

IMPLICAÇÕES DOS IMPACTOS PRODUZIDOS PELA USINA HIDRELÉTRICA DE BELO MONTE NA ATIVIDADE DOS CARROCEIROS DE ALTAMIRA, PARÁ

Carla Giovana Souza ROCHA¹
Luciana da Conceição da SILVA²

Resumo

Este artigo trata das transformações ocasionadas pela instalação da hidrelétrica de Belo Monte que afetaram os serviços prestados pelos carroceiros no município de Altamira/PA. Tomando como base a reestruturação espacial da cidade e a falha no PBA de Belo Monte, não reconhecendo os carroceiros como categoria atingida. O objetivo desta pesquisa é analisar as principais mudanças ocorridas na atividade dos carroceiros após a instalação do empreendimento UHE Belo Monte, caracterizar o perfil socioeconômico e a atividade dos profissionais em estudo, e caracterizar as mudanças socioespaciais decorrentes da implantação da usina, que estão impactando este tipo de transporte, discutindo sobre o conceito de população atingida que consta nos documentos oficiais. A metodologia utilizada foi a pesquisa de campo e bibliográfica, de cunho qualitativo e quantitativo, com coleta de dados através de entrevistas, por amostragem aleatória, em nove pontos de trabalhos. Como suporte teórico utilizou-se os textos de Milton Santos e outros autores. Os resultados encontrados foram pontuados em cinco itens, que são: modificação no acesso às áreas de trabalho; alteração no trânsito; alteração quanto ao tipo de material transportado; perdas sociais e simbólicas; e perda de pontos de trabalho.

Palavra-chave: Relações Socioespaciais; PBA; Impactos; Transporte em Carroças.

IMPLICATIONS OF IMPACTS PRODUCED BY BELO MONTE HYDROELECTRIC POWER PLANT IN THE ACTIVITY OF ALTAMIRA CARTWRIGHTS, PARÁ

Abstract

This article is about socio-spatial relationships resulting from changes caused by the installation of Belo Monte hydroelectric affecting the services provided by carters in Altamira/PA. This paper was built basing on the spatial restructuring of the city and the failure PBA of Belo Monte, that do not recognizing the carters like affected category. The objective of this research is to analyze the main changes in the activity of carters after the installation of the Project UHE Belo Monte, as well as characterize the socioeconomic profile and the activity of this professionals in study, besides charactering the socio-spatial changes resulting from the implementation of the power plant, that they are impacting this type of transport, discussing about the concept of population affected in official documents. The methodology was field and literature research, qualitative and quantitative nature, with collect of data through interviews, by random sampling, in nine points of Works. As theoretical support we used the texts of Milton Santos and others. The results were pointed in five items, which are: change on the access to the work; changes in traffic; change the type of conveyed material; social and symbolic losses; and loss of work points.

Keyword: Socio-spatial relations; PBA; Impacts; Transport in Cart.

Resumen

Este artículo se ocupa de las relaciones socio-espaciales resultantes de los cambios causados por la instalación de la central hidroeléctrica de Belo Monte que afectaran a los servicios prestados por los carreteros en el municipalidad de Altamira/PA. Sobre la base de la reestructuración espacial de la ciudad y el fracaso PBA del Belo Monte, al no reconocer los carreteros como la categoría afectada. El

¹ Docente da Universidade Federal do Pará, lotada no Campus de Altamira, Faculdade de Etnodiversidade; doutorado em Desenvolvimento Rural pela UFRGS/PGDR. E-mail: crocha@ufpa.br.

² Licenciada em Geografia pela Universidade Federal do Pará, Campus de Altamira. E-mail: superlu_13@yahoo.com.br.

objetivo de esta investigación es analizar los principales cambios en la actividad de los carreteros después de la instalación del proyecto UHE Belo Monte, caracterizar el perfil socioeconómico y la actividad de estudio profesionales y caracterizar los cambios socio-espaciales resultantes de la ejecución de la planta que están afectando a este tipo de transporte, discutiendo el concepto de población afectada contenida en los documentos oficiales. La metodología utilizada fue la investigación de campo y la literatura, la naturaleza cualitativa y cuantitativa, con la recogida de datos a través de entrevistas, mediante un muestreo aleatorio, en nueve puntos de trabajos. Como soporte teórico que utilizamos los textos de los Milton Santos. Los resultados se obtuvieron en cinco artículos, que son: el cambio en el acceso a las áreas de trabajo; cambios en el tráfico; cambios en el tipo de material transportado; pérdidas sociales y simbólicos; y la pérdida de puntos de trabajo.

Palabra clave: relaciones socio-espaciales; impactos; Transporte Carrito

INTRODUÇÃO

Este artigo trata das relações socioespaciais decorrentes das transformações ocasionadas pela instalação da hidrelétrica de Belo Monte nas atividades desenvolvidas pelos carroceiros na cidade de Altamira, tomando como base a reestruturação espacial urbana e a falha do Projeto Básico Ambiental das Instalações Iniciais do Aproveitamento Hidrelétrico Belo Monte (PBA) por não reconhecer a atividade exercida pelos carroceiros e a categoria como atingida.

Os prestadores de serviço de transporte de carroça, denominados de carroceiros, é uma categoria de trabalhadores autônomos que exercem sua atividade na zona urbana de Altamira, com finalidade de transportar e entregar os diversos materiais de seus usuários, para vários locais da cidade.

Com a implantação da hidrelétrica de Belo Monte a estruturação social e espacial da cidade interfere de modo significativo no desempenho dessa atividade o que contribuiu para perdas econômicas para a categoria, devido à diminuição na frequência, alteração no tipo de material transportado ou mesmo na perda de usuários.

O Projeto Básico Ambiental (PBA) no item Projeto de Atendimento Social da População Atingida compreende "somente como afetadas as comunidades diretamente impactadas pela transferência de seus locais de moradia, lavoura e atividades econômicas" (NORTE ENERGIA, 2010, p.461.) e reconhece que diante dos estudos de entidades de licenciamento ambiental esse conceito precisa ser ampliado. No entanto, os carroceiros não estão contemplados no Público-Alvo do Programa de Acompanhamento Social.

Os carroceiros por se considerarem impactados e não estarem contemplados no público-alvo do Programa de Acompanhamento Social definido no Projeto Básico Ambiental

Belo Monte Programa e Projetos, participaram de uma reunião com os técnicos do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) na casa de Governo de Altamira. Essa reunião foi relatada no Ofício 02001.001828/2014-12 COHID/IBAMA, o qual descreve as reclamações dos carroceiros quanto aos impactos causados pelo inchaço da cidade, disputa no trânsito, perda de pontos de carroceiros (por alagamento ou retirados pela prefeitura) e perda do local para o descanso dos animais.

Em resposta às questões dos carroceiros o IBAMA solicitou a Norte Energia, empresa responsável pelo empreendimento, a elaboração de estudos sobre os impactos relatados, a fim de permitir que a Prefeitura adotasse medidas de ordenamento, com apoio dos planos de Articulação Institucional e Fortalecimento da Gestão. Os estudos realizados estão no relatório técnico "Estudo da atividade de transporte dos carroceiros em Altamira", no qual apresenta a caracterização da atividade dos carroceiros, e o relatório técnico "Caracterização da atividade de transporte dos carroceiros em Altamira", no qual são desqualificadas as demandas da categoria.

Diante de tais impactos os carroceiros reivindicaram a reparação financeira dos danos e pastos para os animais, pois estão enfrentando dificuldades em exercer sua atividade, por não poderem se locomover pelas principais ruas, causando perda de produção. Outra situação decorrente das dificuldades é a perda do local para o descanso dos animais, portanto muitos poderão desistir da atividade por não terem local para o descanso dos animais, o que implicará o fim da atividade para muitos desses trabalhadores.

