, argumentando-se que, pela lógica, só se pagam benfeitorias, pois a “terra nua” não tem valor. Em nenhum dos contratos de venda há menção de pagamento por plantações, arborização existente ou outros recursos naturais. Nos contratos, de modelo único, eram vendidos o lote e a casa (caso houvesse), como “área de terra (posse) de lote medindo 15,00m x 70,00m, com uma casa de três cômodos, medindo 8,00m x 8,00m”. Nenhum morador apresentou contralauco do valor de sua propriedade para contestar a avaliação ou acordo proposto.

Nesta área, apenas um terreno não foi desapropriado neste processo, por discordância em relação ao preço, e a desapropriação ficou sob a responsabilidade da Hidrovias do Brasil.

A Hidrovias do Brasil que comprou o terreno e disse que não pagava, agora teve que pagar *muito mais* pra tirar o cara, porque agora tá fazendo a obra e o cara entrou na justiça e começa aquela confusão (Entrevista com morador, 2014).

O morador em questão é um homem aposentado, que trabalhou no Jari, Albras e Alunorte como técnico, morou metade da sua vida em Barcarena e comprou uma área na Itupanema, construiu uma casa na beira do rio para viver depois de sua aposentadoria, até o momento em que foi forçado a vender, como último morador resistente da área. Ele contou como percebeu as negociações:

Chegou uma pessoa lá dizendo que ia fazer uma pousada né. Aí, puxa fiquei até feliz, caramba vai ficar muito bom aqui o meu local né. Só aquilo era má intenção, o cara estava comprando as terras pra revender pra fazer porto aí. Foi pegando os nativos tudo baratinho né, o pessoal nunca viu dinheiro na vida aí oferecia vinte mil, trinta, quarenta, os caras foram pegando. Quando eu desconfiei que acessei a internet, eu disse ‘caramba

desde 2005 tá liberado a construção da área portuária daqui da Vila do Conde por um Decreto' (Entrevistado 21).

Outro ex-morador da área, filho de pais desapropriados pela Codebar na década de 1980, na comunidade Boa Vista, deslocados para Laranjal (de uma área rural para um contexto urbano precário), mudou-se para Itupanema em 2000, para uma área onde posteriormente seria construído o porto da Hidrovias do Brasil. Ele foi desapropriado, e viu a história de seus pais se repetindo. Porém, ele avaliou os valores pagos como justos, mas reconheceu que a maioria das pessoas indenizadas ficou em situação muito pior do que quando morava na área:

A empresa até fez uma boa coisa, não puxando o saco dela, porque quando foi indenizar lá ela pagou um preço justo pela casinha.

Quem chegou com gente lá foi *um funcionário da K.F. de Menezes Consultoria Logística*. Ele perguntou pra mim assim: "e aí rapaz, quanto é a casa?" Aí eu fui explicar pra ele: doutor essa casa aqui eu tenho muito tempo, fui tentando construir, é a vida dos meus filhos, toda aqui o que você pode ver que tem plantas aqui frutíferas já grande aqui e eu suei muito pra construir essa casa. Ele disse "eu não quero saber se tem investimentos e se a tua vida tá aí, não, eu quero saber quanto é a casa" Nessa hora eu fiquei com raiva aí eu digo minha casa é duzentos mil. Ele falou "tu tá doido? Tu tá doido, tu não conhece dinheiro eu vou ti dá tanto se tu não quiser, eles vão passar na sexta e se tu vai ficar depois a máquina vem e derruba tua casa" Aí eu tive que pegar o que eles me deram, porque realmente eles iam fazer isso. [...] Aí o que acontece, aí foi me deu dinheiro um dinheiro até meio justo. Só pagam o dinheiro e tu te vira pra procurar tua casa. A gente tinha dez dias pra sair da casa e eles derrubavam a casa. É, dez dias pra tu sair da casa, aí depois de dez dias eles vinham e derrubavam a casa (Entrevistado 13).

A desapropriação privada, aparentemente em terras da União, visava somente a saída das pessoas, sem qualquer preocupação ou interesse social em relação aos moradores. O Relatório de Impacto Ambiental, que poderia conter medidas de proteção à população ameaçada de desapropriação, foi elaborado depois das desapropriações, desobrigando o empreendedor de investir nesse processo.

Indenizações sem projetos de reassentamento representam um alto risco de empobrecimento dos moradores, conforme estudos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (DERUYTTERE, 1998). O ex-morador de Itupanema testemunhou esta realidade na experiência das pessoas que foram deslocadas para a construção dos novos portos:

Eu acho que os que têm casa própria são poucos, o resto nenhum tem casa própria. Eu ti amostro que nenhum tem casa própria todos pegaram o dinheiro. Você sabe que a pessoa quando ela nunca viu dinheiro, vamos

supor, porque pro pobre a pessoa que trabalha pra ganhar um salário mínimo quando pega num valor de trinta mil pensa que é dinheiro. Aí o que foi que fizeram: começaram a comprar roupa e isso e aquilo e quando foi ver não tinha dinheiro pra comprar a casa, Quem comprou casa comprou casa tudo pra dentro da mata Quem comprou casa aqui ao redor, aqui onde nós estamos, aqui ao redor, foram cinco pessoas. O resto tudo mora na mata e uns tão morando de aluguel. Eles pensaram que casa era que nem lá que lá como foi um terreno que era nativo foi dada pela comunidade, aí eles iam comprar casinha barato, e os que não encontraram casinha barato tão morando tudo de aluguel, muitos moram de aluguel e muitos foram embora porque não conseguiram casa (Entrevistado 13).

Vários moradores já viviam na área desapropriada por mais de sete anos, alguns até mais. Eles contavam com uma área verde, praias, plantações, árvores frutíferas e acesso direto ao rio e igarapé, este último fonte de renda de várias famílias que sobreviviam de pesca do camarão. A base de sustentação e comunitária dessas famílias foi impactada e as indenizações não compensaram as perdas, e muito menos ofereceram possibilidades de reestabelecer condições ao menos iguais às que tinham antes.

Um pescador de camarão, nascido em Abaetetuba, mas morando em Barcarena há 16 anos, conta que se sentiu forçado a sair, pois se dependesse dele, não teria saído. Ele possuía plantações, árvores e uma casa construída com o dinheiro da venda de duas outras casas em Abaetetuba. Avaliaram a sua casa (não as plantações), e com o dinheiro que recebeu só conseguiu comprar uma casa pequena em Itupanema, distante do rio do qual ele depende. O próprio igarapé, única fonte de renda da família, ficou impactado:

O igarapé fica fora do terreno deles sabe, mas só que tem essa trilha aqui que não podia ser fechada porque todo o povo em Itupanema e Vila Nova depende do igarapé. Se você desse uma olhada como tá lá a pesca, nossa, a coisa da soja batida nessa coisa aqui, nossa, na beira da praia, aí nem o camarão não tá encostando mais. Por causa da [...] e a soja que tá caindo, porque eles falaram que a gente ia ter lucro na nossa pesca que o camarão e o peixe ia encostar. Mas não, não tá encostando por causa que aquilo fede muito (Entrevistado 22).

No caso deste morador, a sua família vive na extrema pobreza desde a sua saída forçada da área desapropriada.

Foram 196 famílias que “sumiram” do mapa. Esses deslocamentos forçados foram feitos por uma pequena empresa, a serviço de uma multinacional, usando uma legislação criada com a ajuda do próprio diretor da empresa, que adquiriu terras da União (Codebar) numa área que é patrimônio da União. Para isso, alegou-se a

chegada inevitável da construção de um porto, que até então sequer tinha sido aprovado ou passado por processo de licenciamento.

Existem novas “ameaças” de projetos portuários, tanto na comunidade Itupanema quanto na ilha de Trambioca, e sempre que o capital descobrir novas possibilidades de lucro. Em conversa com moradores da praia de Guajarina, na ilha de Trambioca (23 de outubro de 2013), uma moradora local, dona de um barzinho, casada com um pescador, conta que houve uma reunião na comunidade, para a qual foi convidado um líder comunitário da Vila Nova, sempre muito bem informado. Eles estavam assustados com o interesse de pessoas na construção de um porto ali. Na reunião, decidiram não começar a vender seus terrenos, quando procurados por representantes das empresas.

Pode até ter mais expansões. Vai pro lado da ilha de Trambioca ou Carnapijó né, e Arapiranga, já muito longe. Mas Trambioca ali basicamente você tem um potencial portuário porque a profundidade passa muito próxima, mas é uma área que tem praias, tem muita casa de lazer, tem investimentos caros e é uma ilha, então você tem uma certa dificuldade, o investimento é mais caro e o custo da desapropriação muito mais cara também (Entrevista, Empresário Portuário, 2014).

8.3 Deslocamentos debatidos

Este resgate da história dos deslocamentos forçados ao longo das últimas décadas ajuda a perceber mudanças na dinâmica das transformações sociais em curso no município.

Os deslocamentos constituem um processo totalizante, que impacta e envolve toda a sociedade barcarenense de forma permanente. Nesse processo, a incerteza de quando, onde e como uma nova desapropriação e deslocamento ocorrerão tornou-se uma preocupação constante na vida de todos os moradores.

As desapropriações se assemelham a uma guerra, que se desloca de um lugar para outro constantemente, e em que as forças hegemônicas determinam os locais e iniciam suas intervenções, sempre atacando os moradores de surpresa, pois, mesmo vivendo no meio desta realidade, as informações são confusas e as pessoas tendem a acreditar que nada vai acontecer com elas.

É evidente que o conflito configura-se como o elemento central nas desapropriações. Estas, por sua vez caracterizam-se pelo cerceamento de territórios e impedimento à população original e aos demais moradores do acesso às áreas

produtivas. A implantação de um empreendimento é o objetivo declarado e planejado, porém, nem sempre realizado ou apenas parcialmente realizado.

O papel do Estado é fundamental nos processos de desapropriação e deslocamentos forçados. Os planos de desenvolvimento são governamentais e se tornaram programas e políticas de desenvolvimento, como o Programa Grande Carajás e o Programa de Aceleração do Crescimento I e II, estimulando, possibilitando e atendendo às demandas de empresas multinacionais que organizam e expandem o seu modo de produção e comercialização em escala mundial.

Neste modelo econômico globalizado, os grandes empreendimentos atribuem funções diferentes às potencialidades locais, no sistema produtivo global, e Barcarena foi inserida como entreposto para a produção intensiva de energia, a transformação primária de minérios e o funcionamento de portos de exportação para o suprimento de fábricas e mercados mundiais.

Barcarena não é considerada como mercado consumidor, tampouco acelerador de desenvolvimento regional ou reserva de trabalho, mas somente como território com características físicas, geográficas e estratégicas para se tornar um distrito industrial-portuário.

Neste cenário não cabem os moradores locais ou populações tradicionais. Na ocupação de terrenos são levados em consideração apenas os espaços para alojamentos de trabalhadores (temporários). A transferência da sede do município, na década de 1950, para fora da área posteriormente escolhida como território portuário e industrial, parece ter sido um primeiro passo da desocupação, mesmo sem existir qualquer plano oficial de desenvolvimento direcionado especificamente para o município de Barcarena.

Na área escolhida para o grande projeto, entretanto, havia moradores. As primeiras desapropriações começaram com uma estratégia totalizante, que pretendia reordenar todo o território. Porém, dada a limitação de recursos, as contradições no planejamento, o movimento dos moradores dentro do território e a impossibilidade do controle total sobre as mobilidades, as desapropriações tiveram de ser feitas área por área, criando um movimento permanente de circulação interna.

O mais impressionante desta lógica são as experiências vivenciadas pelas famílias que enfrentaram múltiplos deslocamentos e, sobretudo, o cerceamento e o isolamento de comunidades não deslocadas no meio das terras desapropriadas.

Como considerações “deslocadas”, por força da sequência de construção deste capítulo, apresento algumas reflexões para a abordagem das desapropriações no campo da disputa pela terra.

Há uma estratégia pautada na legalidade das desapropriações através da legislação existente, na poluição como instrumento de pressão e na divisão administrativa para dificultar as resistências.

No Brasil não existe nenhuma política, legislação ou regularização oficial com relação a deslocamentos forçado. Isto significa que a cada nova situação em que ocorre deslocamento forçado há a abertura de um novo processo de luta pela terra e de negociação, sem nenhum aparato legal ou legados oficiais de aprendizagem.

Quando os governos federal e estadual iniciaram os deslocamentos forçados em Barcarena, no final da década de 1970, já havia experiências precedentes em lugares e contextos distintos, que geraram reflexões críticas (inclusive no próprio Banco Mundial), mas não produziram nenhuma orientação formal para os processos futuros. A história de Barcarena mostra que poucas lições foram incorporadas aos processos de deslocamentos forçados, no sentido de se garantir o direito das populações deslocadas. Ou podemos também afirmar que havia, sim, lições de sobra para quem provoca os deslocamentos, sem precisar de se preocupar com direitos?

No contexto de Barcarena, os deslocamentos forçados evidenciaram três modalidades de intervenção, como mencionados neste capítulo:

- Deslocamentos planejados e executados pelo governo (federal/estadual), com recursos do orçamento público;
- Deslocamentos planejados pelo governo (federal/estadual) e executado com recursos oriundos de grandes grupos empresariais interessadas no território;
- Deslocamentos realizados diretamente por empresas, sem interferência do poder público.

As estratégias de deslocamento forçado, desde a desapropriação da comunidade da Montanha entre 2000 e 2004, não envolvem nenhum compromisso com o reassentamento das famílias e com as suas condições de vida após a desapropriação. As novas áreas desapropriadas são rapidamente cercadas e vigiadas, mesmo que não exista (ainda) qualquer empreendimento concreto a ser instalado na área.

A maioria dos deslocamentos deriva da parceria direta entre empresas privadas e poder público estadual ou federal, somando interesses e posições convergentes.

Uma articulação estratégica que Almeida (1996) também identificou, analisando doze situações de deslocamentos, nominadas de “coalizões de interesses adotando os mesmos procedimentos operacionais, que materializam os deslocamentos compulsórios *onde não* há a usual ruptura entre empresas privadas e setor público, que visam à limpeza da área para implantação de projetos” (ALMEIDA, 1996, p. 33).

Os deslocamentos promovidos estritamente pelo governo receberam pouca atenção nos planos aos quais estavam vinculados ou incorporados e, quando mencionados, não era para defender alguma política social de desenvolvimento, mas apenas como fator de subsídio no pagamento de indenizações ou como um entrave para a implantação do projeto de desenvolvimento econômico visado.

Esses planos de desenvolvimento priorizaram e priorizam a atividade econômica empresarial multinacional como alavanca de um desenvolvimento medido em termos puramente macroeconômicos. A população local nunca foi objeto ou foco dos planos (exceto como trabalhadores temporários) e nem alvo dos investimentos mobilizados por esses planos.

O estado tem a atribuição de atuar nas dimensões territoriais locais, regionais e nacionais, em termos de planejamento, elaboração, implantação e execução de leis, alocação de recursos públicos, negociando impostos e encargos e usando a sua força policial e militar no controle social. No programa Grande Carajás, a dimensão regional implicou um zoneamento e planejamento além dos limites de um empreendimento, abrangendo uma região na sua totalidade.

Todas as desapropriações foram fundamentadas em uma legislação criada para a implantação de planos de desenvolvimento ou no contexto da sua execução, como fundamento e garantia da legalidade para as desapropriações, e como instrumento decisivo nas negociações e intervenções. Dessa forma, foram implantados, por exemplo, o Distrito Industrial, a zona portuária de Vila do Conde e, posteriormente, o zoneamento portuário, este criado por Decreto, a fim de possibilitar a instalação de portos em uma área destinada a reservas ambientais e ocupada por bairros e famílias.

