

## Paper do NAEA Volume 28

# O espaço transformado e as desigualdades de transporte e mobilidade em Barcarena (PA): problematização de uma pesquisa em andamento

*Júlio Cezar dos Santos Patrício<sup>1</sup>*

*Luis E. Aragón<sup>2</sup>*



### RESUMO

Este *paper* analisa as transformações espaciais sofridas pelo município de Barcarena em consequência da implantação do Distrito Industrial e diversas obras de infraestrutura necessárias para seu funcionamento. Destaca-se a desigualdade no sistema de transporte voltado principalmente para a mobilidade dos produtos das grandes empresas em relação à infraestrutura de transporte destinado à mobilidade da população local marginalizada desses grandes empreendimentos. Concluiu-se que em paralelo às ações que visam fortalecer sobremaneira a acessibilidade e a circulação de mercadorias, propiciando um acréscimo de desempenho e produtividade, constata-se um grau de assimetria acentuado em relação à acessibilidade da população que reside na franja da periferia dos distritos, na área rural e ribeirinha e que usa o transporte fluvial como opção única de mobilidade pendular com a área urbana, na busca de serviços públicos e de comercialização de sua produção.

**Palavras-chave:** Barcarena. Espaço. Transporte. Mobilidade. Grandes empresas.

<sup>1</sup> Engenheiro mecânico, mestre em economia e doutorando do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU/NAEA/UFPA). Contato: Julio.patricio@uol.com.br.

<sup>2</sup> Ph.D. em geografia, professor titular do NAEA/UFPA, bolsista de produtividade do CNPq e Coordenador da Cátedra UNESCO/UFPA de Cooperação Sul-Sul para o Desenvolvimento Sustentável. Contato: aragon\_anae@ufpa.br.

## **ABSTRACT**

This paper analyzes the spatial transformations suffered by the municipality of Barcarena as a result of the implementation of the Industrial District and various infrastructure works necessary for its operation. Noteworthy is the inequality in the transport system, which is mainly focused on the mobility of large companies' products in relation to the transport infrastructure for the mobility of the marginalized local population of these large enterprises. It was concluded that in parallel with the actions aimed at greatly enhancing accessibility and circulation of goods, providing an increase in performance and productivity, there is a marked degree of asymmetry in relation to the accessibility of the population residing in the fringe of the districts, in rural and riverside areas and using river transportation as the only option for commuting with the urban area, seeking public services and marketing their production.

**Keywords:** Barcarena. Space. Transport. Mobility. Large companies.

## INTRODUÇÃO

Em agosto de 1980, o Senador Gabriel Hermes exortava em pronunciamento no Senado Federal sua preocupação pelo atraso das obras de infraestrutura em Barcarena, para industrialização da bauxita no Pará, porque grandes empresas como Alunorte e Albrás precisavam-se instalar (BRASIL, 1981). De fato, a instalação dessas empresas estava dependendo de grandes obras de infraestrutura, tais como o porto de Vila do Conde, as construções dos embarcadouros de Barcarena Velha, e de Cafezal, a drenagem do Furo da Ilha das Onças<sup>3</sup>, a conclusão das obras da hidrelétrica de Tucuruí e as instalações industriais das empresas de beneficiamento em Barcarena.

Percebe-se nos pronunciamentos do Senador Hermes, o entendimento de que as melhorias institucionais e a transformação do espaço de Barcarena trariam desenvolvimento para a região e atingiriam toda a população, porém, os benefícios de tais iniciativas resultaram em grandes desigualdades, especialmente no sistema de transporte. Fica evidente no caso de Barcarena, o entendimento de Lefebvre (2000) de que o espaço enquanto produto intervém na organização do trabalho produtivo, nos transportes, nos fluxos de matérias-primas e de energias, e nas redes de repartição de produtos. Seja como produtivo ou como produtor, o espaço entra nas relações de produção; e, portanto, não permanece estático, ele é dinâmico.