Em contrapartida, a Norte Energia argumenta que em relação ao inchaço da cidade não se observa uma relação direta entre o empreendimento da UHE Belo Monte e a situação dos carroceiros. E atribui à Prefeitura Municipal de Altamira a função de organizar o tráfego e ordenar a atividade dos carroceiros.

Em relação à perda de produção, a Norte Energia contrapõe dizendo que as alterações na atividade e as perdas de rendimentos configuram-se na complexidade do trânsito na cidade e na diminuição dos fretes. Em outro contra-argumento presente nos estudos contratados pela Norte Energia, expõe que são improváveis as perdas de locais para descanso dos animais e pontos de carroceiros, como os dos loteamentos novos implantados pela Norte Energia, por serem áreas distantes da moradia dos carroceiros, o que implica em deixar os animais sem nenhuma proteção.

Quanto às perdas dos pontos dos carroceiros, principalmente os que serão desinstalados dos locais originais (Porto 6, Geleira, Pepino), ou retirados pela prefeitura, a Norte Energia indica que estes deverão ser contempladas no Projeto Orla e Parques elaborado por técnicos do Consórcio Belo Monte, mas dependerão de decisões da municipalidade.

Os estudos realizados pela Norte Energia indicam que não houve impactos diretos no exercício da atividade de carroceiros relacionados à implantação do empreendimento, assim sendo não se justifica o pagamento de indenização por qualquer perda financeira.

Em resposta aos resultados apresentados no Relatório Técnico elaborado a pedido da Norte Energia e sob a orientação do IBAMA, o Sindicato dos Carroceiros de Altamira (SINCAL) aponta erros no Estudo da Atividade de Transporte dos Carroceiros em Altamira e inicia um processo de contraposição à invisibilização da categoria diante dos impactos causados pela construção da hidrelétrica.

Diante deste contexto de embate entre os argumentos dos carroceiros e da Norte Energia, o objetivo geral da pesquisa é analisar as principais mudanças ocorridas na atividade dos carroceiros após a instalação do empreendimento hidrelétrico Belo Monte.

Para melhor compreendermos tais mudanças desenvolvemos os seguintes objetivos específicos: a) caracterizar o perfil socioeconômico e a atividade dos prestadores de serviço por transporte de carroça; b) caracterizar as mudanças socioespaciais decorrentes da implantação da usina hidrelétrica de Belo Monte que estão impactando a atividade dos carroceiros e c) Discutir sobre o conceito de população atingida que consta nos documentos oficiais e as implicações sobre os direitos dos carroceiros.

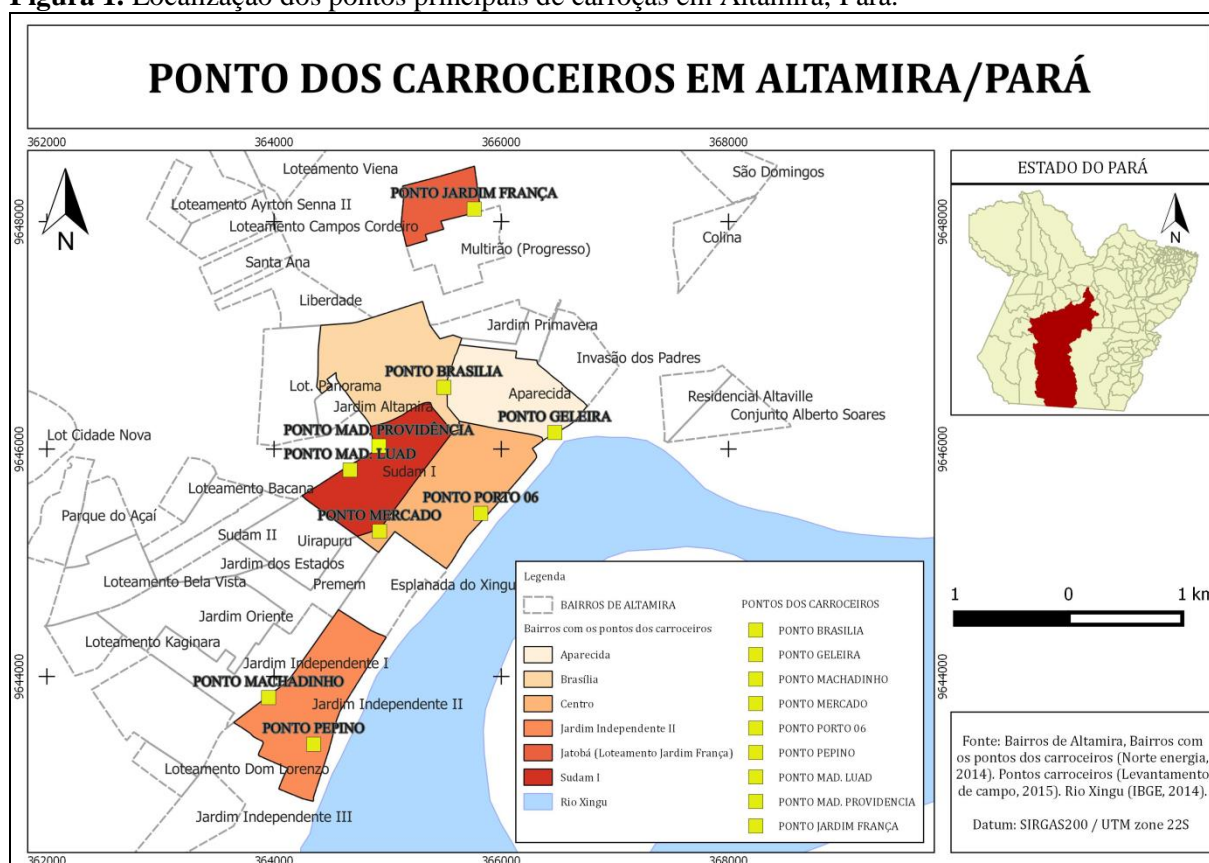
METODOLOGIA

A área de estudo localiza-se no município de Altamira, Estado do Pará e está compreendida na mesorregião do Sudoeste Paraense. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o município corresponde a uma área de 159.533,401 Km². Em relação a população do município de Altamira, os dados do IBGE apontam o aumento significativo da população a partir de 2010 com o início da construção da usina hidrelétrica, atingindo 99.075 habitantes, sendo que a população estimada para 2014 é de 106.768 habitantes (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2014).

Esta pesquisa é quali-quantitativo, e o levantamento dos dados primários da pesquisa ocorreu em outubro de 2014. A pesquisa foi realizada por amostragem aleatória com aplicações de formulários com perguntas abertas e fechadas em entrevistas semiestruturadas.

De acordo com os locais de trabalho, os carroceiros ocupavam nove pontos, os quais são: ponto Brasília, Geleira, Jardim França, Machadinho, Madeireira Luad, Madeireira Prudêncio, Mercado, Pepino e Porto 06. Houve entrevistados de todos os pontos e um carroceiro “sem ponto”, que fica estacionado em sua própria residência. Na Figura 1 estão localizados os principais pontos.

Figura 1. Localização dos pontos principais de carroças em Altamira, Pará.



Fonte: Pesquisa de campo (2014)

Foram aplicados dois tipos de formulários aos prestadores de serviços que estão em atividade. Outro tipo de formulário foi aplicado aos que abandonaram a função nos últimos dois anos, e outro com usuários do serviço.