A Companhia (*estadual*) de Desenvolvimento Industrial do Pará (CDI) foi a agência de negociação das desapropriações mais atuante em toda história dos deslocamentos forçados, de 1979 até 2014, tendo dividido esta função, na década de 1980, com a Companhia (*federal*) de Desenvolvimento de Barcarena (Codebar), que se tornou responsável pelas desapropriações no território destinado à Vila dos Cabanos e todo projeto ampliado (praticamente nunca houve um projeto) de urbanização. Como

suporte legal, o Iterpa foi o agente principal na titulação de terras, no avanço das desapropriações e na legalização das novas propriedades criadas. O Iterpa que também se apresentou como uma instância normativa dos valores das indenizações a serem pagas na maior parte das desapropriações. É o comprador ditando o valor do bem ao vendedor, sob a máscara da objetividade ou racionalidade institucional.

As negociações das indenizações e deslocamentos são exemplos de uma correlação de forças absolutamente desigual. Somente a parte interessada em comprar (desapropriar) mobiliza as forças simbólicas, políticas, legais, econômicas e físicas.

Em primeiro lugar, há o discurso da inevitabilidade, visando convencer as pessoas a sair porque o empreendimento vai chegar (de qualquer maneira). Em segundo lugar, o discurso oficial do progresso e do desenvolvimento é apresentado em oposição ao discurso tradicional e desqualificado como atrasado. Ou seja, na linha do progresso da história, a desapropriação e o deslocamento devem ser entendidos como um avanço para todos. Mobiliza-se o campo científico formal, que elabora projetos, relatórios (RIMA, EIA) e pareceres (laudos), sempre apresentados como técnicos, objetivos e neutros, pautados numa racionalidade científica, mas que apenas reforçam a posição da parte interessada na desapropriação. As desapropriações ainda são enquadradas em atos normativos que autorizam ou preveem a desapropriação, eliminando formalmente o direito de permanência dos moradores, por meio de decretos, leis e ordens judiciais. Disponibiliza-se um orçamento preestabelecido, convencendo os moradores com pagamentos à vista ou em cheque, confirmando o poder, a força determinante e a tentação do dinheiro. Além disso, evidenciam-se as práticas de violência, intimidação e ameaças por parte dos agentes conhecidos pela sua truculência ou 'firmeza' ou recorrem à demonstração de força utilizando máquinas pesadas e tratores para invadir as terras próximas das casas.

Neste contexto, aos moradores só resta negociar, pois resistir ou permanecer não parece uma opção viável, apesar de tentativas individuais, e por vezes coletivas, como no caso da comunidade de Montanha/Curuperé e do morador de Itupanema. Entretanto, o conjunto das forças mobilizadoras acima referidas e as experiências anteriores tendem enfraquecer ou conter os movimentos de resistências.

Uma das estratégias empresariais observadas ao longo da história das desapropriações, além das negociações citadas, consistia em conquistar as comunidades do entorno com investimentos na melhoria da orla, escola, centro

comunitário, caixa d'água comunitária e portas abertas para a comunidade. Esta estratégia é utilizada enquanto as negociações e as primeiras obras estão sendo executadas, até que as áreas sejam cercadas. Neste momento, os escritórios para interagir com a comunidade são fechados.

Depois do deslocamento da comunidade de Curupéré para Nova Vida não houve novos reassentamentos. A partir daquela experiência, todas as desapropriações se limitaram ao pagamento de indenizações. Os valores pagos foram, em geral, baixos, principalmente quando se considera que os moradores precisam investir em novo lugar para morar e produzir. A avaliação e o valor estipulado por parte do comprador é definido com base em laudos que consideram a área construída, benfeitorias e algumas plantações a partir de tabelas de instituições como o Iterpa. Toda a negociação se concentra na avaliação do bem a ser desapropriado e não nas condições necessárias para a população refazer a sua vida nos mesmos moldes ou em condição melhor da que tinham quando foram forçadas a sair. O processo pretende, portanto, a retirada e não um recomeço.

As construções das moradias são avaliadas com base no preço do metro quadrado construído, porém este método não é compatível para estipular o valor dos imóveis em questão, pois deve ser considerado o valor de um imóvel similar ou superior, com boa localização e disponível no mercado imobiliário local.

Além de calcular o valor da construção das casas através deste método único e, portanto, inadequado, ainda é avaliado o estado do imóvel para aplicar um coeficiente de depreciação. Este coeficiente se torna um fator estratégico na negociação. Os moradores deixam de investir nas suas casas no momento que percebem que terão que sair, ou quando são proibidos de investir nas moradias. Há pessoas que abandonam as suas casas durante o processo de negociação, contribuindo ainda mais para a depreciação do imóvel. A desvalorização dos imóveis é, portanto, uma consequência do processo de desapropriação, e não deveria ser descontada no laudo da avaliação.

Por razões estratégicas, grande parte dos lotes é considerada terra nua, com valorização mínima, e se configura como uma estratégia de ação recorrente e histórica na disputa pela terra na Amazônia.

Por razões estratégicas, grande parte dos lotes é considerada terra nua, com mínima valorização, estratégia histórica na disputa pela terra na Amazônia [...]

Com vistas a rebaixar o valor da terra a ser adquirida pelos investidores e assim estimular a compra, o Estado, através de seus planejadores desenhou uma ficção absoluta – a terra nua – e assim – “nua”, embora ricamente coberta pela floresta nativa, a terra foi sendo vendida (LOUREIRO, 1992, p. 116).

Os cálculos são feitos a partir de uma concepção mercadológica da terra e do território, que não podem dar valor ao que não cabe nesta concepção. Para as populações tradicionais, porém, o território tem outro significado e outro valor, completamente ignorado nos processos de desapropriação:

Essas concepções da natureza, das águas e da floresta são difíceis de serem entendidas a partir dos valores das lógicas de reprodução que presidem a sociedade capitalista, fundados em princípios que negam a territorialidade e a etnicidade desses grupos e, sobretudo, suas modalidades de organizar o trabalho (CASTRO, 1999, p. 39).

Mesmo partindo dos parâmetros impostos pela lógica do mercado capitalista, as plantações e árvores frutíferas são avaliadas a partir de referências absolutamente incompatíveis com o próprio processo de desapropriação. Neste processo, o que deve estar sendo negociado é a tentativa de recompor as condições sociais, culturais e econômicas interrompidas pela desapropriação. Porém, a negociação é encarada como um processo de compra e venda. Os valores calculados atingem, portanto, um preço muito inferior ao valor necessário para recompor uma plantação com mesma produtividade ou até para compensar a perda da renda obtida com a venda de produtos oriundos dessas árvores e plantações.

A parte compradora (que gera desapropriação) geralmente conta com uma equipe técnica qualificada, composta por agrônomos, engenheiros e advogados, enquanto que a parte vendedora (que é desapropriada) geralmente não conta com nenhum apoio técnico e jurídico, podendo contar somente com o seu conhecimento e ideias de atribuição de preços, muitas vezes desvalorizados. O Ministério Público, a Justiça e a Defensoria Pública, que deveriam oferecer apoio técnico para a defesa dos direitos das famílias, em geral, pautam-se nos laudos do governo estadual.

A divisão do território nas áreas sob a gestão dos governos estadual e federal definiu, também, as forças estatais mobilizadas, principalmente em relação ao poder executivo e judiciário. As comunidades precisam se organizar em relação às diferentes arenas econômicas e de poder, que às vezes se sobrepõem e complicam as negociações.

Nas situações de reassentamentos ou de busca por um novo lugar de moradia pelos moradores, esta divisão de atribuições entre as instâncias governamentais do município, do estado e da União ficou mais fluida, transferindo-se, assim, a responsabilidade de uma esfera do poder público para outra, ou para ninguém.

Nada se definiu claramente e a situação ambivalente em territórios federais, estaduais e municipais dentro de um mesmo município se mantém como elemento complexo na organização social, econômica e política de Barcarena, servindo principalmente aos interesses empresariais e à política de desenvolvimento/industrialização dos governos federal e estadual.

No âmbito governamental, observam-se instituições e pessoas que há décadas foram envolvidas em muitas e seguidas negociações, desapropriações e deslocamentos forçados acumulando experiências e aprimorando estratégias que garantem o avanço das expulsões (deslocamentos forçados) e diminuindo as resistências dos grupos sociais.

As comunidades ameaçadas e deslocadas não podiam contar com o Estado, com exceção de tímidas e pontuais defesas dos seus direitos por parte do Ministério Público, cuja atuação só se estruturou nos anos 1990.

Os conflitos de terra expressam e talvez representem de forma mais evidente as transformações sociais na Amazônia (LOUREIRO, 1992). As desapropriações e deslocamentos forçados são uma das expressões mais claras, presentes em Barcarena. O conflito entre agentes pelo significado da terra pode ser interpretado como de “terra de trabalho e vida” versus “terra de negócios e especulação” (LOUREIRO, 2009), ou, como afirma Castro (1999, p. 37): “no fundo trata-se de um movimento de confronto entre espaços, de formas diferentes de domínio e de concepção coletiva do espaço”.

O código embutido nas situações de desapropriações é que a lei se aplica para os moradores e não para as empresas, que a Lei, o Judiciário e o governo estão ao lado das empresas e na repressão aos direitos da população. O direito à terra, à função social da terra e à tradicionalidade são desconsiderados.

A poluição, o desrespeito às normas ambientais, os tímidos investimentos em tecnologias que poderiam evitar a poluição, a falta de fiscalização e as poucas responsabilizações parecem fortalecer uma lógica de pressão sobre as comunidades para forçá-las a sair e de fugir da poluição. Cada vez mais, a

população sente a necessidade e a urgência de sair daquele lugar que prejudica a sua saúde, suas plantações e seus modos de vida.

A ação e omissão parecem estratégicas para viabilizar a desocupação da área. Nas visitas ao campo, no relatório da UFRa sobre o distrito industrial e no parecer técnico da SEMA na época da ameaça da instalação da usina termoelétrica há relatos de muitas casas desocupadas, cujos moradores foram embora mas aguardam por alguma forma de indenização, muitas vezes rotulados como meros especuladores, enquanto muitos deles, de fato, fugiram da poluição.

Entre os moradores há quem acredite que o Estado não quer indenizar ninguém, deixando a situação se agravar de tal forma que a própria população abandone o local, o que de fato está ocorrendo em várias comunidades, como Curuperé e Dom Manoel.

Contudo, como as desapropriações parecem seguir os desapropriados, a poluição também não se limita às áreas específicas e atinge as áreas externas ao distrito industrial. O derramamento da lama vermelha pela Alunorte no rio Murucupi atingiu todas as comunidades próximas, até aquelas no furo do Arrozal, onde o resíduo poluente desemboca no rio. Nestas comunidades vive grande parte da população anteriormente deslocada, justamente para a implantação da fábrica da Alunorte.

As desapropriações se configuram cada vez mais contraditórias. Numa área para a qual o governo planejou uma ocupação portuária industrial e a sua desocupação completa, têm ocorrido novas ocupações, com inserção de novos moradores, novas comunidades e a ampliação de comunidades existentes. Com o atraso e a não ocupação deste distrito industrial e a permissão de novas ocupações no território evidencia-se uma situação cada vez mais complexa onde comunidades tradicionais são deslocadas, cercadas e isoladas, enquanto novas comunidades e fábricas, portos e estradas se instalam.

Há áreas semiurbanas e outras ainda de extrativismo e pequena agricultura familiar. Para todos os moradores, as desapropriações, a poluição e a ameaça de novas desapropriações impactaram as suas vidas, dividiram as suas famílias e lhes causaram doenças.

Os primeiros deslocamentos foram realizados sem estudos prévios, sem preparação e sem encontrar muitas resistências. Estes movimentos sociais, por sua vez, vêm crescendo e se consolidando ao longo do tempo. As primeiras formas de

resistência organizada foram iniciadas entre as famílias deslocadas nos anos 1980, ao questionar os valores e até o não pagamento das indenizações. Famílias de outras comunidades ameaçadas de desapropriação perceberam os métodos violentos utilizados nos primeiros deslocamentos e os impactos negativos sobre a vida das pessoas que foram deslocadas. Esta percepção se difundiu através da comunicação e vivência em rede, de laços familiares e comunitários preexistentes e de convivência posterior, quando muitas famílias se mudaram outras comunidades, inclusive que mais tarde seriam alvo de novos deslocamentos.

As negociações se aprimoraram e algumas comunidades se politizaram, principalmente aquelas que contavam com uma organização interna consistente (via igreja, sindicato ou centro comunitário), mas as empresas e o governo também se qualificaram para os novos processos.

Para as comunidades, os resultados da resistência ficaram aquém do esperado e desejado, causando decepção, frustração e traumas que levaram ao desânimo, desarticulação e ao enfraquecimento das mobilizações, das lutas e dos movimentos sociais. Pode-se argumentar que a resistência e a mudança de lugar trouxeram aprendizagens para a comunidade e as pessoas diretamente atingidas, (CARMO, 2010). Essas aprendizagens forçadas ajudaram a entender o funcionamento do Estado, o significado de direitos constitucionais, as contradições do mundo “moderno” e a importância de educação, formação, aliança e organização. Mas as pessoas também aprenderam que direitos no papel não significam direitos efetivos, que o seu conhecimento e sabedoria não são valorizados nas negociações, que mesmo tendo formação e qualificação profissional, as empresas transnacionais em Barcarena não priorizam a sua contratação, que cada conquista é seguida por uma nova ameaça e até numa derrota posterior.

O que alimenta e ao mesmo tempo paralisa a resistência é o sentimento de insegurança e impotência, o medo de perder os seus bens a qualquer momento, de serem deslocados novamente por falta de títulos de posse e propriedade definitiva, pelos inúmeros planos e projetos para a dinamização da indústria e da atividade portuária exportadora (gasoduto, ferrovia, novos portos, minerodutos etc.).

Mas há uma forma de resistência importante e crescente que consiste na retomada de áreas desapropriadas para o projeto urbanístico da Vila dos Cabanos e seus arredores nos anos 1980. São alvo desse movimento as terras que por anos serviam para fins de especulação fundiária, sem nenhuma função social, e foram

frequentemente visitadas por ex-moradores e seus familiares em busca da memória identitária e de espaço para plantar, coletar e colher. Desse modo, elas denunciam o fracasso do planejamento da área urbana, que negou a identidade e direitos dos antigos moradores, que deu início a um processo da desterritorialização forçada e de adaptação às novas condições de vida nos diversos lugares para onde foram levadas.

A luta para retornar aos antigos territórios e reafirmar a sua identidade tradicional significa uma ruptura histórica, pois o que se tentou eliminar e apagar no território original está se reerguendo, por meio de ações coletivas estratégias de reocupação de terra, a busca do apoio da Universidade Federal do Pará e o envolvimento do Ministério Público Federal para assegurar os seus direitos constitucionais e titulação da terra como território tradicional.

O projeto de modernização à força parece ter encontrado um limite e é colocado em cheque pelo projeto de reocupação da terra e retomada do modo de vida tradicional, adaptados aos novos contextos e realidades, pautados nos instrumentos jurídicos legais e nas políticas públicas, reafirmando seus direitos e valores socioculturais e ancestrais em face dos aos grandes projetos desenvolvimentistas.

9 CONSIDERAÇÕES EM MOVIMENTO

Penso que considerações nunca são “finais”, uma vez que o conhecimento sempre está em debate, no confronto com a realidade, outras ideias e leituras, além de conter suas próprias contradições e imperfeições. Neste sentido, apresento minhas considerações em movimento, para continuar o debate e as análises.

Transformações sociais trazem na sua concepção o elemento de mudança e de movimento, ao contrário do *status quo* e da inércia. A análise da dinâmica de mobilidade espacial, padrões e rupturas, nesta pesquisa se mostrou uma ferramenta importante para entender a essência das transformações sociais ocorridas e ocorrentes em Barcarena no contexto globalizado.

Para tanto, precisa-se abordar a concepção de sistemas migratórios para além das concepções clássicas, que definem migração a partir da mudança de residência. A categoria “transnacionalidade”, aplicada dentro de um território nacional como “translocalidade”, e o conceito de “espaço de vida” podem ajudar a pensar migração além de um movimento entre uma origem e um destino. Entender que migração se refere à vivência de várias localidades articuladas através de deslocamentos físicos, de informações, produtos, comunicações e representações, englobando a diversidade e a complexidade das mobilidades humanas que formam os sistemas migratórios.