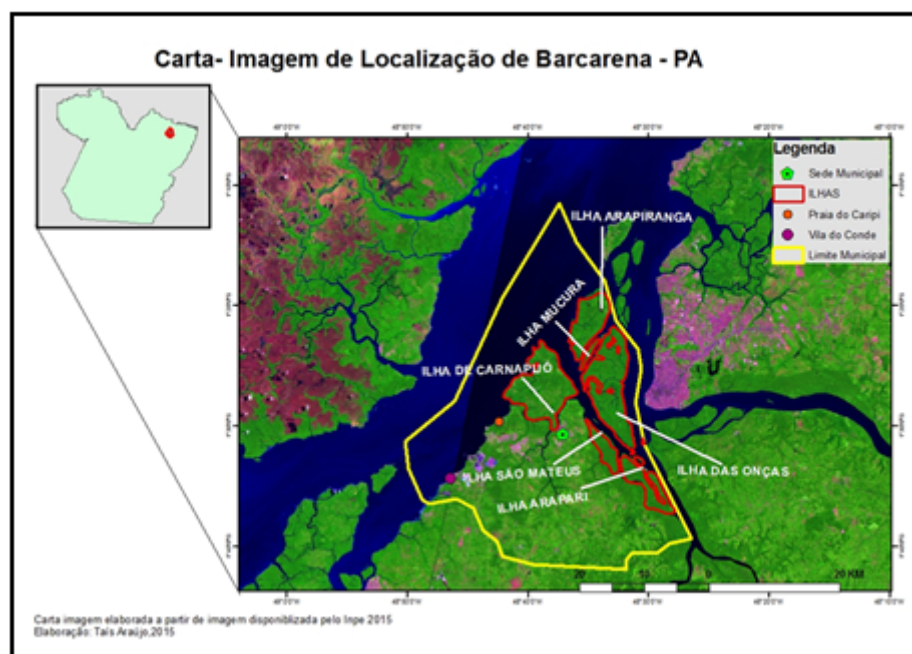
Nesse sentido, nas mudanças sofridas pelo município a partir da implantação do Distrito Industrial de Barcarena (DIB), acentua-se uma complexa desigualdade entre o sistema de transporte que atende às necessidades das grandes empresas e o sistema de transporte que serve as comunidades tradicionais que ainda resistem sobreviver no município. Pode-se afirmar, como ensina Raffestin (2011), que o espaço do município de Barcarena foi territorializado de forma sintagmática, ou seja, que o território se transformou a partir da ação conduzida por um ator. De fato, em Barcarena, o Estado (ator sintagmático) está sempre organizando o território por intermédio de novos recortes, de novas implantações e de novas ligações.

No entendimento de Raffestin (2011), a territorialidade reflete a multidimensionalidade do vivido pelos membros de uma coletividade e as relações de poder estabelecidas visto que há interação entre os atores que procuram modificar tanto as relações com a natureza como as relações sociais. Em Barcarena, as relações de poder refletem-se num cenário de desigualdades. Em relação aos deslocamentos, a desigualdade se configura em diferentes vias pelas quais se deslocam pessoas e mercadorias. Ao longo desses percursos, estabelecem-se estabelecimentos comerciais, e de produção e consumo, e nós de sistemas de transportes (rodoviárias, ferroviárias, portos, entre outros), mas com acessibilidade diferenciada para a mobilidade do capital e para a mobilidade das pessoas das comunidades tradicionais locais (Figura 1).

---

3 Denominação do Igarapé Piramanha que liga o rio Carnapijó a Baía do Guajará, reduzindo a distância fluvial entre Belém e Barcarena.

Figura 1: Imagem de Localização de Barcarena-PA



Fonte: INPE-2015, projeto de Júlio Cezar Patrício. Elaboração de Taís Araújo, 2015.

Nesse contexto este paper analisa as transformações espaciais sofridas pelo município de Barcarena em consequência da implantação do Distrito Industrial e diversas obras de infraestrutura necessárias para seu funcionamento. Destaca-se a desigualdade no sistema de transporte voltado principalmente para a mobilidade dos produtos das grandes empresas em relação à infraestrutura de transporte destinado a mobilidade da população local marginalizada desses grandes empreendimentos. Este é um primeiro ensaio de uma pesquisa em andamento, tema da tese doutoral do primeiro autor. Trata-se, em resumo, de problematizar a questão da desigualdade gerada pela implantação do DIB entre esses dois sistemas de transporte, à luz de pesquisas já concluídas, destacando as teses de Hazeu (2015), Maia (2017) e Carmo (2010), e o trabalho de campo realizado pelo primeiro autor relacionado com a elaboração de sua própria tese.

## O ESPAÇO TRANSFORMADO

Segundo Carmo (2010) Barcarena está entre os municípios amazônicos de maior modificação da paisagem físico-humana proveniente da instalação de empreendimentos econômicos de caráter empresarial. Tais empreendimentos são realizados a partir de projetos de infraestrutura e de beneficiamento mineral que impuseram nova organização no processo de ocupação do território, resultando na sua (re)apropriação por uma outra lógica de ocupação que subalternizou quem lá estava e vivia há muito tempo.