Houve a participação de 38 carroceiros nas entrevistas sobre a atividade e aspectos socioeconômicos. Também foi aplicado formulário e entrevista aos carroceiros "sem ponto"

que fica estacionado em sua própria residência à espera da contratação do serviço de transporte por carroças. Esses responderam ao primeiro formulário, com objetivo de abordar questões com relação aos aspectos sociais e econômicos das famílias e caracterização da atividade.

Quanto ao segundo formulário aplicado aos trabalhadores em atividade, foram entrevistados 10 prestadores ao final do dia de trabalho, ao longo de uma semana em cinco diferentes pontos de parada de carroças, totalizando 58 entrevistas. Este formulário visava obter a receita líquida mensal com a prestação de serviço e constou de dados sobre o local de destino do frete, material transportado, valor de cada frete e valor recebido no dia.

Também foi realizada uma entrevista coletiva com alguns carroceiros mais antigos para resgate do histórico da atividade e reconhecer as principais mudanças ocorridas ao longo dos anos.

Em relação à caracterização dos usuários do serviço, houve a participação de 20 entrevistados, buscando-se identificar o perfil e motivos que levaram aos mesmos a escolher esta atividade profissional.

A última etapa compreendeu a sistematização e tratamento dos dados utilizando a planilha excel, além da geração de mapas por meio do programa Quantum GIS. Este trabalho foi apresentado para a categoria dos carroceiros, sendo elaborado o relatório da pesquisa, entregue ao seu Sindicato (ROCHA; SILVA, 2015).

REFERENCIAL TEÓRICO

Faz-se necessário destacar que as diversas conceituações de espaço, servem para explicar as transformações ocorridas no mesmo. A concepção de espaço que será adotada neste trabalho será de acordo com Santos, que entende que espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação. O espaço impõe sua própria realidade; por isso a sociedade não pode operar fora dele. Consequentemente, para estudar o espaço, cumpre apreender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para a nossa compreensão da produção do espaço (SANTOS, 2012, p. 67).

Milton Santos propõe as categorias forma, função, estrutura e processo como as principais para ser consideradas na análise do espaço. Contudo, o espaço é transformado com as mudanças e contém uma estrutura organizada por formas e funções que podem mudar de acordo com a história em conformidade com cada sociedade. Assim, o autor define cada categoria. A forma é o aspecto visível de uma coisa, e refere-se ao arranjo ordenado de objetos, a um padrão. Nesta, tomada isoladamente, se tem uma mera descrição de fenômenos ou de um de seus aspectos num dado instante do tempo. A função sugere uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa. A estrutura implica a inter-relação de todas as partes de um todo, modo de organização ou construção. E o processo pode ser definido como uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança (SANTOS, 2012, p. 69).

Assim, as categorias de análise do espaço geográfico, para compreensão de seu significado, de acordo com Santos (2012), tem-se: forma, função, processo e estrutura. As formas são elementos que permanecem na paisagem, são formas espaciais tais como: “cada campo cultivado, cada caminho aberto, poço de mina ou represa constitui uma objetificação concreta de uma sociedade e de seus termos de existência” (SANTOS, 2012, p.74). Se a forma ficar, simplesmente, isolada no espaço, será apenas um elemento para ser descrito na paisagem, num dado período.

A função é a atividade desempenhada pelo elemento instituído, nesse sentido é o papel que cada forma desempenha no espaço. As formas e as funções variam no tempo e tomam as características de cada grupo social. As formas não foram construídas ao mesmo tempo; são criadas em diferentes tempos. Logo, as formas são concebidas para atender a determinada função, que por sua vez imprime interesses e tem uma finalidade.

Assim, resta somente uma mistura de formas novas e velhas, de estruturas criando novas formas mais adequadas para cumprirem novas funções ou se adequando a formas velhas, criadas em instâncias já passadas (SANTOS, 2012, p. 75).

O processo significa a ação que é realizada de maneira continuada, são as mudanças que ocorrem no decorrer do tempo. Os processos acontecem no âmbito de uma estrutura social e econômica, partindo de suas contradições internas. Se, forma, função e estrutura forem analisadas apenas num dado momento não dará sentido à ideia de processo, pois forma, função, estrutura deve ser analisada ao longo do tempo, o processo leva a formação e transformação do espaço, o qual contém uma história.

A dimensão do tempo histórico, quando variados fatores têm uma maior ou menor duração ou efeito sobre a área considerada, proporciona uma compreensão evolutiva da organização espacial (SANTOS, 2012, P.70).

A proposição de estrutura a partir do entendimento de espaço de Milton Santos permite “elaborar uma estrutura para a compreensão do espaço, vai para o campo ontológico ao se considerar que o espaço impõe a cada coisa um conjunto de relações porque cada coisa ocupa um certo lugar no espaço” (SANTOS,1978, p.137).

A compreensão da organização espacial, bem como de sua evolução, só se torna possível mediante a acurada interpretação do processo dialético entre formas, estrutura e funções através do tempo. Assim, são quatro categorias disjuntivas, porém associadas. Estas tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Porém, consideradas em conjunto e relacionados entre si, constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade.

[...] Só o uso simultâneo das quatro categorias – estrutura, processo, função e forma – nos permitirá apreender a totalidade em movimento, pois nenhuma dessas categorias existe separadamente (SANTOS, 2012, p. 68).

Conforme a concepção de Santos, com base nas categorias de análise do espaço propõe-se o seguinte quadro de análise (Quadro 1).

Quadro 1. Conceito e categorias de análise do espaço.

| Conceito | Autor | Categorias teóricas | Categorias empíricas |
|----------|---------------|---------------------|---|
| Espaço | Milton Santos | Forma | Constituição dos pontos, as carroças, os produtos, os usuários. |
| | | Função | Como é realizada a atividade de prestação de serviço de transporte por carroça, finalidades. |
| | | Processo | As principais mudanças sociais e econômicas ao longo do tempo na atividade e as implicações de Belo Monte |
| | | Estrutura | Os carroceiros e relações socioespaciais; as relações entre a forma e a função. |

Perfil socioeconômico dos prestadores de serviço de transporte por carroça

Foi constatado que 50% dos entrevistados são da região Norte, principalmente, do Pará, 34% são da região Nordeste, sendo os mais citados os estados do Ceará, Bahia e

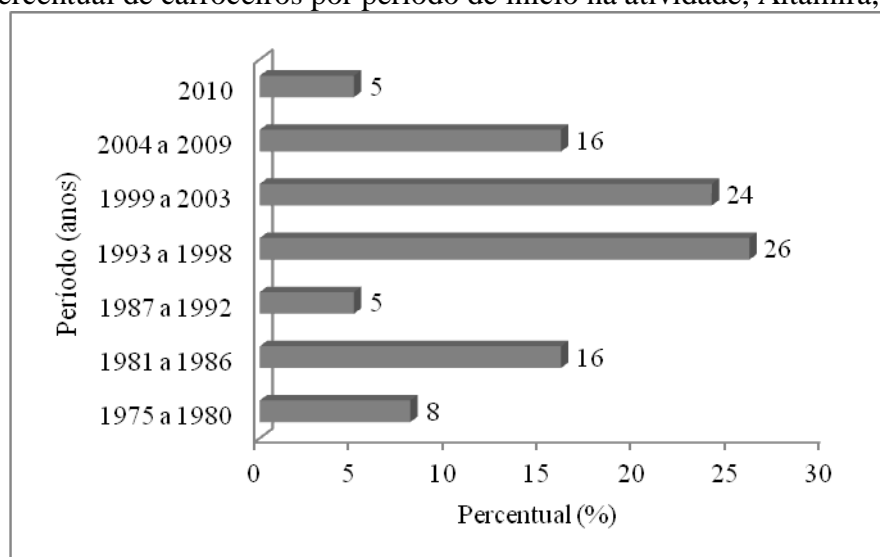
Maranhão, e 16% são das regiões Sudeste e Sul, dos estados de Minas Gerais, São Paulo e Paraná.