Torna-se necessário abordar a mobilidade humana em diferentes dimensões de tempo e de espaço, vinculados às dinâmicas do trabalho, moradia e espaço de vida, sem que se constituíssem territorialidades fixas ou em rede. Os sistemas migratórios identificados nos deslocamentos forçados, na mobilidade do trabalho, na pendularidade metropolitana e nos transportadores apontam para as transformações sociais como des-re-territorializações precárias em rede, adotando e adaptando a abordagem de Haesbaert (des-re-territorialização e território-rede).

Nesta abordagem, é necessário observar e sistematizar os movimentos das pessoas nas múltiplas escalas e múltiplas temporalidades. No contexto pesquisado, as migrações se inserem na organização da vida de famílias, comunidades e sociedades, principalmente conforme as suas dinâmicas relacionadas ao trabalho e moradia, entendida num conceito mais amplo do que “a casa”, mas como espaço de reprodução, onde se alimenta, dorme, convive socialmente e encontra lazer. As

transformações sociais pesquisadas passam por um movimento que separa cada vez mais a esfera do trabalho e a esfera de reprodução, inclusive em termos espaciais e de referências seguras, onde a residência se torna uma referência insegura e incerta para os moradores de Barcarena e para os trabalhadores em movimento.

Para identificar os sistemas migratórios precisam-se identificar os agentes em movimento e a mobilidade humana relacionada ao trabalho e à residência, na dimensão local, regional, nacional e internacional, em temporalidades distintas. Algumas mobilidades humanas só podem ser observadas quando são analisados os fluxos de produtos e de pessoa, os meios de transporte e quando se fixa num ponto e um distanciamento para observar o que se movimenta.

Esta pesquisa, tanto a sua parte histórica quanto a análise da realidade contemporânea, revela quatro questões importantes de mobilidade em relação às transformações sociais: 1) Os migrantes que chegam a um território e a relação que com ele estabelecem; 2) A dinâmica de mobilidade interna dos moradores no território em termos de mudança de moradia e de organização do trabalho e estudo; 3) O fluxo de produtos que chegam e saem ou que passam pelo território; 4) A mobilidade do trabalho relacionada à organização dos modos de produção.

Em relação às transformações históricas, consegui identificar com esta abordagem o sistema migratório pré-colonial dominante “nômade extrativista”; o sistema migratório “colonial imperialista,” com a presença do sistema migratório de resistência quilombola, seminômade e constituindo territórios livres; o sistema migratório de guerra, na Cabanagem, em que os conflitos armados movimentaram os militares e cabanos e criaram fluxos de refugiados na Amazônia; o sistema migratório no período pós-Cabanagem até a abertura da rodovia Belém-Brasília, caracterizado como sistema de regatão e pendular.

Esta sucessão de transformações e sistemas migratórios se constitui a base local e contextual histórico para uma nova chegada de pessoas de fora com planos e intenções para com o município, nos anos de 1970.

As transformações sociais que ocorreram desde então em Barcarena se revelam, observando os fluxos de pessoas e produtos em movimento, em cinco escalas de interação, de (multi)territorialidades, de mobilidades que conectam e desconectam: 1) internamente em Barcarena, caracterizada pelas desapropriações e reassentamentos, as vezes novas moradias precárias e, ao mesmo tempo, reapropriações ou ocupações por populações deslocadas e novos moradores; 2)

movimentos pendulares entre municípios vizinhos, entrando funcionários de empresas privadas e servidores públicos para trabalhar, e saindo pessoas para estudar; funcionários das empresas se mudando para Belém e famílias de periferia de Belém se mudando para Barcarena; 3) trabalhadores temporários chegando de municípios do Pará e de estados do Nordeste para empreendimentos e serviços em Barcarena, e trabalhadores qualificados de Barcarena indo às obras, indústrias e mineradores espalhados pelo Brasil para trabalhar temporariamente, voltando para Barcarena e seguindo para outras obras, fábricas e mineradores; 4) caminhoneiros, na sua maioria do Sul e Sudeste do Brasil, cruzando o país, e especificamente o Pará, passando todos os dias por Barcarena e aguardando um ou mais dias no município, carregando soja, minério, gado e peças para a indústria; 5) marinheiros de países europeus, árabes e asiáticos, que ficam alguns dias em Barcarena; de navios estrangeiros, navegando sob bandeiras de países que não são dos seus proprietários, levando minério, gado e soja, trazendo fertilizantes e insumos, conectando Ásia, África, Europa e América do Sul e do Norte com Barcarena.

Observando os cinco círculos, escalas espaciais de conexão através da mobilidade humana, Barcarena parece estar no centro de muitos movimentos econômicos e sociais. Mas esta impressão é falsa. Cada escala de mobilidade tem o seu centro de decisão, de domínio, de hegemonia longe de Barcarena. Os centros de decisão se localizam principalmente em Belém, Brasília, São Paulo, Noruega, França e Estados Unidos. Nestes polos se definem quem serão deslocados das suas terras para implantação de obras ou para especulação fundiária; como se organiza a moradia e o transporte dos trabalhadores das grandes empresas e funcionários públicos; quais recursos serão explorados e exportados no Pará, quais os caminhões e navios que serão contratados e para onde os produtos serão levados. Os fluxos de decisão e imposição de poder posicionam Barcarena na periferia das escalas nacional e global.

A inserção totalizante de Barcarena na globalização econômica é baseada na exploração territorial, que se traduz na inserção precária da sua população em termos de oportunidades de trabalho e emprego; da degradação de suas condições de vida e segurança de moradia; da passagem constante de caminhões e navios, caminhoneiros e marinheiros, que buscam e criam em Barcarena serviços de atenção às suas demandas diversas; da presença de trabalhadores temporários ou pendulares de outros municípios, para quem Barcarena é somente um lugar de

trabalho, de ganhar dinheiro e de diversão descompromissada; e da saída de trabalhadores de Barcarena para os vários cantos do Brasil, que deixam suas famílias e começam a viver uma realidade familiar separada, com convivência esporádica, insegurança e saudades.

O governo federal teve e tem um papel protagônico em Barcarena nas transformações sociais e na repressão a movimentos contrários, vinculados à implementação do complexo industrial-portuário-urbanístico. Três fatores predominam nesta participação centralizada no governo federal: a ideologia do desenvolvimento capitalista (com a Amazônia como fonte de matérias-primas a serem exploradas e exportadas através de grandes projetos/complexos/empresas); o comando centralizado no governo federal, subordinando os governos e a população local (no governo ditatorial e depois nos governos democráticos com a centralização federal do planejamento e orçamento); e a relação embrionária de interesses entre o governo federal e as empresas (multi)nacionais (no planejamento, financiamento, implantação, implementação e defesa dos empreendimentos).

O governo federal elaborou planos, criou e acionou instituições federais para desocupar a área da implantação do projeto, sem se preocupar com o destino das pessoas desapropriadas (preocupação que somente nasceu a partir das resistências e problemas provocados pelos deslocamentos) e para organizar a moradia temporária aos trabalhadores recrutados e permanentes, contratados para o funcionamento das empresas. A política de mobilidade humana se restringia a expulsões com indenizações, ao estímulo à circulação de trabalhadores e à formação de uma nova população local vinculada e inserida na dinâmica das empresas instaladas. As empresas se aliaram com o governo nas ações de desapropriações e recrutamento dos trabalhadores, parceria que se firmou e se manteve durante os últimos 30 anos. O Estado autoritário foi substituído por um Estado democrático, mas as mesmas instituições públicas junto com empresas se mantiveram no comando das dinâmicas produtivas em Barcarena.

Nas desapropriações para implantação de novas ou expansão de empresas existentes observa-se uma diversificação de estratégias e tendências. No primeiro período, nos anos 1980, o governo (federal e estadual) era responsável pelas desapropriações e eventuais reassentamentos. Em seguida, este processo se tornou uma parceria entre o Estado e as empresas. Mais recentemente, apareceu uma terceira modalidade, a desapropriação privada, planejada e executada por

empresas terceirizadas, sem interferência do Estado. A preocupação com o destino e futuro das pessoas desapropriadas também desapareceu da agenda das empresas (que, contraditoriamente, avançaram com discursos e projetos de responsabilidade social) e do governo (que, contraditoriamente, avançou com discursos de políticas sociais e programas sociais), e as desapropriações ganharam formas de compra e venda entre desiguais, onde o comprador define o preço.

As empresas têm se estruturado e organizado, no discurso e na prática, para transferir para o governo as responsabilidades com reassentamentos e impactos dos seus empreendimentos na população local, e distanciaram cada vez mais os seus centros de comando para Belém, São Paulo e Europa, além do alcance da população atingida. O recrutamento é completamente terceirizado, pois o próprio trabalho depende cada vez mais de empreiteiras, que atuam através de redes nacionais de recrutamento e distribuição de trabalhadores.

Apesar da falência do discurso do desenvolvimento e do progresso em relação aos benefícios para a população, reconhecida pela população, pelos representantes do Estado e pelas próprias empresas, o discurso ainda serve como força motriz em termos da inevitabilidade e necessidade do avanço da indústria, dos portos e da atuação das empresas multinacionais. A experiência exitosa da população contra a implantação da usina termoeletrica da Vale, nos anos 2000, o fechamento de empresas (Usipar, Votorantin) e a não instalação de empresas previstas (ABC) não diminuíram a crença que a chegada e a expansão das empresas sejam inevitáveis, e é alimentada por constantes notícias de novas empresas interessadas e novos projetos elaborados.

As famílias e pessoas de Barcarena têm adotado, concomitantemente, estratégias mistas, de resistência, adaptação e cooperação. Ao mesmo tempo em que as famílias sofrem um processo violento e permanente de desterritorialização, elas se reorganizam internamente e contrárias aos processos que as desterritorializam, mobilizando-se, retomando territórios e tornando-se trabalhadoras qualificadas.

As transformações sociais mudam também as pessoas, que se tornam o outro num novo contexto onde há nativos para contrastar e onde uma nova relação eu-lugar ou ser-lugar precisa ser construída, contra a tendência de não ser considerado do lugar ou sem-lugar. A ideia do reassentamento é de que a construção de um novo lugar se faz junto com a construção de um novo ser, o ser e ser lugar, num processo contrário, no qual de quem era daquele lugar se torna o

outro, pois desterritorializado para a territorialização de quem veio de outro lugar, deslocado a força. As perdas e lembranças dos lugares vivenciados e deixados para trás e o processo de deslocamento estão na memória, no corpo e no hábitus, enquanto o novo lugar ainda não inscreveu nenhuma história na identidade dos seus novos moradores.

O peão de trecho, como o garimpeiro, vive no trecho, onde há trabalho temporário, de alta intensidade e exploração, na perspectiva de ganhos melhores. Na sua concepção, o seu lugar é uma referência de família, de um lar, de alguém que o espera. Ele vive em alojamento, passa quase 24 horas e sete dias por semana no canteiro de obras, no terreno da empresa, é completamente estranho ao contexto no qual se insere o empreendimento, que, por si só, geralmente é uma invasão num território com territorialidades anteriores. O peão de obra se torna para a empresa e para o lugar onde se insere um ser sem direito de permanecer, cuja história é desconsiderada e que vira um uniforme de uma empresa.

Há uma evidente globalização do espaço e das relações de poder em Barcarena. Na era dos grandes projetos (anos 1980) havia altos investimentos públicos diretos em infraestrutura, empresas mistas de exploração mineral e presença de multinacionais estrangeiros. No decorrer do tempo, as empresas internacionais se retiraram deixando a exploração (e seus custos) a cargo de empresas estatais e nacionais. Nos anos 2000, as empresas multinacionais voltaram e assumiram o controle sobre todas as empresas em Barcarena, de alumínio, caulim, coque de petróleo, fertilizantes e até dos portos privados, com estímulos e apoio dos governos federal e estadual.

Os quatro sistemas migratórios evidenciam a inserção de Barcarena no contexto da globalização econômica, e a política nacional neodesenvolvimentista leva a um processo de desterritorialização de moradores e trabalhadores de várias modalidades e graus, com reterritorializações precárias.

A desterritorialização “clássica” de cerceamento das áreas e desapropriações de terras e moradias tornou-se um processo permanente no município de Barcarena, onde a instalação e implantação de empresas, obras, linhões de energia, estradas, bairros novos e portos deslocaram sucessivamente moradores, às vezes os mesmos várias vezes. Criou-se, além da desapropriação e reassentamento precário (“des-re-territorialização”), um clima de permanente insegurança em relação à garantia da permanência na moradia e na terra. A reterritorialização, portanto, é

precária tanto em relação às condições físicas, econômicas e sociais quanto em relação à apropriação simbólica, em termos de pertencimento, uma vez que o novo lugar pode não ser o seu lugar.

A organização da economia e mercado em termos de mobilidade do trabalho, também afirma um processo clássico de rotatividade de trabalhadores, que se deslocam de uma obra ou indústria a outra, conforme a dinâmica de recrutamento, subcontratação e piques de demanda por trabalho. Esta dinâmica põe as pessoas em permanente movimento, através de empreiteiras e serviços terceirizados, e as inserem em atividades sob regime de superexploração (longas jornadas de trabalho, baixos salários, condições de reprodução precárias), inclusive os caminhoneiros e marinheiros. Nesta organização do trabalho não há somente alienação do trabalho, mas também do lugar, pois ninguém é do lugar e nem da empresa, sendo (super)explorado e posto em permanente circulação.

O único momento histórico em que uma parte da população de Barcarena foi protagonista da sua história e inverteu a relação de hegemonia e submissão em relação aos poderes coloniais (Portugal, Rio de Janeiro, Brasília e Belém) foi a Cabanagem. Um segundo momento protagonizado talvez tenha sido a negociada mudança da sede do município nos anos 1950 para a atual localização, mas sua relevância foi pouco significativa para a região e para o próprio município.

As resistências e a busca de contra-hegemonia no contexto da implementação do complexo portuário industrial urbanístico e sua lógica de desenvolvimento não parecem ter alcançado um fortalecimento coletivo. As comunidades e as lógicas tradicionais e populares dos anos 1970 não formaram institucionalidades de tal forma que pudessem constituir forças de luta e disputa significativas.

Porém, a territorialidade dos moradores tradicionais é uma força subestimada. Com os deslocamentos forçados e as desapropriações, os planejadores, os governantes e as empresas pensaram ter “esvaziado” o território para começar uma nova história, com uma nova população. A identidade territorial, a experiência traumática da desapropriação (e a revolta que isto gera), as contradições na própria ocupação do território pelas empresas, as precárias condições nos novos lugares de moradia e das novas formas e oportunidades de trabalho têm fortalecido movimentos reivindicatórios e provocaram um novo movimento: o retorno aos territórios expropriados, novas negociações em relação ao que foi perdido e uma retomada e (re)valorização de suas identidades tradicionais.

Considerando as transformações em avesso, que marginalizam em vez de libertar, que desterritorializam as pessoas em vez de territorializar, precisa-se reverter ou inverter a relação de forças em torno dos planos e políticas voltadas para o território de Barcarena. O poder público tem que voltar e se centrar no município, que deve incluir sob sua responsabilidade o poder de ordenamento territorial participativo de todo o município, algo, em princípio, garantido pela Constituição.

Os planos elaborados nos anos 1970 e 1980 não podem mais ser considerados como referência, porque o regime político mudou de uma ditadura para uma democracia, e pelo fato de o poder público e as empresas já terem abandonado os seus próprios planos.

As empresas que se instalaram e instalam em Barcarena não podem se esconder atrás de declarações de intenções de contratar trabalhadores locais, mas devem ser obrigadas a contratar pelo menos um percentual significativo do seu quadro de moradores do município, que hoje conta com um número crescente de profissionais qualificados.

Não se pode admitir nenhum empreendimento industrial ou de logística que não obedeça aos mais altos padrões de proteção ambiental e tratamento de seus resíduos, sob pena de fechar e desmontar as suas instalações.

O regime de subcontratação deve ser restringido por lei e os direitos dos trabalhadores garantidos.

Deslocamentos e desapropriações em curso devem ser interrompidos e o grupo de trabalho do distrito industrial ser reativado e fortalecido, inclusive com uma equipe técnica independente, com foco na elaboração de planos de permanência, assentamento, reassentamento, trabalho, qualidade de moradia e garantia dos direitos das famílias.