De fato, a ocupação de Barcarena esteve ligada com as formas de vida de tribos indígenas nômades e dos caboclos da região. O fato de as tribos serem nômades gerou uma estrutura social que favorecia os deslocamentos, mas com o passar do tempo, as

estratégias de sobrevivência passaram a ser vinculadas à permanência em aldeias mais ou menos organizadas. Elementos dessa cultura milenar dos índios sobrevivem até hoje nas comunidades tradicionais do município.

Complementariamente, Hall (1991) argumenta que a partir das propostas de intervenções para o desenvolvimento da Amazônia, tais como 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, surgiram instituições, orçamentos, projetos e programas para a integração, abertura, ocupação e exploração da região, sendo que Barcarena não foi imune às consequências dessas iniciativas.

Na visão de Hazeu (2015), esses planos, em caráter estratégico, não levaram em conta a presença e os anseios das populações tradicionais locais, pois visavam, principalmente, a colonização por migrantes de outras regiões e a abertura de possibilidades para a penetração do grande capital, dentro de uma ideologia de segurança nacional e de desenvolvimento capitalista. Nesse sentido, torna-se evidente o entendimento de que a ideologia e a economia trazidas no bojo dos planos se traduziram em políticas autoritárias e concentradoras de renda e de terras, que excluíam ou ignoravam a vida, a cultura e os interesses das classes pobres rurais e urbanas (LOUREIRO, 2004).

Diante dessa constatação, nota-se o contraste entre as propostas pioneiras para o desenvolvimento, centradas na colonização da Amazônia por pequenos agricultores, e as posteriormente implementadas em prol da formação de grandes fazendas e latifúndios para pecuária e implantação de empresas mineradoras capitalistas. Como consequência dessa alteração dos objetivos dos projetos originais voltados para o pequeno agricultor, nega-se na reformulação desses planos a organização tradicional de interligação e articulação local através dos rios e igarapés e investe-se na criação de uma rede rodoviária, recortando a floresta e os campos naturais para implementar a colonização por meio do grande capital (HAZEU, 2015).

Nessa lógica, a mobilidade da população antes da implantação do complexo do DIB, dava-se principalmente pelos rios, num contexto de relações pautadas por dependências de proprietários de terras, donos de engenhos e marreteiros, além de movimentos pendulares 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 (HAZEU, 2015).

Esses deslocamentos quase que padronizados alteram-se profundamente a partir do início da década de 1980, como consequência das transformações espaciais e sociais sofridas pela implantação do DIB. Como constata Hazeu (2015), as olarias, as serrarias, as fábricas de palmito, as plantações de abacaxi, de coco e de laranja, os sítios e as 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.

O IBGE estima para 2017 uma população residente no município de Barcarena de 121.190 habitantes<sup>4</sup>. Conforme os últimos dois censos, a população do município cresceu mais do dobro (57,83%) do que da estado do Pará (22,43%), entre 2000 e 2010 (Tabela 1).

4 Disponível em: [http://www.fapespa.pa.gov.br/sistemas/anuario2018/tabelas/demografia/tab\\_1.1\\_populacao\\_total\\_e\\_estimativas\\_populacionais\\_para\\_e\\_municipios\\_2013\\_a\\_2017.htm](http://www.fapespa.pa.gov.br/sistemas/anuario2018/tabelas/demografia/tab_1.1_populacao_total_e_estimativas_populacionais_para_e_municipios_2013_a_2017.htm). Acesso em: 22 jul.2019.

**Tabela 1: Crescimento demográfico do estado do Pará e do município de Barcarena, 2000-2010**

Anos	População	
	Pará	Barcarena
2000	6.192.307	63.268
2010	7.581.051	99.859
<b>Crescimento</b>	22,43%	57,83%

Fonte: IBGE. Censos demográficos de 2000 e 2010.

A população rural<sup>5</sup> vivia nas ilhas e ribeiras dos rios e igarapés, tendo o extrativismo e a agricultura doméstica (mandioca e pequenas roças de frutas e hortaliças) como suas atividades econômicas principais. Para as comunidades tradicionais, o rio e os igarapés não eram somente uma possibilidade de comunicação entre as unidades residenciais, mas também um lugar de trabalho, de lazer, o qual fazia parte do imaginário de existência, identidade e resistência das comunidades. Nos estudos sobre modos de vida na região é sempre ressaltada a importância do rio para o povoamento e economia da região (HAZEU, 2015).