A faixa etária está assim representada: 8% tem de 20 a 24 anos; 16% tem entre 25 a 35 anos, 47% entre 36 a 59 anos; 29% entre 60 a 75 anos.

Quanto à escolaridade, 32% são analfabetos, 43% estudaram da 1ª a 4ª série do ensino fundamental, 16% estudaram da 5ª a 8ª série, e 8% cursaram o ensino médio.

A atividade de carroceiro é mantida na cidade de Altamira pelos entrevistados desde 1975, conforme pode ser visualizado na Figura 2.

Figura 2. Percentual de carroceiros por período de início na atividade, Altamira, PA



Fonte: Pesquisa de campo (2014)

Segundo os entrevistados, as principais causas que levaram a adotarem a atividade foram: o analfabetismo e baixa escolaridade (para 29% dos entrevistados), o que gera a falta de oportunidades de outros serviços; o apreço pela atividade (16%); o apoio de familiares e amigos que já trabalhavam na função (29%); 8% afirmaram que a falta de perspectiva de emprego foi o fator motivador para desempenhar tal trabalho e 18% dos entrevistados tinham tradições rurais, mas que por motivos particulares e falta de incentivo às atividades na agricultura, o que fizeram deixar o meio rural.

Observou-se que em 68% dos grupos familiares tem como principal fonte de renda a atividade como carroceiro, logo depois aparece a aposentadoria (21%), 7% são assalariados e outros 4% são auxiliados com outros tipos de benefícios sociais.

A receita diária variou de zero a R\$180, sendo que os pontos do Machadinho e o da Brasília apresentaram maior quantidade de dias em que os carroceiros não conseguiram receita. Conforme consta na Tabela 1, os carroceiros do ponto Porto 6 receberam a melhor receita bruta com a média de R\$72,2 por dia, enquanto, os do ponto da Brasília tiveram a menor quantidade de fretes por dia, variando de zero a dois, e receberam a menor receita bruta R\$ 33,00. Os carroceiros da Geleira conseguiram o maior número de fretes por dia, mas o valor médio do frete é o menor, de R\$16,00 por frete. Essas diferenças na dinâmica de trabalho do carroceiro faz com que sua renda seja oscilante, e por sua vez, os mesmos tem que adaptar-se às novas condições de trabalho, pela diminuição de clientela e dificuldade em trafegar pelas principais vias da cidade.

Tabela 1. Receita bruta diária e valor médio do frete por ponto

| Ponto | Receita bruta diária média (R\$) | Preço médio do frete (R\$) |
|------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| Machadinho | 50,6 | 27 |
| Mercado | 60,8 | 24 |
| Brasília | 33,0 | 22 |
| Porto 6 | 72,2 | 24 |
| Geleira | 48,7 | 16 |

Fonte: pesquisa de campo (2014)

Os carroceiros também buscaram incrementar a renda procurando outros tipos de serviços realizados paralelamente à atividade, como vigilância noturna, caseiro de chácara, pintor e serviços rurais como castração em bovinos. Isso demonstra que esses trabalhadores precisam complementar sua renda de carroceiro, e muitas dessas funções são ocupadas por eles sem possuir carteira assinada e direitos trabalhistas.

Com relação à contribuição para previdência social, 84% dos carroceiros não contribuíram ou contribuem para assegurar a aposentadoria. No entanto, 21% dos carroceiros idosos foram favorecidos com aposentadoria rural (aos 60 anos) ou por meio do benefício assistencial ao idoso, também conhecido como amparo assistencial, previsto pela Lei Orgânica da Assistência Social nº 8.742 de 07 de dezembro de 1993, concedido a idosos com idade mínima de 65 anos.

Caracterização da atividade dos prestadores de serviços por carroças

Com relação aos processos de trabalho, os carroceiros são os proprietários de suas carroças, do arreio e do cavalo, e isto permite conduzir sua jornada de trabalho com maior liberdade.

As áreas para os períodos de descanso e oferta de capim para os animais são terrenos particulares desocupados de terceiros, terrenos de instituições públicas e chácaras em áreas periurbanas.

Devido à localização dos pontos, os produtos transportados são diferenciados. No Ponto Mercado são transportados materiais de construção (26,7%), verduras e material da feira (20%) e portas, portões e grades de ferro e entulho (13,3%). Na Tabela 2 são expostos os dados de tipo de material transportado em cada ponto.

Tabela 2. Porcentagem do tipo de material transportado por ponto

| Tipo de material transportado | Porcentagem do tipo de material por ponto | | | | |
|----------------------------------|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Mercado | Brasília | Porto 06 | Geleira | Machadinho |
| Móveis/eletrodomésticos/mudanças | 6,7% | 70,6% | 23,3% | 2,2% | 18,5% |
| Material de construção | 26,7% | 11,8% | 36,7% | 4,3% | 44,4% |
| Motor/ canoa/ material de pesca | | | 20% | 30,4% | |
| Madeira | 6,7% | | 10% | 8,7% | 22,2% |
| Porta/ portão/ grade de ferro | 13,3% | 5,9% | | 2,2% | |
| Peixe | | | | 30,4% | |
| Combustível | | | | 17,4% | |
| Entulho | 13,3% | 5,9% | 6,7% | | 11,1% |
| Verduras | 20% | | | | |
| Outros | 13,3% | 5,9% | 3,3% | 4,3% | 3,7% |
| Total | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

Fonte: pesquisa de campo (2014)

No ponto Brasília são transportados móveis, eletrodomésticos ou mudanças, com 70,6% do total dos fretes, em seguida vem material de construção. No Porto 6, o tipo de material mais transportado foi areia (36,7%), depois foram os móveis, eletrodomésticos e mudanças com 23,3% dos fretes, em seguida tem o transporte de motor, canoa e material de pesca, com 20%.

No Porto Geleira, os carroceiros têm como principais clientes os pescadores e ribeirinhos, sendo que 30,4% dos fretes são para transporte de motor, canoa e material de pesca, e outros 30,4% refere-se ao transporte de peixe que foram pescados no rio Xingu. Os

carroceiros deste ponto serão retirados devido ao projeto de reestruturação da orla da cidade e com desocupação total das famílias e comércios do entorno deste ponto.

Ao longo dos anos, quatro fatos trouxeram mudanças no exercício da atividade de carroceiro devido à queda de produção nestes setores econômicos ou alteração no meio de transporte utilizado. Foram estes: o uso de carros e motos para o transporte das mercadorias dos supermercados e feiras; o arrefecimento dos garimpos; o fechamento de serrarias ilegais em meados da década do ano 2000, e a hidrelétrica de Belo Monte.

Os efeitos dos grandes projetos hidrelétricas são reconhecidos em termos de impacto ambiental, social e econômico sejam nas áreas diretamente atingidas para a construção das obras e a formação do reservatório, seja pelos impactos nas populações e nas cidades que cediam as estruturas de moradia, logística e administrativa das empresas e de seus funcionários, assim como, nas atividades produtivas.

Em cidades-pólo, como Altamira, é verificada uma onda de aquecimento nos mercados de serviços e produtos, em que os comerciantes locais buscam aumentar investimento e renda, mas também, há a instalação de novos concorrentes, de fora ou da própria região. No entanto, o que ocorreu com os carroceiros não se deu apenas pelo aumento da concorrência com outros tipos de transportes, mas principalmente pela mudança na estruturação social e espacial da cidade, que interferiram expressivamente no desempenho da atividade.