Barcarena está se transformando num “não-lugar”. Os caminhoneiros, marinheiros e trabalhadores pendulares que passam pelo município não têm nenhuma relação e identificação com o lugar. A população tradicional sofre a transformação do seu lugar num espaço de indústrias e portos, com presença de trabalhadores uniformizados e procedimentos standardizados.

Nos processos do deslocamento forçado o lugar é retirado, cercado, excluído da vivência comunitária e substituído por um novo ou nenhum lugar, impedindo e proibindo as pessoas de se relacionar e se (re)identificar. Os peões de trecho de Barcarena, por sua vez, são postos em circulação entre outros cantos do Brasil, com

os quais não estabelecem nenhuma relação e identificação, onde são os outros, temporariamente presentes. Este “não-lugar” é criado por agentes externos, uma realidade quase colonial.

As transformações sociais, as mudanças locais relacionadas à globalização econômica, em seus diversos sentidos e dimensões, apresentam em Barcarena paralelos com as transformações sociais observadas na análise da colonização feita por Balandier (1993), cuja leitura se refere ao colonizador externo que procura a utilidade desejada da colônia. A leitura do Balandier provoca uma reflexão espantosa. Se considerarmos que a colonização serviu como subsídio para o desenvolvimento do capitalismo na Europa, pode-se dizer que a “colonização de Barcarena” hoje serve para o desenvolvimento do capitalismo nos antigos e novos centros de poder. As características da perda de autonomia, uma tutela de direito ou de fato, onde cada um dos setores da sociedade colonial tem como função assegurar esta dominação num campo específico (político, econômico e, quase sempre, espiritual) se assemelham, na sua forma contemporânea, com as características da transformação e da realidade em Barcarena (BALANDIER, 1993, p. 118). O poder público federal e estadual, junto com as empresas nacionais e internacionais asseguram a dominação. Sobre o papel das políticas de mobilidade no domínio colonial:

Podemos notar uma manifestação desse caráter instrumental [...] na política dos movimentos de população ou de recrutamento de mão de obra que está ligada somente às necessidades da grande economia. Ao nos lembrar de algumas medidas ‘audaciosas’ – deslocamento de populações e criação de ‘reservas’, modificações do modo de povoamento, transformação do direito tradicional e das relações de autoridade (BANDELIER, 1993, p. 108).

Parece ter sido escrito hoje no contexto de Barcarena.

REFERÊNCIAS

ACEVEDO MARIN, R.E. Camponeses, donos de engenhos e escravos na região do Acará nos séculos XVIII e XIX. **Paper do NAEA**, n. 153, p. 1-26, 2000.

_____. **Relatório antropológico de Burajuba**. Belém: UFPA, 2013. 105 p. Mimeografado.

_____; MAIA, R.O. **Quilombolas-indígenas do Sítio João**: formas de existência e resistência no Rio Murucupi, Barcarena. Belém, 2014. 189 p.

ALTO COMISSÁRIO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA REFUGIADOS - ACNUR. **Deslocados internos**. Agência da ONU para Refugiados. Disponível em: <www.acnur.org/t3/portugues/quem-ajudamos/deslocados-internos>. Acesso em: 4 jun. 2014a.

_____. **Refugiados**. Agência da ONU para Refugiados. Disponível em: www.acnur.org/t3/portugues/quem-ajudamos/refugiados/. Acesso em: 4 jun. 2014b.

ACSELRAD, H.; COLI, L. R. Disputas territoriais e disputas cartográficas. In: _____. (Org.). **Cartografias sociais e território**. Rio de Janeiro: UFRJ; IPPUR, 2008. p. 13-44.

AGÊNCIA CNT de notícias. **Relatório com informações ambientais traça perfil dos caminhoneiros**. 5 mar. 2013. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia_Noticia.aspx?n=8798>. Acesso em: 8 ago. 2014.

ALENCASTRO, L.F. **O trato dos viventes**: a formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo, Companhia das Letras, 2000. 525 p.

ALMEIDA, A.W.B. **Movimentos migratórios nos vales do Tapajós e do Xingu**. PPGAS. 1974. Mimeografado

_____. **Carajás**: a guerra dos mapas. Belém: Falangola, 1993. 329 p.

_____. Refugiados do desenvolvimento: os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização. **Travessia**, ano 9, n. 25, p. 30-35, 1996.

ALMEIDA, A.W.B.; PALMEIRA, M. G. S. **Projeto emprego e mudança sócio econômica no nordeste**: a invenção da migração. Rio de Janeiro: 1977. 74 p. Mimeografado.

ALVARES. R.L.B. **A Bilhardice: projecto de intervenção estético-artística para a cidade do Funchal. 2009. 44 f.** Dissertação (Mestrado em Arte e Património: no Contemporâneo e Actua) – Universidade de Madeira, Portugal, 2009.

ALVES, A.C. **Planejamento metropolitano e autonomia municipal no direito brasileiro**. São Paulo: Bushatsky, 1981. 155 p.

ALVES, J.; THOMAZ JUNIOR, A. A migração do trabalho para o complexo hidrelétrico madeira. *Jornal do Trabalho*. In: JORNADA DO TRABALHO, 12. Presidente Prudente, 2012. **Anais...** 17 p. Disponível em: <<http://www.proceedings.scielo.br/pdf/jtrab/n1/32.pdf>>. Acesso em: 25 mar. 2014.

AMARAL, M.D.B. et al. A outra face da cidade-empresa: os assentamentos urbanos na área de influência do projeto Albrás-Alunorte. In: TRINDADE JUNIOR, S.C.; ROCHA, G.M.(Org.). **Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local**. Belém: Paka-Tatu, 2002. p. 237-271.

ANGELO-MENEZES, M. N. O sistema agrário do vale do Tocantins colonial agricultura para consumo e para exportação. **Projeto Historia: espaço e cultura**, São Paulo, n. 18, p. 237-259, 1999.

_____. Aspectos conceituais do sistema agrário do vale do Tocantins colonial. **Cadernos de Ciência & Tecnologia**, Brasília, DF, v.17, n.1, p.91-122, 2000.

ANGELO-MENEZES, M. N.; GUERRA, G.A.D. Exploração de madeiras no Pará: semelhanças entre as fábricas reais do período colonial e as atuais serrarias. **Cadernos de Ciência & Tecnologia**, v. 5, n. 3, p. 123-145, 1998.

ANT'ANA JÚNIOR, H.; SILVA, S.C. Taim: Conflitos socioambientais e estratégias de defesa do território. **Revista Pós Ciências Sociais da UFMA**, v.7, n.13, p. 159-177, 2010.

ARAGON, L.E. **Amazônia: conhecer para desenvolver e conservar, cinco temas para um debate**. São Paulo: Hucitec, 2013. 324 p.

ARRIGHI, G. **O longo século XX**. Dinheiro, poder e as origens do nosso tempo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996. 393 p.

ASSIS, G. O. Mulheres migrantes no passado e no presente: gênero, redes sociais e migração internacional. **Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 15, n.3, set./dez. p. 745-772, 2007.

ASSOCIAÇÃO DOS TRABALHADORES RURAIS DE CURUPERÉ. Ata da reunião celebrada entre as comunidades da Montanha, Curuperé e Arienga e os representantes da CDI, Iterpa e a companha Rio Capim Quimica. Barcarena, 4 Jun. 1993. 10 p.

AUGÉ, M. **Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papirus, 1994. 111 p.

BALANDIER, G. A noção de situação colonial. **Cadernos de campo**, n. 3, p. 107-131, 1993.

BARCARENA. Secretaria Municipal de Agricultura. **Relação das comunidades do município de Barcarena**. Barcarena, 2013. 3 p. Mimeografado

BANCO MUNDIAL. **Reassentamento involuntário**: política operacional e documento de antecedentes. Washington DC, 1998. 46 p.

BARBOSA, C.E.C. Navegando entre as províncias do Pará e Goiás: o rio dos Tocantins no século XIX. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 25., 2009, Fortaleza, **Anais...** Fortaleza, 2009. Disponível em: <<http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S25.0191.pdf>>. Acesso em: 5 jun. 2013.

BARRETO, L. et al.. Análise de viabilidade econômica: um estudo aplicado a estrutura de custo da cultura do açaí no estado do Amazonas. **Observatorio de la economía Latinoamericana**, n. 161, 2012. Disponível em: <<http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/br/12/bsvp.html>>. Acesso em: 12 nov. 2014.

BARROS, C.J.; CAVECHINI, C. **Carne e osso**. Repórter Brasil, 2011. Disponível em: <<http://reporterbrasil.org.br/carneosso/o-filme/>; http://youtu.be/_X8ALDZH_Dk>. Acesso em: 10 jan. 2015. Video.

BARROS, M.J.B. Vila do Conde: Barcarena e a instalação dos projetos industriais. In: MATHIS, A. et al. (Org.). **Poder local e mudanças socioambientais em Barcarena**. Belém: UFPA; NAEA, 2007. p. 181 – 200.

BARROSO, A.E.V. **Marajó**: estudo etnográfico, geológico, geográfico na grandiosa ilha da foz do rio Amazonas. Manaus: Associação de Imprensa do Amazonas, 1953. 223 p.

BAUBÖCK, R.; FAIST, T. (Org.). **Diáspora and transnationalism**: concepts, theories and methods. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010. 349 p.

BAUMANN, Z. **Globalização**: as consequências humanas. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1999. 145 p.

_____. Culture in a globalised city. 2009. **Occupied London**: an anarchist journal of theory and action. Disponível em: <<http://www.occupiedlondon.org/bauman/>>. Acesso em: 13 dez. 2011.

BEZERRA NETO, J.M. **Escravidão negra no Grão-Pará**: séculos XVII-XIX. Belém: Paka-Tatu, 2012. 256 p.

BNDES. **Operações automáticas e não automáticas de financiamento contratadas com o sistema BNDES** - Valores em R\$ (2000 – 2013), referente ao município de Barcarena, 2014. Pedido de informação nº 99903000589201362, Resposta obtida por solicitação via site <http://www.acessoainformacao.gov.br/>

BORROMEU, C. **Contribuição à história das paróquias da Amazônia**. Niterói: Escola Industrial Dom Bosco, 1946. 48 p.

BOURDIEU, P.; SAYAD, A. A dominação colonial e o saber cultural. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, 26, p. 41-60, jun. 2006.

BRASIL CAMINHONEIRO. **Dados revelam descompasso no transporte de cargas**. 2012. Disponível em: <emhttp://www.brasilcaminhoneiro.com.br/V4/comportamento/dados-revelam-descompasso-no-transporte-de-cargas/>. Acesso em: 9 jun. 2014.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto n 5.288 de 5 de outubro de 2004**: Dispõe sobre a área do Porto Organizado da Vila do Conde – PA. Brasília, DF: Casa Civil, 2004.

_____. Ministério do Transporte. Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Estudo de engenharia trecho Açailândia-Barcarena, Brasília: ANTT, **Relatório 2**, v. 3, 2013. 117 p.

_____. **Decreto nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007**. Brasília, Presidência da República, 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6040.htm>. Acesso em: 3 ago. 2014.

_____. **Lei n. 9.474, de 22 de julho de 1997**. Presidência da República, Casa Civil. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9474.htm, Acesso em: 4 jun. 2014.

BUSCHER, M.; URRY, J. Mobile Methods and the empirical. **European journal of social theory**, v. 12, n. 1, p. 99 -116, 2011.

CAMPOS, I.; FARIAS, A.M.M. Crise e reordenação produtiva da economia do Baixo Tocantins. **Papers do NAEA**, n. 320, 1-22, 2013.

CAMPOS, M.B. **Migração internacional**: estimativas de migração internacional no Brasil: os velhos e os novos desafios. Estudos e análises: informação demográfica e socioeconômica, Rio de Janeiro: IBGE, 2011. v. 1. p. 71- 83.

CANCLINI, N. G. **Diferentes, desiguais e desconectados**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009. 284 p.

COMPANHIA DE ALUMINA DO PARÁ - CAP. In: REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DE BELÉM, VILA DO CONDE E SANTARÉM,146., 2009, Belém. **Ata...** Belém: CAP, 2009.

CARMO, E.D. **O Território educa e politiza na(s) Amazônia(s)**: os processos socioculturais da comunidade nova vida e as dinâmicas de expansão industrial em Barcarena. 230 f. 2010. Tese (Doutorado em Educação) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

_____. Ordenamento territorial e deslocamentos de comunidades locais em Barcarena (Amazônia Oriental): usos, abusos e saberes. In: CONFERÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO, 2., 2011. Brasília, DF. **Anais...** Brasília, DF: IPEA– CODE, 2011. 22 p.

CARTÓRIO DE REGISTRO CIVIL DA VILA DE ITUPANEMA. **Instrumentos particulares de venda e compra**. Barcarena. 2011. (165 documentos Mimeografados).

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**: a era da informação: economia, sociedade e cultura. São Paulo: Paz e Terra, 2011. v. 1. 698 p.

CASTLES, S. Estudar as transformações sociais. **Sociologia, problemas e práticas**, n. 40, p. 123-148, 2002a.

_____. Migration and community formation under conditions of globalization. **International Migration Review**, v. 36, n. 4, p.1143-1168, 2002b

_____. Entendendo a migração global: uma perspectiva desde a transformação social. **Revista Internacional de mobilidade humana**, Brasília, DF, ano 18, n. 35, p. 11- 43, 2010.

CASTRO, E. Industrialização, transformações sociais e mercado de trabalho. p. 91 – 120. In: CASTRO, E.; MOURA, E.; MAIA, M. **Industrialização e grandes projetos**: desorganização e reorganização do espaço. Belém: EDUFPA, 1995. 410 p.

_____. Racionalidade e novos padrões na gestão do trabalho em grandes empresas na Amazônia. **Paper do NAEA**, v. 54, p. 1-8, 1995.

_____. Tradição e modernidade: a propósito de processos de trabalho na Amazônia, **Novos Cadernos Naea**, v. 2, n 1, p. 31-50, 1999.

_____. (Org.). **Quilombolas do Pará**- Cd-Rom. Belém: NAEA; UFPA, 2005.

_____. Terras de preto entre rios e igarapés. In: CASTRO, Edna (Org.). **Belém de águas e rios**. Belém: CEJUP, 2006.

_____. Escravos e senhores de Bragança - Introdução. In: CASTRO, Edna (Org.). **Escravos e Senhores de Bragança**, Belém: EDUFPA, 2006.

CASTRO, L. **Os negros no Pará**. Belém: [s.n], 2009. Disponível em: <<http://parahistorico.blogspot.com.br/2009/02/os-negros-no-para.html>>. Acesso em: 17 jun. 2013.

CAVALCANTE, M.M.A. et al. Políticas territoriais e mobilidade populacional na Amazônia: contribuições sobre a área de influência das Hidrelétricas no Rio Madeira (Rondônia/Brasil). In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 16., 2008, Caxambú. **Anais.....** Caxambú: ABEP, 2008. 18 p.

CAVALCANTI, J.S.B. Trabalho e mobilidades no mundo globalizado. In: MENEZES, M.A.; GODOI, E.P. **Mobilidades, redes sociais e trabalho**. São Paulo: Annablume, 2011. p. 137-160.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO PARÁ - CDI. Plano diretor do distrito industrial de Barcarena. Plano diretores dos distritos industriais de Barcarena, Tucuruí e Marabá. **Relatório IPT/DES-EI**, v. 2 – C, n. 16 886, 1982.

_____. **Instrumento particular de promessa de venda e compra irrevogável e irretratável de terreno destacado de maior porção**. Belém: CDI, 2006. 8 p.

_____. **Minuta escritura pública de compra e venda de terreno destacado, na forma abaixo**. Belém: CDI, 2008. 6 p.

_____. **Quadro geral de avaliação**. Belém, 2008 (não publicado)

_____. **Empreendimento**: atualização do plano de desenvolvimento e zoneamento do porto de vila do conde, situado no município de Barcarena, Belém/Pará. Belém, 2010. 138 p.