Nas memórias dos quilombolas e indígenas de Barcarena, o rio Murucupi interligava toda a *parentela*<sup>6</sup> de sítiantes do mundo rural daquele cenário ribeirinho. Quando a Companhia de Desenvolvimento da Indústria do Pará (CDI) e a Companhia de Desenvolvimento de Barcarena (CODEBAR) chegaram com a intenção de organizar o espaço para o complexo de alumínio ALBRÁS/ALUNORTE, o rio era atravessado por inúmeras embarcações carregadas de frutos, farinha, carvão, milho e arroz dos sítiantes de Barcarena (MAIA, 2017). Hoje, para os moradores dessas comunidades tradicionais, o rio Murucupi transporta-os para um tempo passado, que se tornou uma referência de sua existência e identidade.

Suas raízes estão nas margens dos rios, nas lembranças de infância, de um tempo em que não precisavam viver sob a *manivela*<sup>7</sup> em alusão ao progresso. O rio torna-se, portanto, a referência de existência, e o tempo uma construção cultural pautada nas relações e interações culturais entre pessoas por gerações, que estão presentes nas formas tradicionais específicas das comunidades de Barcarena. Mas quando as pessoas foram retiradas dos seus sítios, também foi retirada de suas vidas a presença do rio. Este mundo ribeirinho foi transformado em ruas e rodovias, conjuntos habitacionais, invasões, no lixão “bota fora”<sup>8</sup> (MAIA, 2017).

5 Segundo o IBGE até 1960 mais de 95% da população do município de Barcarena residia em áreas rurais. A partir de 1960 a população rural decresce para 86,4% em 1970, 66,5% em 1980, 52,9% em 1991, e aumenta novamente para 56,1% em 2000 e 63,6% em 2010. A elevação da proporção da população rural a partir de 2000 ocorreu em razão da Vila dos Cabanos e seu entorno, ser considerados como rural pelo IBGE.

6 Este termo foi usado por Sandra Amorim, liderança comunitária entrevistada por Rosane Maia, para se referir ao grau de parentesco entre os moradores das comunidades tradicionais que moram nos sítios nas áreas ocupadas pelo complexo de mineração Albrás/Alunorte (MAIA, 2017, p.64).

7 Manivela, significa segundo o senhor Aldair Pinheiro, entrevistado por Rosane Maia e morador do Sítio Cupuaçu/Boa Vista, a situação em que eles ficaram (andando, vagando sem parar, indo de um lado ao outro, em mudança de endereço e emprego) após a destruição de suas formas de existência no sítio (MAIA, 2017, p. 65).

8 Bota fora – denominação do lixão que existia entre a Vila dos Cabanos e Itupanema (MAIA, 2017, p. 67).



Segundo Maia (2017), a CODEBAR teve como atividade prioritária executar e administrar as obras e serviços de urbanização na área destinada ao assentamento humano de apoio à instalação e funcionamento do Complexo Industrial de Barcarena, decorrente de obrigações assumidas pelo Governo Brasileiro no acordo internacional de cooperação econômica, firmado com o Governo do Japão em 1976, visando à exploração industrial das reservas de bauxita na Amazônia para a produção de alumina e alumínio, através do Complexo ALBRAS/ALUNORTE. Para a execução de seus objetivos, competia a CODEBAR a aquisição, alienação, locação e arrendamento de imóveis destinados à habitação, comércio, indústria, serviços e preservação de recursos naturais. Ou seja, representava o agente de desenvolvimento e a presença do Estado em nível local, a qual impôs uma lógica urbana inacabada, que excluiu outras possibilidades de existência na área que se constituiu o núcleo urbano. A presença do complexo minerador portuário em Barcarena representa, por conseguinte, a concretude da consolidação e da dominação hegemônica das empresas, e a precarização econômica e social de seus moradores, conclui Maia (2017).

## **DESIGUALDADES DE TRANSPORTE E MOBILIDADE**

Sobre essa organização espacial comandada pelo fluxo das águas, uma nova infraestrutura necessária para a implantação de grandes empresas foi planejada instalando 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 industrial. E com esses novos complexos de infraestrutura surgiram novas formas de mobilidade, incluindo desapropriações e deslocamentos forçados, com ou sem reassentamento da população local; migração de mão de obra (peões de trecho) em busca de trabalhos temporários e terceirizados na construção, operação e manutenção dos portos e fábricas (HAZEU, 2015).

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 concretizam (HAZEU, 2015). Segundo Maia e Moura (1995), de 1979 a 1985, foram desapropriadas 513 famílias, sendo indenizadas as benfeitorias de somente 420.

Outro fenômeno da transformação espacial sofrida por Barcarena resulta da formação de outras comunidades e bairros pela aglomeração de trabalhadores vindos de outras cidades e famílias despejadas das suas terras. Segundo Amaral et al. (2002, p. 247), o Bairro Novo, por exemplo, foi criado no início dos anos 1980 por migrantes e famílias desapropriadas, sendo posteriormente, de forma excepcional, regularizado pelo poder público municipal, “passando a fazer a abertura de ruas e a distribuição de lotes”.