Os principais motivos pelos quais os usuários procuram este tipo de serviço são o valor do frete mais barato que outros meios de transportes de carga, a facilidade pela localização do ponto próximo da casa, ou comércio, ou na beira do rio, nos casos dos usuários que precisam transportar os seus produtos que chegam pelas embarcações e, por último, também foi mencionado o bom vínculo social mantido entre carroceiros e usuários. Alguns usuários destacaram a confiança no serviço, a facilidade de contato e de crédito com o carroceiro e, sobretudo, dão exclusividade ao serviço dessa categoria como um tipo de ajuda mútua e reconhecimento ao serviço prestado.

Caracterização das principais mudanças socioespaciais decorrentes da implantação da usina hidrelétrica de Belo Monte que estão impactando a atividade dos carroceiros

Em relação às mudanças socioespaciais, foi constatado que houve modificação no acesso às áreas de trabalho, perdas econômicas, alteração quanto ao tipo de material

transportado, as perdas sociais e simbólicas como os laços de amizades com usuários e as possíveis perdas de alguns locais de trabalho como ponto Geleira, Pepino e Porto 06 que se localizam próximos da margem esquerda do rio Xingu, incidindo diretamente na atividade dessa categoria.

Com relação às áreas de trabalho, o crescimento da população com a chegada de novos habitantes levou à ocupação dos terrenos livres para novas residências, loteamentos residenciais e novas instalações, e outros foram interditados pelas obras de reurbanização.

Outra dificuldade relatada pelos carroceiros é a disputa no trânsito. Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito, o tráfego começou a se intensificar a partir de 2010. Os dados demonstram que a frota municipal aumentou em 98,79% de 2010 a 2014.

Conforme apontam os dados de acidentes de trânsito, os anos de 2013 e 2014 os carroceiros entrevistados e seus animais se envolveram com maior frequência em acidentes, em que 8% sofreu acidente no trânsito em 2013 e 24% dos carroceiros foram acidentados no ano de 2014, e um foi vítima fatal.

Em 2011 e 2012, os carroceiros começam a sentir as dificuldades para trefegarem nas ruas centrais e em 2013 não conseguem mais atender seus clientes que precisavam de seus serviços nessas áreas. Disse um carroceiro que “frete até tem, mas a gente não pode vim, se vim tem que dá um volta muito longe, vim por outra rua, a gente perde muito tempo”.

O horário da madrugada também ficou comprometido para os carroceiros, nessa hora os ônibus começam a transportar os funcionários do CCBM (Consórcio Construtor Belo Monte), aumentando o tráfego de grandes veículos, além do receio de serem assaltados, limitando o exercício da atividade. Foi dito por outro carroceiro que “antes a gente circulava livremente, hoje não, hoje a gente tem até medo”. A restrição dos locais de coleta e entrega de produtos, por não terem acesso seguro às avenidas, levaram à necessidade de dispensa de fretes. Atualmente, os carroceiros entregam os fretes em uma área restrita da cidade, nas proximidades de seus pontos, ou no próprio bairro.

Foi relatado por um carroceiro que: “antes dessa barragem chegar nos fazia frete por todo canto, ia pra todo lado na cidade, e era rápido” (Sr. T., 34 anos na atividade).

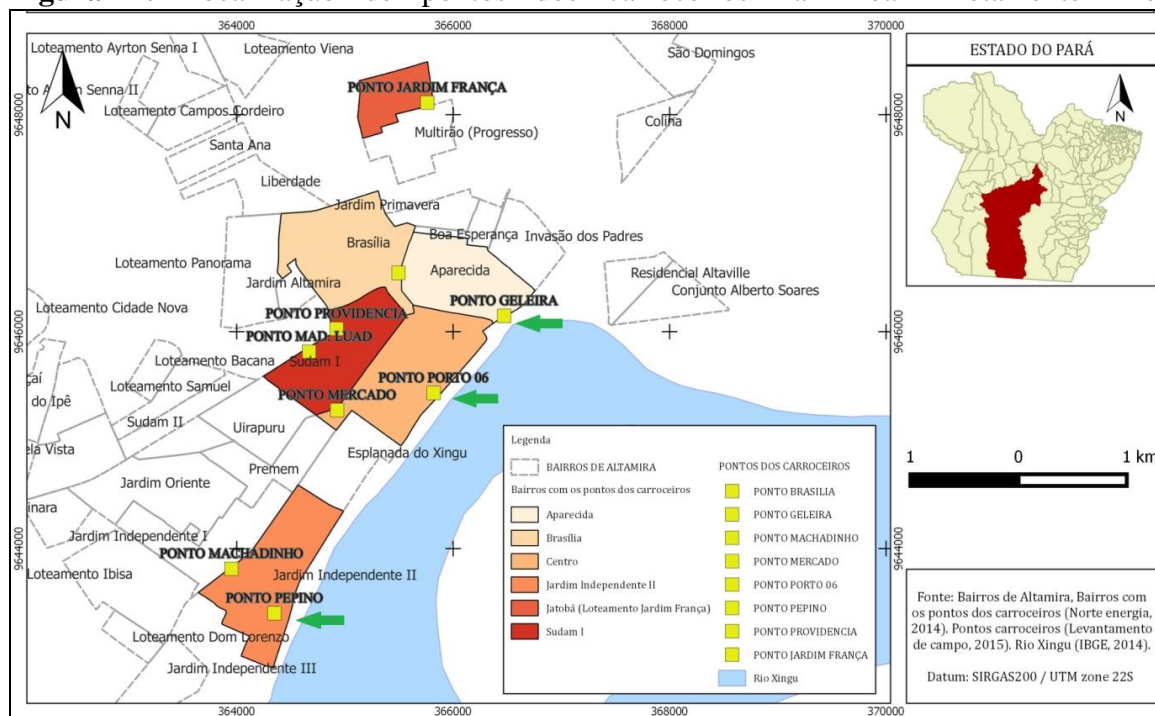
A partir das mudanças sobre a atividade dos carroceiros em cada ponto é possível perceber as transformações na organização do espaço que eles atuam e as relações dialéticas existentes entre forma, função, processo e estrutura. Assim, num curto espaço de tempo o que era estável é modificado rapidamente. Para Santos (2012), o espaço está em evolução

Há de se destacar que os carroceiros de cada ponto foram impactados diferentemente, pois estão relacionados com a localização do ponto, às características dos usuários e tipo de material transportado. Quanto à localização, as áreas que ficavam abaixo da cota altimétrica de 100 metros passaram a ser considerada como Área Diretamente Afetada (ADA), a Figura 4 mostra três pontos de trabalho dos carroceiros que estão na Área Diretamente Afetada (ADA).

No perímetro urbano, o conjunto dessas áreas é denominada de ADA Urbana, que em Altamira abrange as áreas que serão alagadas ao longo dos igarapés Ambé, Altamira, Painelas e orla do rio Xingu.

Os pontos dos carroceiros que estão na ADA são os pontos Geleira, Pepino e Porto 06, que certamente terão sua atividade econômica desarranjada e desaparecerão com a desocupação destas áreas. O ponto Geleira está situado na área do igarapé Altamira e o Porto 06 está localizado na orla do rio Xingu, e estes serão impactados em decorrência do implantação do Projeto de Parques e Reurbanização da orla. E o ponto Pepino está localizado na área da orla do rio Xingu, que também passará por desocupação.

Figura 4. Localização de pontos dos carroceiros na Área Diretamente Afetada.



Fonte: Lima (2015).