_____. **Vila do Conde**. Resposta de dados cedido a partir de solicitação via SIC. 2013

CDP. **Movimentação de mercadoria**: relatório gerencial contendo a movimentação de mercadorias, descrita por tipo de carga e por natureza de movimentação. Estatísticas de 2013. 2014c. Disponível em: <<https://www.cdp.com.br/345>>. Acesso em: 10 set. 2014.

_____. **Origem e destino das mercadorias**: relatório gerencial contendo a movimentação de mercadorias, descrita por Porto de origem e destino da mesma. Porto de Vila do conde. 2014. Estatísticas de 2013. Disponível em: <<https://www.cdp.com.br/345>>. Acesso em: 10 set. 2014.

CENTRO COMUNITÁRIO 1 DE JUNHO. **Cadastramento de doação de terreno**. Barcarena, 2004.

CHAMBOULEYRON R. Plantações, sesmarias e vilas. Uma reflexão sobre a ocupação da Amazônia seiscentista. *Nuevo mundo mundos Nuevos*. 2006. Disponível em: <<http://nuevomundo.revues.org/2260>>. Acesso em: 10 mar. 2015.

CHIAVENATO, J.J. *Cabanagem, o povo no poder*. São Paulo: Brasiliense, 1984. 158 p.

COELHO, M; MONTEIRO, M; SANTOS, I. Políticas públicas, corredores de exportação, modernização portuária, industrialização e impactos territoriais e ambientais no município de Barcarena, Pará. **Novos Cadernos Naea**, v. 11, n. 1, p. 141-178, 2004.

COELHO, Y. **A origem da amazônica africana**. 2013. Disponível em: <<http://parahistorico.blogspot.com.br/2009/02/os-negros-no-para.html>>. Acesso em: 5 jul. 2013.

COHEN, R. **Migration and its Enemies**: global capital, migrant labor and the Nation-State. Aldershot (Reino Unido): Ashgate, 2006. 252 p.

COMISSÃO PRÓ-ÍNDIO SÃO PAULO. **Comunidades quilombolas do Estado do Pará: a formação dos quilombos.** Disponível em: <http://www.cpisp.org.br/comunidades/html/brasil/pa/pa_escravidao_quilombos.html>. Acesso em: 5 jul. 2013.

COMPANHIA VALE DO RIO DOCE. **Relatório de impacto ambiental:** refinaria de Alumina Brasil China. Barcarena, 2006, 118 p.

CONCEIÇÃO, A.; GUIMARAES, L. **Subsídios para um estudo da história do município de Barcarena.** Barcarena: Departamento de Patrimônio Histórico de Barcarena, 1999.

CORBIN, H.P. **Brazilian migration to Guyana as a livelihood strategy: a case study approach.** 2007. 117 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento)- Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2007.

_____. Migração Internacional e desenvolvimento: o caso da Guiana. In: ARAGON, L. E. (Org.). **Migração internacional na Pan-Amazônia.** Belém: NAEA/UFGPA, 2009. p. 163 -185.

COSER, L. **Nuevos aportes a la teoría del conflicto social.** Buenos Aires: Amorrortu, 1970. 256 p.

COSTA, M.S.S. (Coord.) **Cadastramento e perfil socioeconômico de famílias ocupantes da área da companhia de desenvolvimento industrial do Pará – CDI/Pa no município de Barcarena.** Belém: CDI, UFRa, 2012.

COUTO, C.; HENEALT, E. **Entre Douro e Minho. 2010?** Disponível em: <<http://comida.ig.com.br/entre-douro-e-minho/4fd6328063a8bb36eb4185e6.html>>. Acesso em: 5 jan. 2014.

CRESSWELL, T. Towards a politics of mobility. **Environment and planning: Society and Space**, v. 28, n. 1, 2010. p. 17-31.

CUNHA, H.F. A. **Qualidade de vida e cidadania das famílias rurais atingidas por impactos sócio-ambientais provocados pela indústria Albras.** 1994. 115 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Educação e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 1994.

CUNHA, J.M.P. (Org.). **Mobilidade espacial da população:** desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo. Campinas: NEPO; UNICAMP, 2011. 184 p.

DAVI, H.; MIRANDA, K.; GADELHA, R. **Mapeamento das comunidades localizadas no entorno das áreas de empreendimentos de mineração no município de Barcarena-Pa.** Belém: IEB, 2010. 20 p.

DERUYTTERE, A (Coord.). **Reassentamento involuntário:** política operacional e documento de antecedentes. Washington, D.C. BID, 1998. 46 p.

DIAGONAL. **Diagonal, Vale e Fundação Vale: trabalhando juntas na gestão social e sustentabilidade.** Disponível em: <<http://www.diagonal.net/Home.aspx/Index?pidioma=D419ECCA-BF71-46A9-BAD0-5FDB1F7B3903>>. Acesso em: 3 out. 2014.

DIÁRIO OFICIAL. **Contrato número de publicação: 739322.** Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/76057949/doepa-caderno-2-04-09-2014-pg-7>>. Acesso em: 8 fev. 2014.

_____. **Poluição causa doenças em Barcarena.** 7 jul. 2013. Disponível em: <<http://diariodopara.diarioonline.com.br/N-169984-POLUICAO+CAUSA+DOENCAS+EM+BARCARENA.html>>. Acesso em: 6 mar. 2015.

EMBRAPA. **Coefficientes técnicos plantio e manutenção de um ha de coqueiro anão.** Disponível em: <<http://sistemasdeproducao.cnptia.embrapa.br/FontesHTML/Coco/ACulturadoCoqueiro/tabelas/Tabela%201.pdf>>. Acesso em: 1 nov. 2014.

EMMI, M.F. A Amazônia como destino das migrações internacionais do final do século XIX ao início do século XX: o caso dos portugueses. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 17., 2010, Caxambú. **Anais...** Caxambú: ABEP, 2010, 14 p.

EMMI, M.F. **Italianos na Amazônia: pioneirismo econômico e identidade.** Belém: NAEA, 2008. 285 p.

_____. **Um século de imigrações internacionais na Amazônia brasileira (1850-1950).** Belém: NAEA, 2013. 251 p.

ESCOBAR, A. O lugar da natureza e a natureza do lugar: globalização ou pós-desenvolvimento?. LANDER, E. **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas.** Buenos Aires: CLACSO, 2005. p.133 -168. (Colección Sur Sur, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina).

FALCÃO, S.G.H. **O trabalhador rural da comunidade do Curuperé: sua sobrevivência frente as dificuldades impostas pela questão agrária.** 73 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Serviço Social) – Universidade Federal do Pará, Belém, 1997.

FAZITO, D. Análise de redes sociais e migração: dois aspectos fundamentais do 'retorno'. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 25, n. 72, p. 89-100, 2010.

FERNANDES, F. **A natureza sociológica da sociologia.** São Paulo: Ática, 1980. 157p.

FERREIRA, A.R. Viagem Philospica (1783-1792). In: FERREIRA, J.V. **Breve história da Amazônia Marajoara.** 2011. Disponível em: <<http://academiaveropeso.blogspot.com.br/2011/04/breve-historia-da-amazonia-marajoara.html>>. Acesso em: 13 jun. 2013.

FIRKOWSKI, O.L.C.F. Região metropolitana no Brasil: assim é se lhe parece. In: SIMPÓSIO DE ESTUDOS URBANOS, 1., 2011, **Anais...** 2011. 13 p.

FONTES, E. O peão de trecho e o peão de casa: Identidades operárias entre os trabalhadores da construção civil de Barcarena no canteiro de obras da ALBRAS/ALUNORTE. **Novos Cadernos NAEA**, v. 6, n. 1, p. 65-82, 2003.

FORLINE, L. As Várias Faces da Amazônia: Migrações, Deslocamentos e Mobilidade Social na Região Norte. In: _____. **Amazônia, Interesses e conflitos**. 200?. Belém: MPEG. Disponível em: <<http://www.comciencia.br/reportagens/amazonia/amaz8.htm>>. Acesso em: 7 mar. 2013.

FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2009. 295 p.

FRANK, A.G. **World System History**. Amsterdam: University of Amsterdam, 1994. Disponível em: <<http://www.hartford-hwp.com/archives/10/034.html>>. Acesso em: 5 dez. 2012.

FRIDMAN, F. Três vilas da província fluminense. **Anais**: seminário de história da Cidade e do Urbanismo, v. 6, n. 2, 2000. (cinco séculos de cidade no Brasil, 12 p.) Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/viewFile/773/748>>. Acesso em: 27 jan. 2014. 14 p.

FUNDAÇÃO CULTURAL PALMARES. Portaria, n. 221, de 20 de dezembro de 2013. **Diário oficial da união**, n. 248, seção 1, p. 28, 23 dez. 2013.

FUNES, E. Nasci nas matas, nunca tive senhor: História e memória dos mocambos do baixo Amazonas. In: REIS, J.J.; GOMES, F.S. **Liberdade por um fio**. História dos quilombos no Brasil. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

GASPARETTO JUNIOR, A. **Origem dos escravos Africanos**. 2009. Disponível em: <<http://www.historiabrasileira.com/brasil-colonia/origem-dos-escravos-africanos/>>. Acesso em: 30 maio, 2014.

GATTI, M.; LÉNA P. A colonização na Amazônia. **Destaque Amazônia**, n. 7- 8, p. 8-9, 1985.

GAUDEMAR, J. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Estampa, 1977. 405 p.

GUIMARÃES, R. **Dois estudos para a mão esquerda**. Cabanagem. Guerrilha ou luta de massas, Rio de Janeiro: Revan, 2000. 112 p.

HAESBAERT, R. Da desterritorialização à multiterritorialidade. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, **Anais...** São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005. p. 6774 – 6792.

_____. **O Mito da desterritorialização**: do "fim dos territórios" à Multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. 396 p.

_____. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade**. Porto Alegre, Setembro de 2004. Disponível em: <<http://www6.ufrgs.br/petgea/Artigo/rh.pdf>>. Acesso em: 10 dez. 2011. 20 p.

HALL, A. **Amazônia**: desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1991. 300 p.

HALL, S. **Da diáspora**: identidades e mediações culturais. Belo Horizonte: UFMG, 2009.

HASHIZUME, M. **Comunidades afetadas pela cadeia do alumínio protestam**. Reporter Brasil. 2009. Disponível em: <<http://reporterbrasil.org.br/2009/02/comunidades-afetadas-pela-cadeia-do-aluminio-protestam/>>. Acesso em: 27 out. 2014.

HAZEU, M.; SILVA, L.I.C. **Pesquisa tri-nacional sobre tráfico de mulheres do Brasil e da República Dominicana para o Suriname**. Belém: Sodireitos, 2008. 200 p.

HAZEU, M. **Migração Internacional de mulheres na periferia de Belém**: identidades, famílias transnacionais e redes migratórias numa cidade amazônica. 173 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento)- Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

HEBETTE, J. O grande Carajás: um novo momento da história moderna da Amazônia paraense. In CASTRO, E.M.R.; HEBETTE, J. **Na trilha dos grandes projetos**: modernização e conflito. Belém: UFPA; NAEA, 1989.

HÉBETTE, J.; MARRIM, R.A. A ligação rodoviária Norte-Sul: sonhos e realidade. In: HÉBETTE, J. **Cruzando fronteira**: 30 anos de estudos do campesinato na Amazônia. 2004a. v. 1. p. 35-39.

HÉBETTE, J.; MARRIM, R.A. Mobilidade do trabalho: Revisão teórica. In: HÉBETTE, Jean. **Cruzando fronteira**: 30 anos de estudos do campesinato na Amazônia. 2004b. v. 1. p. 153-172.

HEBREU ISRAELITA. **Mapa da rota do tráfico de escravos 005**. Disponível em: <<http://hebreuisraelita.wordpress.com/2012/11/01/as-tribos-perdidas-de-yisrael-foram-encontradas-parte-1-introducao/mapa-da-rota-do-trafico-de-escravos-005/>>. Acesso em: 4 mar. 2014.

HECK, F.M. **Degradação anunciada do trabalho formal na Sadia, em Toledo (PR)**. 2013. 217 f. Dissertação (Mestrado em geografia) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia Presidente Prudente, 2013.

HENRIQUE, M.C. História dos povos indígenas no Pará. In: BELTRÃO, J.F.; HENRIQUE, M.C. (Org.). **Antropologia e educação**: história, narrativas e direitos. Belém: NPADC, 2007. p. 9 -29.

HIRST, P. THOMPSON, G. **Globalização em questão**. A economia internacional e as possibilidades de governabilidade. Rio de Janeiro: Vozes, 1998, 364 p.

HOMMA, A.K.O. A imigração japonesa na Amazônia (1929-2009): Passado, presente e futuro. In: ARAGON, L. (Org.). **Migração internacional na Pan-Amazônia**. Belém: NAEA; UFPA, 2009. p. 321-336.

HONDIUS, D.; ROOY, F. **De erfenis van slavernij**²⁹. Tekstboek. Rotterdam: Wereldmuseum, 2003. 20 p.

IANNI, **A colonização e contra-reforma agrária na Amazônia**. Petropolis: Vozes, 1979. 137 p.

IBGE. **Censo demográfico**: dados gerais; migrações, instituições, fecundidade, mortalidade. Rio de Janeiro, 1970. v. 1.

_____. **Censo demográfico 1950/2010**. Até 1991, dados extraídos de Estatísticas do Século XX, Rio de Janeiro: IBGE, 2007. **Anuário Estatístico do Brasil**, 1994, v. 54, 1994.

_____. **Região de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Censo demográfico 2010**. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 2013 - 2014.

INCLUSIVE DEVELOPMENT INTERNATIONAL. **Campaign to Reform the World Bank's Policies and Practice on Land and Human Rights**. California: IDI, 2012. Disponível em: <<http://www.inclusivedevelopment.net/world-bank-safeguards-campaign/>> Acesso em: 20 nov. 2014.

ITF GLOBAL.ORG. **FOC Countries**. 2012a. Disponível em: <<http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-183.cfm>> Acesso em: 9 set. 2014.

ITF. **What are flags of convenience?** ITF, 2012b. Disponível em: <<http://www.itfglobal.org/flags-convenience/sub-page.cfm>>. Acesso em: 9 set. 2014.

JARDIM, A.P. Reflexões sobre a mobilidade pendular. In: OLIVEIRA, L.A.; OLIVEIRA, A.T. **Reflexões sobre deslocamentos populacionais no Brasil**: estudos e análises. informação demográfica e socioeconômica, Rio de Janeiro: IBGE, 2011, n. 1, p. 58-70, 2011.

JARU ON LINE. **Ex-funcionário da Sadia denuncia empresa por estar iludindo trabalhadores de Rondônia**. Disponível em: <<http://www.rolnews.com.br/index.php?pag=noticia-ler&id=9437>>. Acesso em: 9 set. 2014.

JATENE, S. Decreto n. 1.703 de 21 de julho de 2005. **Diário Oficial**, Belém, 22 jul. 2005. Caderno 2.

JERONYMO, A. C. J. **Deslocamentos de populações ribeirinhas e passivos sociais e econômicos decorrentes de projetos de aproveitamento hidrelétrico:** a UHE Tijuco Alto/SP-PR. São Paulo, 2007. 167 f. Dissertação (Mestrado em Energia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

JESUS JÚNIOR C.R.M.L.A. Evolução da produção de coco no Brasil e o comércio internacional - **Panorama** 2010. Aracaju: EMBRAPA, 2011. (Documentos 164).

KAUFMANN, V.; MONTULET, B. Between social and spatial mobilities: the issue of social fluidity, in: CANZLER, W. KAUFMANN, V. KESSELRING, S. (Ed.). **Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective**. Aldershot: Ashgate, 2008, p. 37–55.

KF DE MENEZES CONSULTORIA LOGISTICA. **Instrumento particular de venda e compra**. Barcarena: [s.n.], 2011. 5 p.

KING, R. Geography and migration studies: retrospect and prospect. **Population, space and place**, v. 18, p. 134-153, 2012.

KIPERMAN, I (Coord.) **Relatório de impacto ambiental para a implantação do terminal portuário graneleiro de Barcarena**. Rio de Janeiro: Planave, 2005. 97 p.