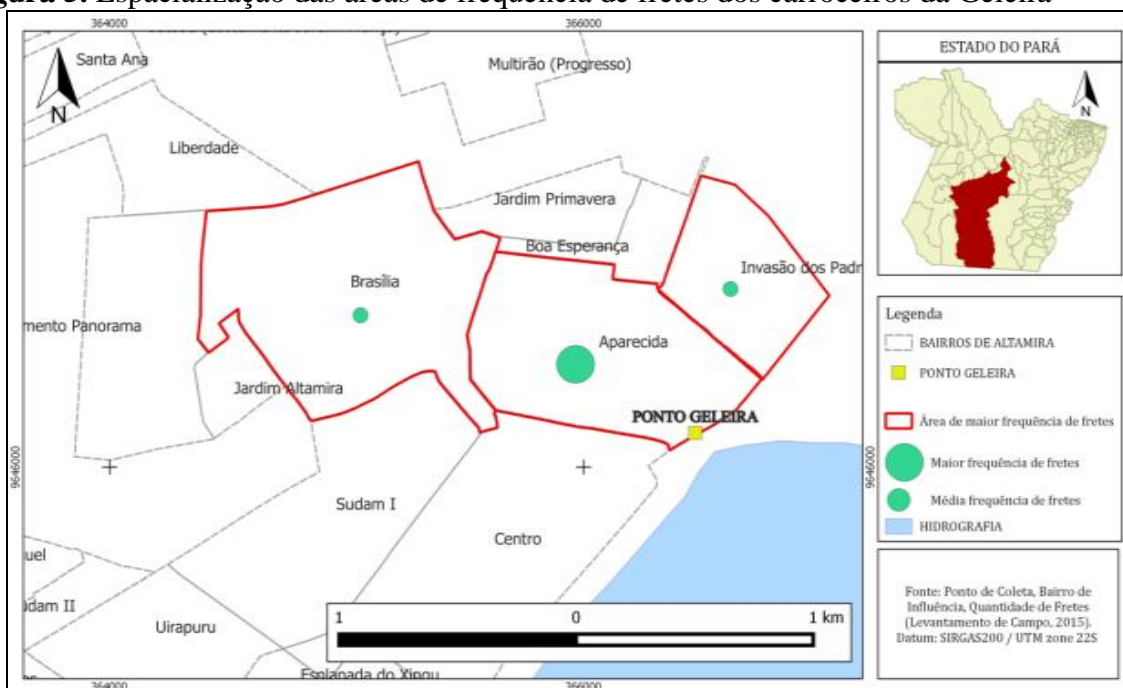
Em virtude da inundação do reservatório Xingu, são verificados que a perda dos usuários e das relações de amizade iniciaram com realocação dos moradores dos chamados

baixões da cidade, de pescadores, peixeiros, ribeirinhos, “beiradeiros” (moradores das margens dos rios), moradores das ilhas e camponeses, pois esta população foram assentadas em áreas de reassentamento urbano coletivo (RUC). Dessa forma fica interrompida a rede de reprodução social e econômica que era a base dessa atividade, pois a perda dos usuários significa deixar de utilizar o serviço de transporte por carroça e conseqüentemente, perda de seu recurso econômico.

Em face da intensificação do tráfego nas áreas centrais da cidade, já descrito nesse trabalho, não diferentemente da situação de acesso às áreas de trabalho dos demais carroceiros, as áreas de maior e média frequência de fretes dos carroceiros do ponto Geleira e Porto 06 também tomou outra configuração espacial depois do aumento de veículos nas ruas. Os materiais mais transportados pelos carroceiros do ponto Geleira foram de motor, canoa e material de pesca, com 30,4% do total, e outros 30,4% foi de peixe. Do Porto 06, a areia foi o material mais transportado com 36,7% dos fretes realizados.

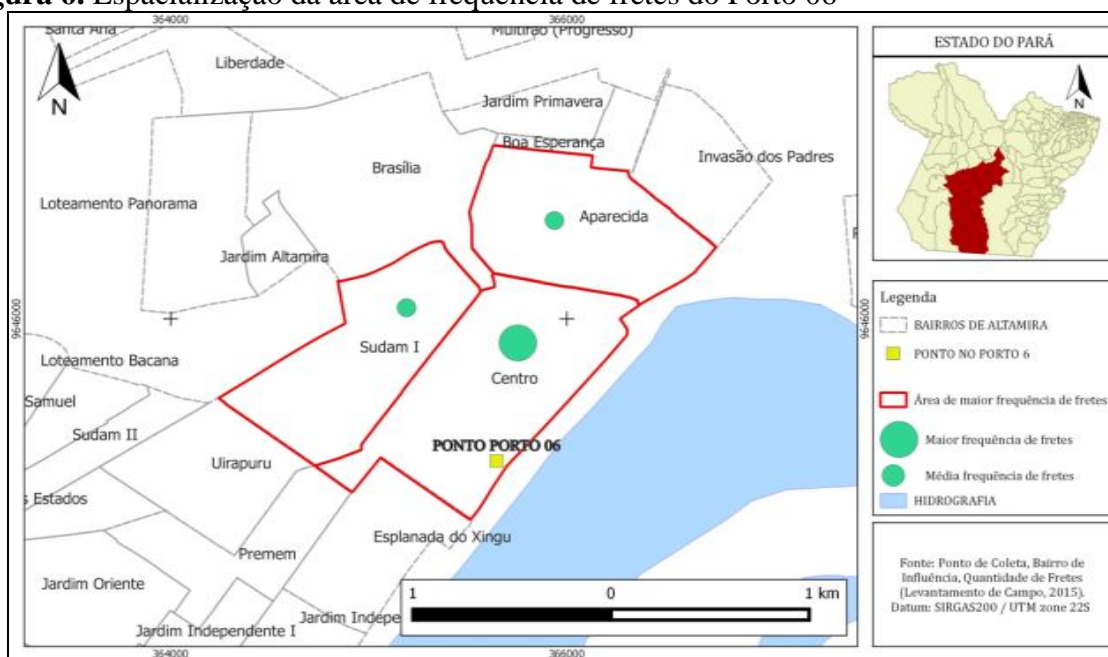
As Figuras 5 e 6 mostram a reconfiguração espacial desses pontos depois do aumento da frota local. Essa restrição significa, para a maioria, um dano à única forma de garantir o sustento da família e atividade.

Figura 5. Espacialização das áreas de frequência de fretes dos carroceiros da Geleira



Fonte: Elaboração dos autores e Lima (2015)

Figura 6. Espacialização da área de frequência de fretes do Porto 06



Fonte: Elaboração dos autores e Lima (2015)

O que se destaca como mudanças para os trabalhadores dessa categoria estão relacionadas ao acesso às áreas de trabalho, usuários e materiais a transportar.

Eles passaram a restringir os locais de coleta e entrega de produtos, por não terem acesso seguro às avenidas, por conta do tráfego de carros e ônibus de empresas que prestam serviço às obras de Belo Monte, do aumento o número de carros e caminhonetes que fazem fretes, assim como as motos que transportam produtos em carrocinhas, dando aos usuários mais opção de serviços de transportes. Aumentou o número de veículos particulares, por conta do contingente populacional que chegou à cidade, contribuindo para um tráfego caótico. As obras de infraestrutura interditam as ruas dificultando ainda mais o acesso ao trabalho dessa categoria. Os ribeirinhos, pescadores, agricultores e pessoas que moravam em baixadas deixaram de utilizar o serviço de transporte por carroça, visto que mudaram para outras áreas da cidade.

As redes de sociabilidade estabelecidas entre usuários e carroceiros é o que mantém a atividade. Portanto, as mudanças sociais e espaciais que estão ocorrendo na cidade impactam diretamente na atividade, seja pela perda dos usuários, seja pela forma abrupta que estão ocorrendo as mudanças que tem levado à inviabilização da prestação de serviço, inclusive, com expressivo índice de abandono da função por carroceiros.

Em relação às perdas de receita, o que se tem é que antes de 2011 a média era de 6 fretes e, atualmente, a média é de 2 fretes por dia, isto tem acarretado uma perda de no mínimo R\$80,00 por dia, ou seja, R\$1.920,00 por mês.

Os carroceiros de Altamira e sua condição de atingido por barragem

No Projeto Básico Ambiental da Norte Energia e aprovado pelo IBAMA consta que foi considerada como área diretamente afetada (ADA) pelo reservatório do rio Xingu, na cidade de Altamira, toda a área contida abaixo da cota de 100 metros. Para a Norte Energia, a área diretamente afetada:

Situa-se integralmente na sede do município de Altamira, na margem esquerda do Rio Xingu, sendo drenada por três de seus afluentes, os igarapés Altamira, Ambé e Panelas; agrega as duas orlas dos igarapés Altamira e Ambé, parte da orla do Rio Xingu e parte da margem esquerda do igarapé Panelas, que se configura como sua área limítrofe com o meio rural (NORTE ENERGIA, 2010).

O PBA apresenta algumas justificativas para a implantação do Projeto de Recomposição das Atividades Comerciais, de Serviços e Industriais Urbanas a serem afetadas na cidade de Altamira, dentre elas está a de que as atividades econômicas destes segmentos localizados na ADA urbana serão diretamente afetadas pela formação do reservatório da UHE Belo Monte, e que as mesmas serão realocadas involuntariamente ou farão o deslocamento contrário à sua vontade. Também é justificado devido à ocorrência de impactos negativos decorrentes do empreendimento, na qual as pessoas afetadas, assim como seus meios de vida, precisam ser restabelecidos em conformidade, no mínimo em condições semelhantes às anteriormente existentes.

Entretanto, os carroceiros tem pontos localizados nesta área diretamente atingida mas não são considerados no PBA como atividade econômica afetada. Além disso, a amarração do conceito de população atingida a ter suas propriedades residenciais ou comerciais localizados na área prevista como diretamente atingida pelas águas do reservatório também não condiz com a realidade, pois diversos setores produtivos são atingidos negativamente pelo empreendimento, mas não é dado o direito de indenização ou reparação pelas perdas ocorridas porque não tem propriedade na ADA. Mesmos os carroceiros que são dos pontos que serão desativados por estarem na orla da cidade, não estão sendo considerados para efeito de indenização.

Conforme Benincá (2011) no I Encontro Nacional dos Atingidos por Barragens, em 1989, o conceito de atingido formado pelo Movimento de Atingidos por Barragens compreendia que:

Todos aqueles que sofrem modificações nas condições de vida, como consequência da implantação das usinas hidrelétricas, independentemente de ser atingidos diretos ou indiretos. O conceito foi retomado a posteriori pelo movimento, que passou a considerar atingido direto não só quem é afetado com as obras das barragens, mas também toda população que é onerada com pesadas tarifas da energia (BENINCÁ, 2011, p. 120).

A partir da ampliação do conceito, baseado nas análises de casos e em vários estudos e documentos oficiais, a Comissão dos "Atingidos por Barragens" reconhece-se que grupos ou indivíduos aos quais não se impõe o deslocamento físico podem ser tão ou mais prejudicados que os deslocados fisicamente, sempre que seus meios e modos de vida ficam comprometidos, são os “deslocados econômicos”. Assim, para a Comissão Especial do CCDPH, entende-se o conceito de atingido aplicável a indivíduos, famílias, grupos sociais e populações, deve considerar as seguintes dimensões:

Entende-se que na identificação dos impactos e dos grupos sociais, comunidades, famílias e indivíduos atingidos devem ser consideradas as alterações resultantes não apenas da implantação do reservatório, mas também das demais obras e intervenções associadas ao empreendimento, tais como canteiro, instalações funcionais e residenciais, estradas, linhas de transmissão, etc. Na identificação dos tipos de impactos, devem ser considerados, entre outros: a) o deslocamento compulsório (de proprietários e não proprietários); b) a perda da terra e outros bens; c) perda ou restrição de acesso a recursos necessários à reprodução do modo de vida; d) perda ou redução de fontes de ocupação, renda ou meios de sustento; e) ruptura de circuitos econômicos.[...] Devem ser consideradas como perdas as alterações impostas a circuitos e redes de sociabilidade, sempre que implicarem na ruptura de relações importantes para a reprodução social, consideradas as dimensões culturais e a identidade dos grupos, comunidades e famílias atingidas [...] As perdas de natureza afetiva, simbólica e cultural, imateriais e intangíveis, e por isso mesmo não passíveis de quantificação e, *a fortiori*, de monetarização, devem ser consideradas e objeto de ampla e aberta discussão e negociação [...] A ausência de título legal de propriedade, de vínculo legal de emprego ou de formalização da ocupação ou atividade não será tomada como critério para excluir grupos, comunidades, famílias ou indivíduos do adequado reconhecimento como atingido. Deverá ser considerada a dimensão temporal dos impactos, de modo a incorporar o caráter essencialmente dinâmico dos processos sociais, econômicos, políticos e ambientais. Isto implicará em considerar impactos que se fazem sentir em diferentes momentos do ciclo do projeto, desde o início do planejamento. (CDDPH, 2010, p. 27-28).

O que se vê é que os responsáveis pelo empreendimento buscaram desqualificar ou desvalorizar a pauta de reivindicações dos carroceiros passando a imagem de que trata-se de oportunistas visando indenizações. Entretanto, apesar do esforço das entidades e os estudos

contratados pela Norte Energia para negar a relação entre a atividade dos carroceiros e os impactos negativos da UHE Belo Monte, neste trabalho foram evidenciadas algumas mudanças socioespaciais decorrentes da implantação de Belo Monte que impactam diretamente esta categoria e que deveriam ser adequadamente tratadas em forma de indenização e recomposição da atividade.

A International Finance Corporation (IFC) apresenta o atingido como o conjunto dos “fisicamente ou economicamente deslocados” (IFC, 2001 apud CDDPH, 2010, p. 29). Assim, busca compreender atingidos não somente proprietários e não proprietários afetados pelas águas, mas aqueles que têm sua produção econômica interrompida pelo empreendimento independente da sua localização.

A visão que consta nos documentos do consórcio afirma que na ocorrência de impactos negativos decorrentes do empreendimento, as pessoas afetadas, assim como seus meios de vida, precisam ser restabelecidos em conformidade, no mínimo em condições semelhantes às anteriormente existentes, embora essas sejam sabidamente precárias na situação atual (NORTE ENERGIA, 2010, p. 435).

Verifica-se a falta de informações condizentes com a realidade das atividades econômicas que serão desagregadas, e no Projeto de Atendimento Social da População Atingida, não há o reconhecimento da categoria dos carroceiros, deixando a conceituação restrita a partir do público alvo.

Todavia, a Norte Energia, com base em seus estudos, aponta o trânsito da cidade o elemento preponderante das dificuldades encontradas pelos carroceiros no exercer de sua atividade, não identifica ligação entre os impactos diretos decorrentes do empreendimento sobre a atividade dos carroceiros. Logo, para a Norte Energia não se justifica o pagamento de indenização por qualquer perda financeira, pois, o trânsito da cidade é um problema atual, que surgiu em consequência do desenvolvimento local e da própria região.