LENCIONI, S. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, C.A.S. et al. (Org.). **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A; FAPERj, 2006. p. 41-58.

LENINE, V.I. **O imperialismo: fase superior do capitalismo**. São Paulo: Centauro, 2002. 97 p.

LIMA, L.M. Presenças indígenas na Cabanagem: Proposta metodológica para a compreensão de suas participações diferenciadas. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA: o lugar da História, 17., 2004, Campinas. **Anais...** Campinas: ANPUH; SPUNICAMP, 2004. 12 p.

LOBATO, R.M.A. A oficina dos jesuítas do Colégio de Santo Alexandre no Grão-Pará e sua difusão regional na Amazônia. **Bibliographica americana**, n. 6, 2010. Disponível em: <<http://200.69.147.117/revistavirtual/documentos/2010/A-Oficina-Jesuítas-Martins.pdf>>. Acesso em: 12 jun. 2013.

LOUREIRO, V.R. **A Amazônia no século XXI: novas formas de desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Empório do Livro. 2009. 279 p.

LOUREIRO, V.R. **Amazônia: estado, homem, natureza**. Belém: CEJUP, 1992. p. 367.

MAGALHÃES SANTOS, S.M.S. **Lamento e dor: uma análise sócio-antropológica do deslocamento compulsório provocado pela construção de barragens**. 2007. 278 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais)- École Doctorale Vivant et Sociétés, Universidade Federal do Pará, Belém, 2007.

MAGALHÃES, S.; BRITTO, R.; CASTRO, E. (Org.). **Energia na Amazônia**. Belém: MPEG; UFPA; UNAMAZ, 1996. v. 1-2

MAIA, M.; MOURA, E. Da farinha ao alumínio: os caminhos da modernização na Amazônia. In: CASTRO, E.; MOURA, E.; MAIA, M. (Org.). **Industrialização e grandes projetos**: desorganização e reorganização do espaço. Belém: UFPa, 1995. p. 223-260.

MAIA, M.L.S.; MOURA, E. A reorganização do espaço de trabalho e do espaço doméstico da família de *Barcarena*. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, p. 81-90, 1989. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/1428/1405>>. Acesso em: 20 set. 2014.

MARANDOLA JUNIOR, E. Mobilidade e vulnerabilidade nos espaços de vida de Campinas. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 15. 2006. Caxambú **Anais...** Caxambú: ABEP, 2006. 21 p.

_____. Por um paradigma da(s) mobilidade(s). **Revista Brasileira de Estudos de População**, v. 26, n. 1, p. 151-152, 2009.

MARANDOLA JUNIOR, E.; DAL GALLO, P. M. Ser Migrante: implicações territoriais e existenciais da migração. **Revista brasileira de estudos populacionais**, v. 27, n. 2, p. 407- 424, 2010.

MARINHA DO BRASIL. **Portaria nº 72/DPC, de 9 de julho de 2009 da Marinha do Brasil**, Brasília, DF, 2009.

MARINI, R.M. **Dialética da dependência**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2005.

MARTINS, A.E.P.C. **A grande transformação**: alcance e actualidade da obra de Karl Polanyi. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, 2007. 22 p.

MARTINS, C.C. **Os deslocamentos como categoria de análise**: o garimpo, lugar de passar, roça, onde se fica e o babaçu nossa poupança. Manaus: UNIFAM, 2012. 220 p.

MARTINS, J.S. O vó das andorinhas: migrações temporárias no Brasil. In: _____. **Não há terra para plantar neste verão**. Petrópolis: Vozes, 1986. p. 45-61.

_____. O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. **Tempo Social; Rev. Sociol**, S. Paulo, USP, v. 8, n. 1, p. 25-70, maio, 1996.

MARX, K.; ENGELS, F. **O manifesto comunista e cartas filosóficas**. São Paulo: Centauro, 2005. 154 p.

MASSEY, D, et. al. Theories of international migration a review and appraisal. **Population and Development Review**, v. 19, n. 3, p. 431- 466, 1993.

MATHIS, A.A. **Mudanças nas relações de trabalho e impactos do processo de terceirização implantado pela Vale na região de Carajás – Pa**. Belém, 2014. 15 p. no prelo.

MCCAY, B.J. Emergence of institutions for the commons: contexts, situations and events. In: OSTROM, E. et al. (Coord). **The drama of the commons**. National research council, 2002. 361- 402 p.

MEDEIROS, B.F, MELLO, S.C.B. Interview with John Urry. **Estudos Históricos**, v. 24, n. 47, 2011.

MELCHIOR, I. Migrações pendulares e reestruturação metropolitana do Rio de Janeiro. In: SIMPURB, 12., 2011. Rio de Janeiro. **Anais....Rio de Janeiro**, 2011. Disponível em: <<http://xiisimpurb2011.com.br/app/web/arg/trabalhos/23e9220e50d1013991c26aec10a6d6d4.pdf>>. Acesso em: 2 ago. 2014.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERA - MPF. Comunidade Burajuba recebe certificado de autodefinição como quilombola. 4 fev. 2014. Disponível em: <<http://www.prpa.mpf.mp.br/news/2014/comunidade-burajuba-recebe-certificado-de-autodefinicao-como-quilombola>>. Acesso em: 31 out. 2014.

_____. **Mandado de segurança com pedido liminar**. Belém, 11 mar. 2012. (Felício Pontes).

MONTEIRO, M. A. Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 187-208, 2005.

MONTEIRO, M. et al. Formação de Aglomerações Empresariais e Limitações à Difusão Tecnológica: o caso do Distrito Industrial de Barcarena, Pará, **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 39, n. 2, abr./jun. 2008. p. 217 – 231.

MONTEIRO, M. Mineração e desenvolvimento: a valorização do caulim na Amazônia brasileira. **Paper do NAEA**, n. 288, p. 1- 46, p. dez. 2011.

MONTEIRO, M.; MONTEIRO, E. Amazônia: os (des)caminhos da cadeia produtiva do alumínio. **Novo Cadernos NAEA**, v. 10, n. 2, p. 87-102, dez. 2007.

MONTEIRO, M. A. Mineração e desenvolvimento: a valorização do caulim na Amazônia brasileira. **Papers do NAEA**, n. 288, Belém, 2011. 43 p.

MORAES, M.R.L.; SILVA, J.G.C. **Posicionamento da rede da sociedade civil pró-fórum em Barcarena**. Belém: IEB, 2011. 60 p.

MOREIRA, B.H.C. Ocupações irregulares em pequenas cidades da Amazônia: Uma proposta de estudo de caso do município de Barcarena-PA. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO PLANEJAMENTO TERRITORIAL, PLANEJAMENTO URBANO., 2014, [S.I.]. **Anais...** [S.I.], 2014. 12 p.

MOUGEOT, L.; ARAGON, L. (Coord.). O despovoamento do território amazônico: contribuições para sua interpretação. **Cadernos NAEA**, v. 6, Belém, 1981. 171 p.

MOURA, E. A. F.; MAIA, M.L. **A reorganização do espaço de trabalho e do espaço doméstico das famílias de Barcarena**: os efeitos do projeto Albrás-Alunorte. Belém: UFFPa; NAEA; CNPq, 1990. 190 p.

MOURA, E. **Laranjal sem laranjas**: condições de vida após a implantação dos grandes projetos na Amazônia. Anais. UNICAMP: ABEP; NEPO, 1990. p. 197-224.

MOURA, R. Movimento pendular da população no Paraná: uma evidência da desconexão moradia/trabalho. **Caderno Metrôpoles**. São Paulo, v. 12, n. 23, pp. 43-64, jan/jun 2010

NAHUM, J.S. **O uso do território em Barcarena**: modernização e ações políticas conservadoras. 2006. 126 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, São Paulo, 2006.

NASCIMENTO, N.S.F. **O Destino de uma comunidade caboca frente a um grande projeto (o caso montanha/Curuperé)**. 1999. 177 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social)- Centro Sócio Econômico, Universidade Federal do Pará, Belém, 1999.

NASCIMENTO, P. **Conflitos territoriais, zoneamento industrial e impactos sócio-ambientais em Barcarena/PA**: o caso Usipar. 2012. 6 p. Disponível em: <<https://evangelistpaulomelo.files.wordpress.com/2012/03/artigo-conflitos-territoriais.pdf>>. Acesso em: 15 nov. 2014.

NOBREGA, R.S. Os atingidos por barragens: refugiados de uma guerra desconhecida. **Revista. Internacional de Mobilidade Humana**. Brasília, DF, ano 19, n. 36, p. 125-143, 2011.

OLIVEIRA, F. A mobilidade humana na tríplice fronteira Peru, Brasil e Colômbia. **Revista Estudos Avançados**, São Paulo, v. 20, n. 57, p. 183-196, 2006.

ORGANIZAÇÃO RÔMULO MAIORANA - ORM. **Construção de refinaria desaloja moradores de área em Barcarena**. Plantão. 2004. Disponível em: <http://www.orm.com.br/plantao/imprimir.asp?id_noticia=405732>. Acesso em: 28 set. 2014.

PACHECO, A. S. A conquista do ocidente Marajoara: Índios, portugueses e religiosos em reinvenções históricas. In: SCHAAN, P.; MARTINS, C.P. Muito além dos campos: arqueologia e história na Amazônia Marajoara. Belém: Gknoronha, 2010. 200 p.

PAOLO, P. **Cabanagem**: a revolução popular da Amazônia. Belém: CEJUP, 1990. 415 p.

PARÁ. Secretaria de Estado de Meio Ambiente - SEMA. **Parecer técnico - Atendimento à solicitação de Licença de Prévia – L.P. protocolada nesta Secretaria de Estado de Meio Ambiente – SEMA, sob o nº 143264/2007, de interesse da Companhia Vale, para implantação de Usina Termelétrica (UTE Barcarena) com potência instalada de 600 MW, localizada no município de Barcarena – PA.** Belém, 2008. 82 p.

_____. Decreto n. 1.449 5 de fevereiro de 2009. **Diário Oficial, Executivo**, Belém, n. 1, p. 6-5, fev. 2009.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Departamento de Polícia Federal. Ofício 002/2013 – SIC/SR/DPF/PA. Belém, 2013.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Sistema de Tráfego Internacional – STI. Mensagem eletrônica nº 136/2014 - SIC/DIREX/DPF.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL NO PARÁ. Comunidade Burajuba recebe certificado de autodefinição como quilombola. 4 fev. 2014. Disponível em: <<http://www.prpa.mpf.mp.br/news/2014/comunidade-burajuba-recebe-certificado-de-autodefinicao-como-quilombola>>. Acesso em: 19 out. 2014.

PARANÁ. Secretaria de Estado de Planejamento do Estado do Paraná - SEPLAN. **O estudo para o desenvolvimento regional do programa grande Carajás – fase 2. Sumário e conclusões.** SEPLAN-PR. Agência de cooperação internacional do Japão e secretaria executiva do programa Grande Carajás. 1985. 186 p.

PATACA, E.M. A Ilha do Marajó na Viagem Philosophica (1783-1792) de Alexandre Rodrigues Ferreira. **Boletim Museu Para. Emílio Goeldi, sér. Ciências Humanas**, Belém, v. 1, n. 1, p. 149-169, jan./abr. 2005.

PEIXOTO, J. As teorias explicativas das migrações: teorias micro e macro sociológicas, **SOCIUS Working Papers**, Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, n. 11, 2004. 36 p.

PEREIRA, J.C.A. A migração internacional de jovens rurais do vale do Jequitinhonha e a (des)estruturação do seu lugar de origem. In: MENEZES, M.A. GODOI, E.P. **Mobilidades, redes sociais e trabalho.** São Paulo: Annablume, 2011. p. 225 – 243.

PEREIRA, J.V. **Notícia Histórica da Ilha Grande de Joanes ou Marajó” (resumida)** - Alexandre Rodrigues Ferreira, comentada por José Varella Pereira, 2012. Disponível em: <http://gentemarajoara.blogspot.com.br/2012_11_01_archive.html>. Acesso em: 12 jun. 2013.

PESSOA, Z.S. **A Metrópole periférica: identidade e vulnerabilidade socioambiental na região metropolitana de Natal, RN, Brasil.** 2012. 306 f. Tese (Doutorado em Ambiente e Sociedade)- Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.

PINASSI, M.O. **(Neo)desenvolvimentismo ou luta de classes?**. Herramienta Web, n. 13, 2013. Disponível em: < <http://www.herramienta.com.ar>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

PINTO, L.F. **Jari, toda a verdade sobre o projeto de Ludwig**: as relação entre estado e multinacional na Amazônia. São Paulo: Zero Hora, 1986. 219 p.

PINTO, M.J.S. **O Fetiche do emprego**: um estudo sobre as relações de trabalho de brasileiros na Guiana Francesa. 2008. 273 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável) Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

PODER JUDICIÁRIO. **Sentença**: processo 2008.3900.011949-4. 22 de maio de 2012 - Juiz: Hugo Sinvaldo Silva da Gama Filho

POLANYI, K. **The great transformation**: the political and economic origins o four time. Boston: Beacon Paperback, 2001. 317p.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia de poder**. São Paulo: Ática, 1993. 269 p.

RAIOL, D.A. **Motins políticos**: ou a história dos principais acontecimentos políticos da província do Pará desde o ano de 1821 até 1835. Belém: UFPA, 1970. v.1- 3.

RECORD. **Trabalho escravo na BRF** (perdigão sadia). Repórter Record. 21-10-2012. Disponível em: <<http://youtu.be/-MhzNFYsV24>>. Acesso em: 10 jan. 2015. (Vídeo).

REIS, J.J,; GOMES, F.S. Uma historia da Liberdade, Introdução. In: REIS, J.J,; GOMES, F.S. **Liberdade por um fio**: historia dos quilombos no Brasil. Sao Paulo: Companhia das Letras, 2000.

RICCI, M. Cabanagem, cidadania e identidade revolucionária: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840. **Tempo**, v.11, n. 22, p. 5-30, 2007.

ROCHA, F (Coord.). **Relatório de impacto ambiental**: terminal de uso privativo misto de Vila do Conde. Ambientare, 2012. 87 p.

ROCHA, G. Fronteira e urbanização na Amazônia: contribuições de Bertha Becker. In: SIMPÓSIO RELAÇÕES ENTRE CIÊNCIA E POLÍTICAS PÚBLICAS. Propostas de Bertha Becker para o desenvolvimento da Amazônia, 3., 2013, Belém. **Anais...** Belém: MPEG, set. 2013.

RODRIGUES, F. Configuração migratória no lugar Guyana: uma análise da migração na tríplice fronteira Brasil-Venezuela-Guiana. In: ARAGON, L. **Migração internacional na Pan-Amazônia**. Belém, NAEA; UFPA, 2009. p. 223-236.

RODRIGUES, F. Migração transfronteiriça na Venezuela. **Revista Estudos Avançados**, São Paulo, v. 20, n. 57, 2006.

RODRIGUES, R.; COELHO, M. Vila dos Cabanos e suas transformações recentes. In: MATHIS, A. et al. (Org.). **Poder local e mudanças socioambientais em Barcarena**. Belém: NAEA; UFPA, 2007. p. 135-155.

ROOIJAKKERS, P. **Filipijnse zeevaart in de problemen**: meer zeelieden dan banen. Tambuli, 2002. Disponível em: <<http://tambuli.nl/tambak/article.php?articleid=292>>. Acesso em: 11 mar. 2015.

ROOSEVELT, A. **Determinismo ecológico na interpretação do desenvolvimento indígena da Amazônia**. Belém: MPEG, p. 103-141, 1991. (Coleção Emilie Snethlage).

SÁ, T. Os lugares e não-lugares em Marc Augé. **Artitextos**, n. 6, p. 179-188, 2003.

SALLES, V. **Memorial da cabanagem**: esboço do pensamento político-revolucionário no Grão-Pará. Belém: CEJUP, 1992. 319 p.

_____. **O negro na formação da sociedade paraense**. Belém: Paka-Tatu, 2004. 250 p.

SANTANA, P.M.; BALANCO, P. Superexploração do trabalho, dependência e (sub) desenvolvimento capitalista: elementos para um debate quase esquecido. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, 40., 2002. **Anais.... ANPEC**. 2012. 20 p.