Este estudo reitera que neste processo de transformação socioespacial é possível apresentar os seguintes impactos decorrentes da implantação de UHE de Belo Monte que mais estão prejudicando atividade dos carroceiros:

1 - modificação no acesso às áreas de trabalho como a perda dos locais para descanso e pernoite dos animais, inclusive a Norte Energia já manifestou posição contrária em disponibilizar áreas próximas dos loteamentos Jatobá e Água Azul para os carroceiros

abrigarem seus animais, pois essas dificuldades poderá implicar em desistência e conseqüentemente o fim da atividade por não terem local para o descanso dos animais.

2 - Alteração no trânsito, com o significativo aumento do tráfego nas principais vias da cidade alterou a rotina de trabalho dos carroceiros e o acesso aos locais de entrega de fretes devido ao perigo iminente no trânsito conturbado da cidade.

3 - Alterações quanto ao tipo de material possíveis de serem transportados.

4- Perdas sociais e simbólicas que levaram a perda dos usuários devido ao deslocamento compulsório das populações ribeirinhas, indígenas, pescadores, moradores das áreas de baixões, identificados como os principais usuários, pois a retirada dos carroceiros e usuários desse espaço físico e socialmente construído representou a desconexão desta rede social, estabelecida a partir da prestação desse serviço dessa categoria.

5- Os ponto de carroças situados próximos da margem esquerda do rio Xingu serão deslocados.

Portanto, a categoria dos carroceiros pode ser considerada como atingida em decorrência dos impactos diretos sobre a atividade, seja pela perda dos usuários, seja pela forma abrupta que estão ocorrendo as mudanças que tem levado à inviabilização da prestação de serviço, inclusive, com expressivo índice de abandono da função de carroceiro. Diante dessas implicações, as relações sociais e econômicas estabelecidas entre os carroceiros e usuários deixarão de existir, o que significa perdas que não serão repostas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um conjunto de relações sociais configuram as redes de sociabilidade estabelecidas entre determinados atores e localizadas espacialmente, dando condições para algumas atividades, como a prestação de serviços de transporte por carroças, para que se mantivessem ao longo de décadas. As populações que residem ou tem comercio, os agricultores, os ribeirinhos e os pescadores que estão sendo retirados de suas áreas via indenização e remanejamento para novos loteamentos ou territórios rurais são os principais usuários das carroças. Assim, estas relações sociais estão sendo interrompidas porque as populações estão em processo de deslocamento involuntário e compulsório para áreas que o uso das carroças não oferecerá as mesmas vantagens, dado à distância e o aumento do valor do frete. Os próprios carroceiros terão que sair dos pontos que ficam à beira do rio Xingu e em áreas que serão reurbanizadas.

A atividade exercida pelos carroceiros é tradicional e se manteve ao longo dos anos, readaptando-se aos vários ciclos econômicos, mas que atualmente tem sofrido ameaças à sua continuidade devido à visão de setores da política local, do governo federal e do consórcio gestor Norte Energia, de que trata-se de uma categoria fadada ao desaparecimento em nome do desenvolvimento e do progresso tecnológico. Ou seja, em cidade desenvolvida e moderna não tem carroceiros, não há espaço para esta atividade nos projetos de urbanização e remanejamento urbano.

Estas visões de modernidade e de desenvolvimento também são questionáveis, pois o local não deve ser visto como resultado de modelos de modos de vida impostos de cima para baixo, que destroem dinâmicas sociais e econômicas de parte da sociedade, geralmente a menos favorecida pelo sistema econômico. O que se tem em Altamira são sistemas produtivos tradicionais rurais e urbanos que se mantêm e deveriam ser consideradas nos projetos de recomposição das atividades impactadas pela UHE Belo Monte.

O consórcio Norte Energia, e o próprio IBAMA, não reconhecem a categoria dos carroceiros de Altamira como atingida pela hidrelétrica de Belo Monte, e estes trazem o Projeto Básico Ambiental como referência, pois o mesmo não faz nenhuma menção aos carroceiros. Entretanto, vê-se que o conceito de atingido utilizado é o mais restritivo possível, reconhecendo apenas os que serão deslocados fisicamente pela obra ou para a formação do reservatório.

Entretanto, pelo conceito proposto pela Comissão Especial do CDDPH, os carroceiros seriam considerados atingidos porque a implantação da hidrelétrica de Belo Monte tem trazido alterações na organização social, econômica e espacial na cidade de Altamira, e estas alterações são resultantes da implantação do reservatório devido ao deslocamento das famílias da cidade e de populações ribeirinhas/pescadores que são os principais usuários dos serviços dos carroceiros, da interferência nas rotas e na possibilidade de prestação do serviço devido ao intenso tráfego nas vias da cidade após a chegada do empreendimento Belo Monte, além das obras e intervenções associadas ao empreendimento, tais como, a reurbanização do cais que levará à perda de pontos localizados na margem do rio Xingue e a saída das populações para novos loteamentos urbanos.

O deslocamento compulsório destas populações de usuários dos serviços e dos próprios carroceiros leva à perda ou redução de fontes de ocupação, renda ou meios de

manutenção da atividade, além da ruptura de circuitos econômicos tradicionalmente construídos entre os carroceiros e seus usuários.

Também foi observado que as perdas econômicas são decorrentes das alterações impostas a circuitos e redes de sociabilidade, implicando na ruptura de relações importantes para a reprodução social enquanto carroceiros.

REFERÊNCIAS

- BENINCÁ, D. **Energia e Cidadania: a luta dos atingidos por barragens**. São Paulo: Cortéz, 2011.
- CONSELHO DE DEFESA DOS DIREITOS DA PESSOA HUMANA. Comissão Especial “Atingidos por Barragens” Resoluções nºs 26/06, 31/06, 01/07, 02/07, 05/07. Secretaria Especial de Direitos Humanos da Presidência da República, Brasília, 2010.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades Informações dos municípios brasileiros – Altamira. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=150060>>. Acesso em: 20 de abril de 2015.
- LIMA, Ricardo. **Mapas dos pontos dos carroceiros: zona urbana de Altamira-PA**. 2015.
- NASCIMENTO, J. C. D. **Estrutura, processo, função e forma na constituição do espaço urbano**. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos/estrutura-processo-funcao-e-forma-na-constituicao-do-espaco-urbano/71554/>>. Acesso em: 15 de julho de 2015.
- NORTE ENERGIA. **Projeto Básico Ambiental**. CNEC/LEME. 2010.
- ROCHA, C.G.S; SILVA, L. C. **Estudo Socioeconômico Dos Prestadores De Serviço De Transporte Por Carroças: Impactos das mudanças na dinâmica socioespacial decorrentes da hidrelétrica de Belo Monte, Altamira, Pará**. Faculdade de Etnodesenvolvimento/UFPA, 2015.
- ROSCOCHE, L. F.; VALLERIUS, D. M. **Os impactos da usina hidrelétrica de Belo Monte nos atrativos turísticos da região do Xingu (Amazônia – Pará – Brasil)**. Revista eletrônica de Administração e turismo, v.5, n.3. 2015. Disponível em: <<http://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/AT/article/viewFile/2905/3547>>. Acesso em: 20 de abril de 2015.
- SANTOS, M. **Por uma Geografia nova**. São Paulo: Hucitec, 1978.
- _____. **Espaço e método**. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1997 (Coleção Espaços).

*IMPLICAÇÕES DOS IMPACTOS PRODUZIDOS PELA USINA HIDRELÉTRICA DE BELO MONTE
NA ATIVIDADE DOS CARROCEIROS DE ALTAMIRA, PARÁ*

Carla Giovana Souza ROCHA; Luciana da Conceição da SILVA

_____. **Espaço e método.** 5. ed., 1. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

130

*Recebido em 11 de outubro de 2016
Aceito em 14 de fevereiro de 2017*