SANTIAGO, J.C.S. **Trabalho e Capital na Amazônia Oriental**: movimento operário versus reestruturação produtiva no Complexo Albrás-Alunorte – 1990 a 2005. 2007. 281 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia)- Universidade Federal do Pará, Belém, 2007.

SANTOS, E.C. **Os homens por trás das grandes obras do Brasil**. São Paulo: Childhood, 2011. 20 p.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: EDUSP, 2009. 174 p.

_____. **O espaço dividido**. São Paulo: EDUSP, 2004. 433 p.

SANTOS, R. **História econômica da Amazônia (1800-1920)**. São Paulo: Queros, 1980. 358 p.

SAQUET, M.A.; MONDARDO, M.L. A construção de territórios na migração por meio de redes de relações sociais. **Revist Nera**, ano 11, n. 13, p. 118-128, 2008.

SASSEN, S. **Los espectros de la globalización**. Mexico: Fondo de Cultura Económica, 2003.

_____. **Sociologia da Globalização**. Porto Alegre: Artmed, 2010. 240 p.

SAYAD, A. **A Imigração ou os paradoxos da alteridade**. São Paulo: EDUSP, 1998. 299 p.

_____. O retorno: elemento constitutivo da condição do imigrante. **Travessia, revista do migrante**, ano 13, número especial, 2000. 34 p.

SCHMINK M.; WOOD, C. **Conflitos e a formação da Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2012. 496 p.

SCOTT, J.C. **Weapons of the weak: everyday forms of peasants resistance**. New Haven and London: Yale university press, 1985. 375 p.

SHELLER, M. **Mobility**. Sociopedia.isa, 2011. 12 p. Disponível em: <<http://www.sagepub.net/isa/resources/pdf/Mobility.pdf>>. Acesso em: 9 ago. 2014.

SILVA, A. As mudanças nas comunidades rurais – Montanha e Curupeté a partir da implantação do complexo industrial de Barcarena. In: MATHIS, A. et al. (Org.). **Poder local e mudanças socioambientais em Barcarena**. Belém: UFPA; NAEA, 2007. p. 277-300.

SILVA, A.M. **O sistema de aviamento na extração da castanha da Amazônia**. 2009. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos/o-sistema-de-aviamento-na-extracao-da-castanha-da-amazonia/28803/#ixzz3TdxjE4lr>>. Acesso em: 10 nov. 2014.

SILVA, J.O. A transformação social na visão da sociologia clássica. In: III SEMINÁRIO DO CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS, 3., 2005, [S.l.]. **Anais...** [S.l.], 2005. 8 p.

SILVA, M.I.C. **Mulheres migrantes na Transamazônica: construção da ocupação e do fazer política**. 2008. 293 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social)- Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

SILVA, S.F. O território da produção mineral e a evolução do território da prostituição em Vila do Conde. In: MATHIS, A. et al. (Org.) **Poder local e mudanças socioambientais em Barcarena**. Belém: UFPA; NAEA, 2007. p. 259-275.

SILVEIRA, F. C. **Parecer**. Belém: IBGE/Conselho Regional de geografia, 1946.

SILVEIRA, I. B. **Cabanagem: uma luta perdida**. Belém: SECUT, 1994. 249 p.

SILVEIRA, M.I.; MARQUES, F.L.T. Levantamento de potencialidades arqueológicas e históricas na área dos municípios de Barcarena e Abaetetuba, Pa. **Relatório final**. Belém: MPEG, 2004. 98 p.

SISTEMA NACIONAL DE EMPREGO - SINE. **Trabalhadores encaminhados sine_pa Empresa SADIA / 2011_2012_2013**. Informações sobre ações de intermediação de trabalhadores que foram encaminhados à oportunidades de emprego. Resposta CSINE a pedido de informação. Protocolo 46800003936201309, 2014.

SOARES, A. **30 de Dezembro completam 70 anos que o decreto lei 4.505 de 30/12/1943**. 2013, Disponível em: <<http://aribarcarenagmailcom.blogspot.com.br/2013/12/30-de-dezembro-completam-70-anos-que-o.html>>. Acesso em: 18 set. 2014.

SOARES, W. Análise de redes sociais e os fundamentos teóricos da migração internacional. **Revista brasileira de estudos populacionais**. Campinas, v.1, n.1, p.101-116, 2004.

SOARES, A. **Um pouco da história de Barcarena**. 2012. Disponível em: <<http://aribarcarenagmailcom.blogspot.com.br/2012/04/um-pouco-da-historia-de-barcarena.html>>. Acesso em: 18 set. 2014.

SOUSA, D. **Blog Diego Sousa**. Disponível em: <<http://blogdodiegosousa.blogspot.com.br/2011/09/sadia-e-o-salario-de-fome.html>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

SOUZA, A.L. **Trabalho e desenvolvimento territorial na Amazônia oriental: a experiência da rede de desenvolvimento rural do baixo Tocantins (PA)**. 2011. 220 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Rural) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Ciências Econômicas, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Rural, Porto Alegre, 2011.

SOUZA, W.C.A. **Vinte e cinco anos depois: efeitos sociais do Projeto ALBRÁS/ALUNORTE em São Lourenço (Barcarena-Pará)**. 2006. 101 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

STÜPP, R. Revolta em Jirau reflete superexploração. **Brasil de fato**. 2011. Disponível em: <<http://www.brasildefato.com.br/node/5967>>. Acesso em: 25 mar. 2014.

TARSITANO NETO, F. Divisão internacional do trabalho e a nova indústria do alumínio na Amazônia. In: CASTRO, E. MOURA, E. **Industrialização e grandes projetos: desorganização e reorganização do espaço**. Belém: UFPa, 1995. p. 71-87.

TERRA MEIO AMBIENTE. Complexo Industrial da usina siderúrgica do Pará, Usipar. **Relatório de impacto ambiental**. Belém: Terra, 2009b. 70 p.

_____. Terminal portuário de manganês. **Relatório de impacto ambiental**. Belém: Terra LTDA, 2009a. 78 p.

TERRA. Complexo Industrial da Usina Siderúrgica do Pará - USIPAR. **Relatório de impacto ambiental**. Belém, 2009. 71 p.

TEXEIRA, J. B.; OLIVEIRA, E. E. A política social da Albrás destinada às populações ribeirinhas. In: Castro, E.; Moura, E.; Maia, M. (Org.). **Industrialização e grandes projetos: desorganização e reorganização do espaço**. Belém: UFPa, 1995. p. 61-284.

TEXEIRA, J.B. **Reprodução da força de trabalho em área de impacto de projeto transnacional**: estudo do processo de proletarização em Barcarena. Belém: UFPa, 1991. 156 p.

THIRY-CHERQUES, H.R. Pierre Bourdieu: a teoria na prática. **Revista Administração Pública**. v. 40, n.1, p. 27-53, 2006.

THOMPSON, E.P. **Senhores e caçadores**: a origem da lei negra. Paz e Terra, 1987. 432 p.

_____. **A formação da classe operária inglesa**: a árvore da liberdade. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997. p. 9-14.

TOH, R.S.; PHANG, S. **Quasi-flag of convenience shipping**: the wave of the future. *Transportation Journal*. 1993 v.33, Disponível em: <<http://www.freepatentsonline.com/article/Transportation-Journal/15272674.html>>. Acesso em: 9 set. 2014.

TOURAINÉ, A. **Poderemos viver juntos?** Iguais e diferentes. Petrópolis: Vozes, 2003.

TOURINHO, H.L.Z. (Coord.) **Repercussões sócio-econômicas do complex industrial ALBRAS/ALNORTE em sua área de influencia imediata**. Belém: IDESP, 1991. 337 p.

TRANSPARÊNCIA BRASIL. **Às claras** 2012. Disponível em: <<http://www.asclaras.org.br/@candidato.php?CACodigo=1188389&cargo=11&ano=2012>>. Acesso em: 28 nov. 2014.

TRINDADE JUNIOR, S.C.; CHAGAS, C.A.N. A company town do alumínio: concepção e práticas espaciais. In: TRINDADE JUNIOR, S.C.; ROCHA, G. M. **Cidade e empresa na Amazônia**: gestão do território e desenvolvimento local. Belém: Paka-Tatu, 2002. p.195-236.

TRINDADE, J.R.B. **A metamorfose do trabalho na Amazônia**: Para além da mineração Rio do Norte. Belém: NAEA; UFPa, 2001. 171 p.

TURNER, J.H. **Sociologia**: conceitos e aplicações. São Paulo: Pearson Makron Books, 1999. 253 p.

UNCTAD. **Review of maritime transport 2007**. New York and Geneva: United Nations, 2007. 167 p.

UOL ELEIÇÕES. **Vilaca**. Disponível em: <<http://eleicoes.uol.com.br/2012/candidatos/2012/prefeito/pa/14071954-vilaca.htm>>. Acesso em: 28 nov. 2014.

UOL NOTÍCIAS. **Políticos no Brasil:** Vilaça (2008). Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/politica/politicos-brasil/2008/prefeito/14071954-vilaca.jhtm#resultado>>. Acesso em: 28 nov. 2014.

URRY, J. **Mobility and connections.** Paris, 2002, p. 8. Disponível em: < <http://ville-en-mouvement.pagesperso-orange.fr/telechargement/040602/mobility.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2014.

URRY, J.; ELIOT, A. **Mobile Lives.** Routledge, 2010. 188 p.

VAINER, C.B. A violência como fator migratório. Travessia, **Revista do Migrante**, ano 9, n. 25, p. 5-9, 1996.

VALENTE, A.M. (Coord.). **Plano mestre Porto de Vila do Conde.** Florianópolis: LabTrans, 2013.

VELHO, O.G. A fronteira amazônica e o campesinato. In: _____. **O capitalismo autoritário e campesinato:** um estudo comparativo a partir da fronteira em movimento. São Paulo: Difel, 1979. cap. 13. p. 193-223.

VIDAL, M.C.; MALCHER, M.A. **Sesmarias.** Belém: ITERPA, 2009. 120 p.

WALLERSTEIN, I. **The modern world system.** [S.l.]: Academic books, 1974; 1981; 1989. v. 1-3.

ZONA DA TECNOLOGIA. **O projeto grande carajás**, 2012. Disponível em: <<http://zondatec.blogspot.com.br/2012/12/o-projeto-grande-carajas.html>>. Acesso em: 30 mar. 2014.

ANEXOS

ANEXO A - Algumas informações das pessoas que foram entrevistadas.

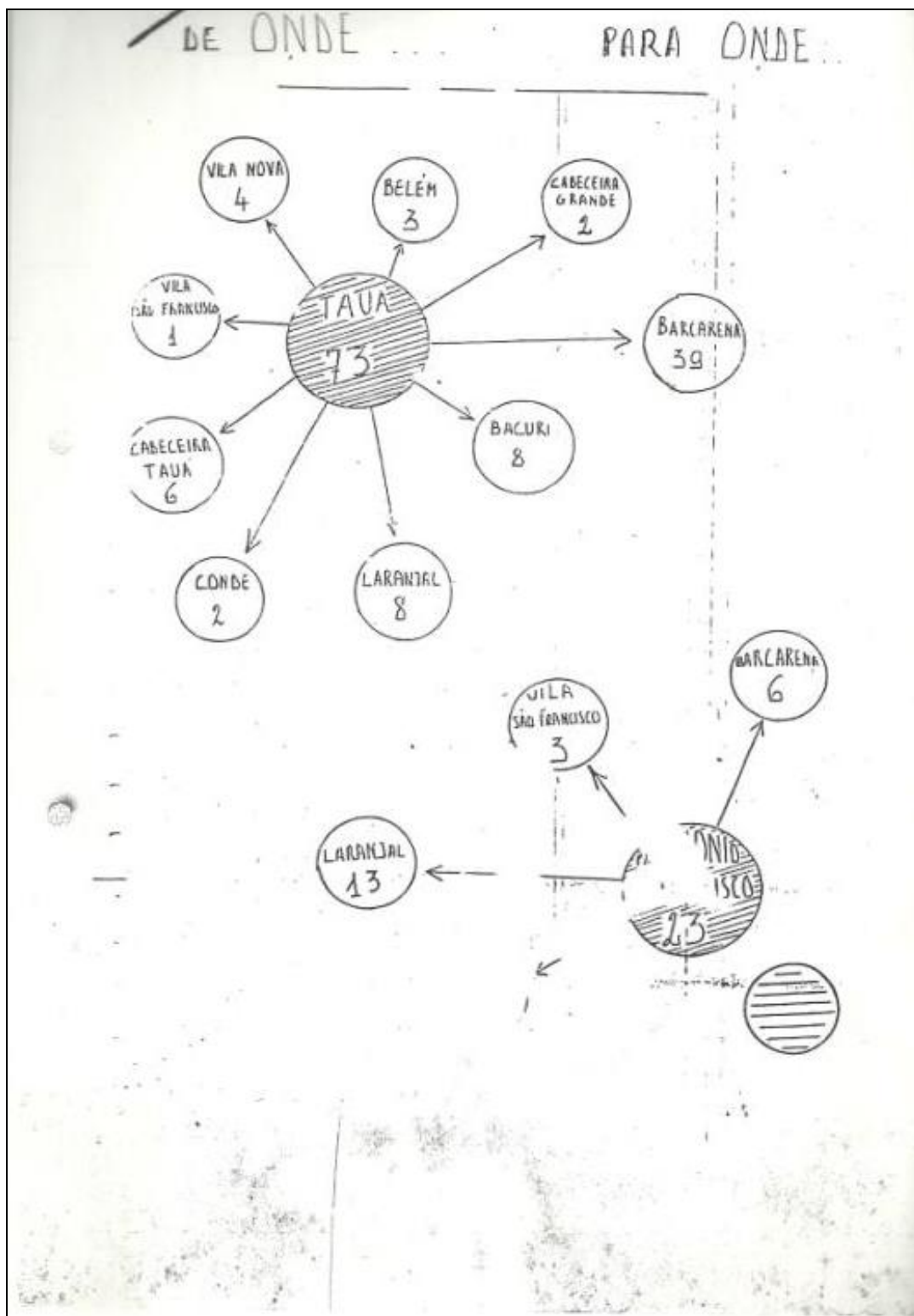
N.	Comunidade/ Residência atual	Idade	Sexo	Profissão	Origem	Deslocado	Peões de trecho na família	Experiência Pendular metropolitana
1	Acuí	44	Mulher		Acuí	Ameaçada e desapropriada	Sim	S.i.
2	Acuí	37	Mulher	Liderança e conselheiro tutelar	Acuí	Ameaçada	Sim	Não
3	Acuí	80	Homem	Aposentado agricultor	Acuí	Ameaçado		Não
4	Acuí	83	Mulher	Agricultora aposentada		Ameaçada e desapropriada	Não	Não
5	Acuí - Pioneiro	33	Mulher	Administradora/Lojista	Acuí	Ameaçada	Sim	Sim
6	Bairro Industrial	28, 23	Casal (mulher e homem)	Dono de Cyber/Imerys operador de produção	Abaetetuba - Belém	Não	Sim	Não
7	Bairro Industrial	50	Homem	Pedreiro, Fotógrafo	Santo Antônio do Tauá	Ameaçado	Sim	Não
8	Belém	32	Mulher	Professora	Ceara	Não	Não	Sim
9	Belém	42	Mulher	Professora	Belém	Não	Não	Sim
10	Belém	42	Mulher	Técnica de enfermagem	Belém	Não	Não	Sim
11	Burajuba	48	Mulher	Liderança	Ilha Barcarena	Sim	?	Não
12	Vila do Conde	47	Mulher	Professora	Acuí	Sim	Não	Sim
13	Laranjal		Homem	Ex-funcionário subempreiteiros	Cupuaçu	Sim	Sim	Não
14	Cupuaçu	60	Homem	Agricultor aposentado	Boa Vista Cupuaçu	Sim	Sim	S.i.
15	Cupuaçu	60	Homem	Agricultor, pescador, bar	Cupuaçu	Não	Não	Não
16	Curuperé	48	Homem	Professor	Curuperé	Não	Não	Sim
17	Curuperé	39	Mulher	Professora	Montanha	Sim	Sim	Sim
18	Dom Manoel	43	Mulher	Agricultora	Barcarena - Ponta Grossa	Sim	Não	Sim
19	Guajarina Trambioca	23	Casal (mulher e homem)	Donos de bar/pescador	Trambioca	Não	Sim	Não
20	Itupanema		Mulher	Dona de Cartório	Itupanema	Não	Não	Sim
21	Itupanema		Homem	Engenheiro	Belém	Sim	Sim	N.i.
22	Itupanema		Homem	Pescador	Abaetetuba-Belém	Sim	Não	Não
23	Murucupi	48	Mulher	Liderança/fábrica de canudinhos	Belém	Não	Sim	Sim

N.	Comunidade/ Residência atual	Idade	Sexo	Profissão	Origem	Deslocado	Peões de trecho na família	Experiência Pendular metropolitana
24	Murucupi	42	Homem	Refretarista, pescador	Cametá	Não	Sim	Não
25	Murucupi	26	Mulher	Faxineira - marido armador	Belém	Não	Sim	Não
26	Murucupi	36	Mulher	Mecânico. Supermercado - marido - pedreiro	Barcarena velha	Sim	Sim	Não
27	Murucupi	48	Mulher	Enfermeira em laranjal	Igarapé Miri	Não	Sim	Não
28	Nova Vida	30	Homem	Eletricista e soldador	Montanha	Sim	Sim	Não
29	Nova Vida, Massarapó	38	Mulher	Enfermeira	Montanha	Sim	Sim	Não
30	Pioneira / Acuí - Torres	32	Homem	Agricultor e soldador- eletricista	Torres	Sim	Sim	Não
31	São José - Trambioca	26	Homem	Bar merceria	São José	Não	Sim	Não
32	São Jose - Trambioca	60	Homem	Liderança e pescador	Arrozal	Não	Não	Não
33	São Lourenço	38	Homem	Professor - trabalha no sindicato	São Lourenço	Desapropriado	Sim	Sim
34	São Lourenço		Mulher	Agricultora	São Lourenço	Desapropriado	Sim	Não
35	São Lourenço	38	Mulher	Administradora	São Lourenço	Desapropriado	Sim	Sim
36	São Sebastião	75	Mulher	Agricultora		Ameaçado	S.i.	S.i.
37	São Sebastião	87	Mulher	Agricultora	Abaetetuba - São Sebastião	Ameaçado	S.i.	S.i.
38	Trambioca	53	Homem	Ribeirinho/assistente topografia/ montador	Trambioca	Não	Sim	S.i.
39	Vila do Conde	56	Homem	Dono restaurante/ Arrumador aposentado	Belém	Não	Sim	Sim
40	Vila do Conde		Mulher	Dona restaurante praia		Sim	Não	Não
41	Vila Nova	50	Homem	Liderança comunitária e empreendedor	Curralinho	Não	Sim	Não
42	Vila Nova		Mulher	Liderança comunitário	Barcarena - área Alunorte	Sim	Sim	Não
43	Vila Nova	34	Mulher	Professora	Ponto de Pedras	Não	Não	Não
44	Nova Vida		Homem	Pescador, autônomo	Montanha	Sim	Sim	Não
45	Barcarena sede		Homem	Trabalhador da construção civil, ex-líder sindical, ativista	Cametá	Não	Sim	Não

Fonte: Entrevistas realizadas pelo autor (2013, 2014).

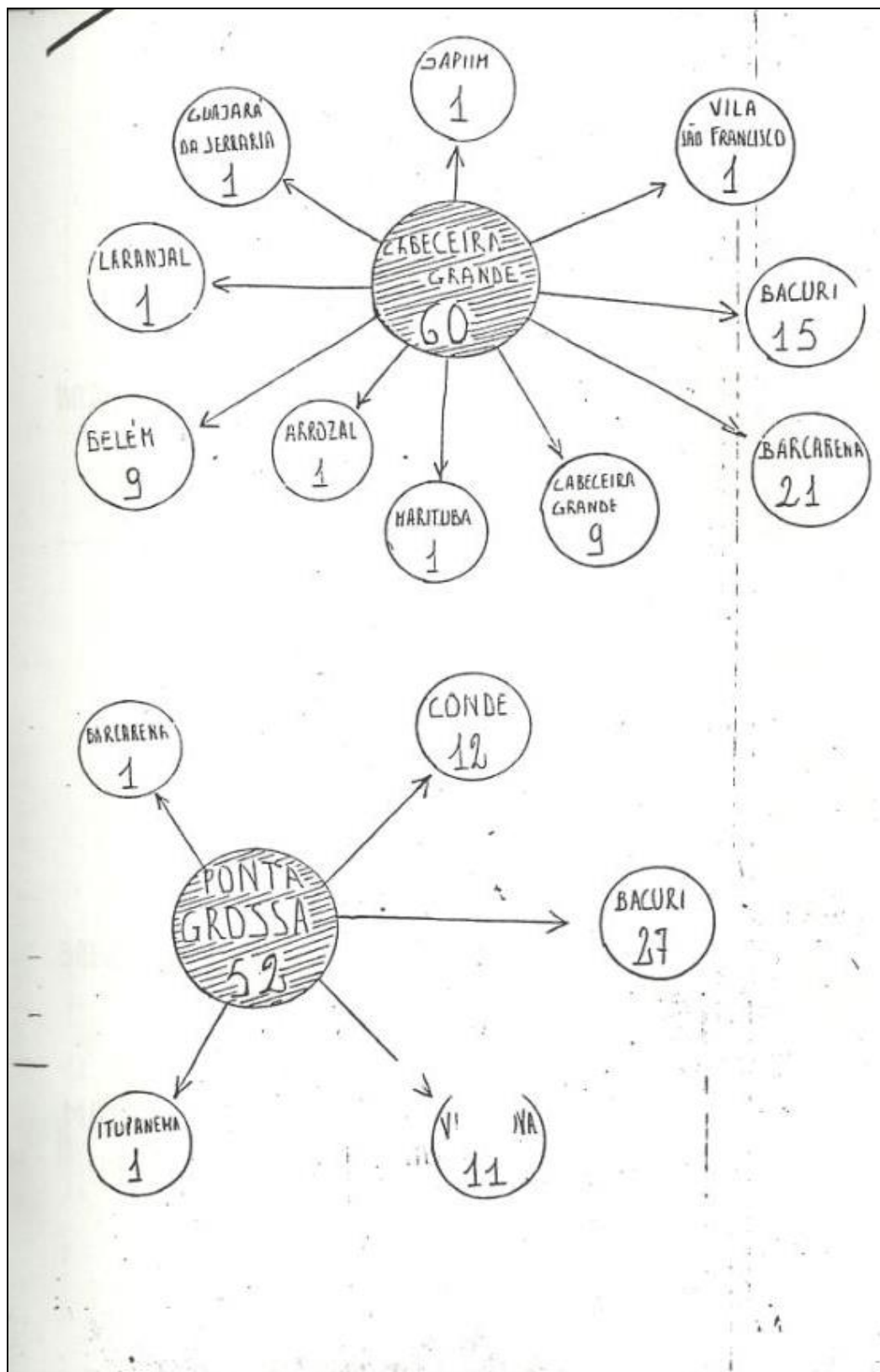
ANEXO B - Organogramas dos deslocamentos das famílias desapropriadas na época da implantação do complexo industrial-portuário-urbanístico, segundo Adebar.

Figura 13 - Comunidades de origem e destino das famílias deslocadas nos anos 1980 para a implantação do complexo portuário-industrial-urbanístico – Origem: Tauá, Patrimônio São Francisco



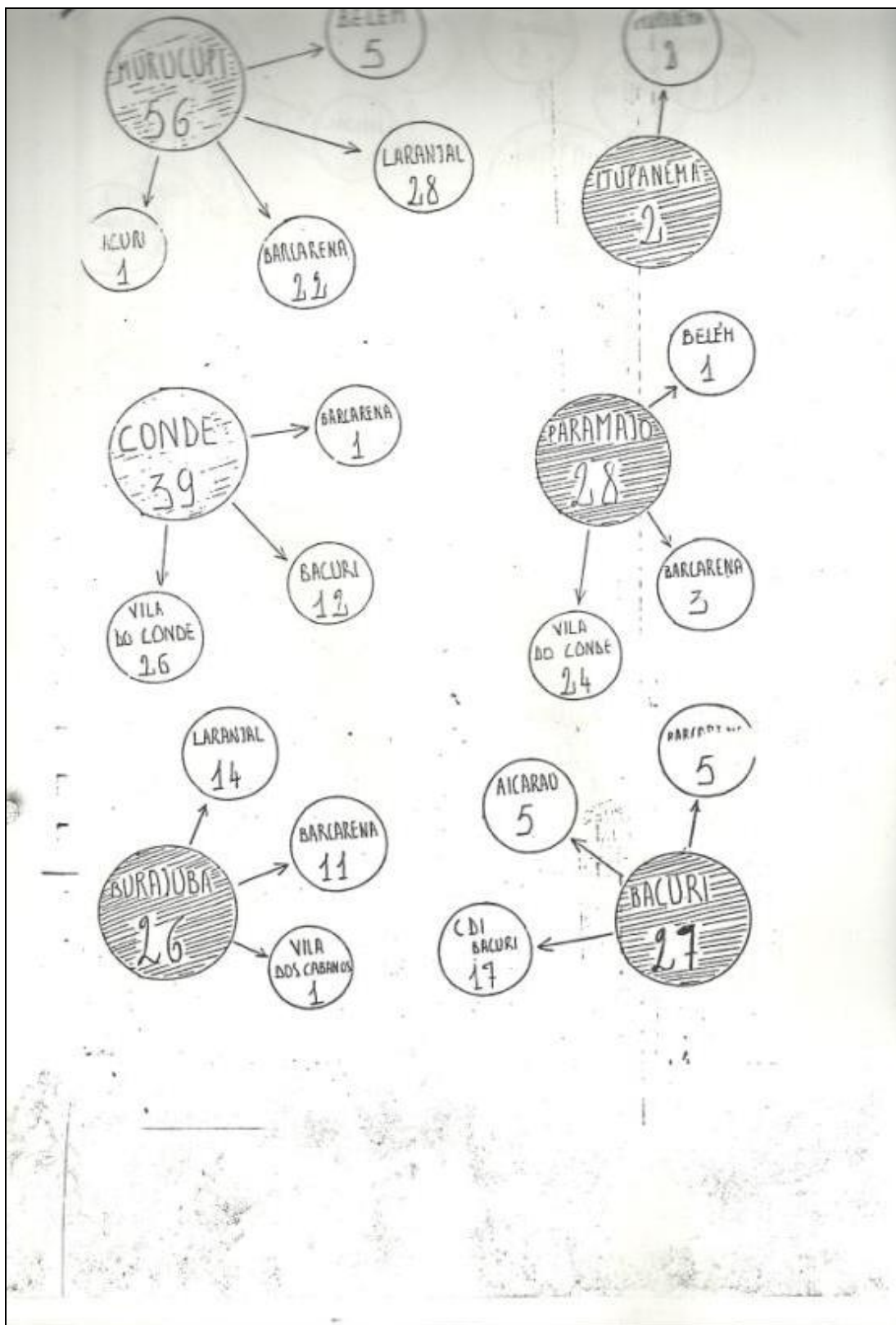
Fonte: Teixeira (1991). Anexo 10 – original adebar)

Figura 14 - Comunidades de origem e destino das famílias deslocadas nos anos 1980 para a implantação do complexo portuário-industrial-urbanístico – Origem: Cabeceira Grande e Ponta Grossa



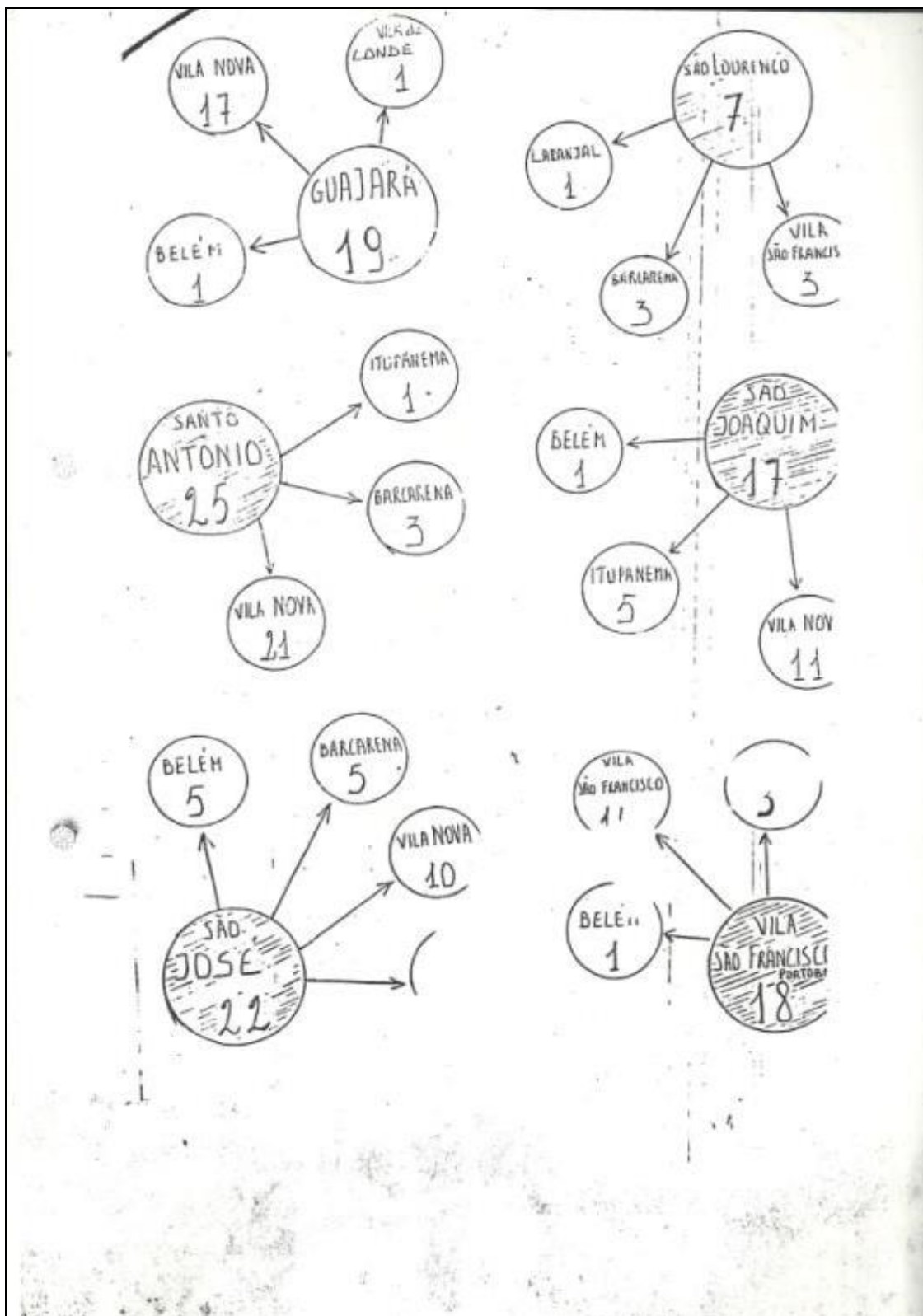
Fonte: Teixeira (1991). Anexo 10 – original ADEBAR).

Figura 15 - Comunidades de origem e destino das famílias deslocadas nos anos 1980 para a implantação do complexo portuário-industrial-urbanístico – Origem: Murucupi, Itupanema, Paramajó, Bacuri, Burajuba



Fonte: Teixeira (1991. Anexo 10 – original ADEBAR).

Figura 16 - Comunidades de origem e destino das famílias deslocadas nos anos 1980 para a implantação do complexo portuário-industrial-urbanístico – Origem: Guajará, Santo Antônio, São Joaquim, São José, Vila São Francisco, São Lourenço



Fonte: Teixeira (1991).ANEXO 10 – original ADEBAR).