Concorda-se com Hazeu (2015) de que face às profundas transformações do espaço do município de Barcarena, ele está se convertendo num “não-lugar”, em razão da mobilidade de caminhoneiros, marinheiros e trabalhadores pendulares que transitam pelo município sem ter 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 estandardizados. 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 exemplo, são postos em circulação entre outros cantos do Brasil, com os quais não estabelecem nenhuma relação nem identificação.

Porem, à margem da implantação de um sistema de transporte voltado quase que exclusivamente à mobilidade dos fluxos do grande capital que viabiliza a operação das grandes empresas, funciona na informalidade um sistema de transporte precário, quase que exclusivamente hidroviário, para atender à mobilidade da população marginalizada. As estradas de acesso a Barcarena, as rodovias que entram para o Porto da Vila do Conde e o Terminal de Uso Privado da Ponta da Montanha da Archer Daniels Midland (ADM) e as estradas que dão acesso ao porto da Bunge, não atendem às necessidades de transporte da população marginalizada. Pelo contrário, essas infraestruturas diminuem a circulação de bicicletas e de pedestres, tornando-se a mobilidade quase impossível, em contraste ao livre acesso das empresas, sem que haja nem sequer uma compensação para a melhoria e manutenção das rodovias, que são destruídas pelas carretas de soja e produtos diversos que chegam e saem dos portos (MAIA 2017).

Contudo, a consolidação do projeto de desenvolvimento baseado no complexo de mineração sofre resistência de parte das comunidades tradicionais, quilombolas e indígenas, que usam da pluralidade jurídica, para lutar pelos seus direitos às territorialidades específicas perante a intervenção do Estado representado por suas instituições como a CDI, a CODEBAR, a Companhia de Desenvolvimento do Pará (CODEC) e a Secretaria de Patrimônio da União (SPU), as quais exercem legalmente o domínio territorial no Município.

As extintas CODEBAR<sup>9</sup> e CDI<sup>10</sup> provocaram grandes rupturas nas organizações sociais e territoriais das comunidades tradicionais, impondo uma ordem industrializante e novas lógicas ao uso de território, que perduram até hoje. Mas as comunidades tradicionais reforçam a pluralidade identitária e a diversidade de práticas econômicas em suas territorialidades específicas, que, por meio de suas ações coletivas e movimentos sociais, colocam em debate a importância das diversidades de modos de vida existentes no município, rompendo e contestando o projeto de desenvolvimento desenhado para o município desde a década de 1970 (MAIA, 2017).

---

9 Companhia de Desenvolvimento de Barcarena – CODEBAR. Número de publicação: 134421. Referente a Ata da Assembleia Geral Extraordinária - AGE da Companhia de Desenvolvimento de Barcarena – CODEBAR, assunto “em liquidação”, realizada ao 1º (primeiro) dia do mês de junho de 2010 (dois mil e dez). Tratou também, da destinação do acervo documental da sociedade ao Arquivo Nacional, exceto no que se refere ao acervo de documentos referente ao patrimônio imobiliário que será destinado à Superintendência do Patrimônio da União no Pará. [http://www.ioepa.com.br/pages/2010/07/22/2010.07.22.DOE\\_76.pdf](http://www.ioepa.com.br/pages/2010/07/22/2010.07.22.DOE_76.pdf). Acesso em: 23/03/2019.

10 Em 1 de janeiro de 2015, o então governador do Pará, Simão Jatene, sancionou a lei nº 8.098, que transformou a Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará – CDI Pará, criada pela lei nº 4.686, de 17 de dezembro de 1976, em Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará – CODEC, com novas atribuições. De acordo com a lei de criação, entre outras responsabilidades, a CODEC tem por finalidade promover o fomento de políticas públicas de industrialização e desenvolvimento econômico do estado, além de estimular os investimentos produtivos de infraestrutura produtiva, econômica e social no Pará. [http://www.codec.pa.gov.br/?page\\_id=131](http://www.codec.pa.gov.br/?page_id=131), Acesso em: 19/03/2019.



## CONCLUSÕES

O complexo industrial instalado no município de Barcarena obedece a um modelo de desenvolvimento baseado no investimento em grandes empreendimentos em procura cada vez maior de lucros; eis aí a raiz do problema! Tal modelo gera exclusão de uma significativa parcela da população local deixando-a marginalizada do processo de produção gerado pelas grandes empresas. Contudo, tal população não desaparece, pelo contrário, resiste para sobreviver no local, reivindicando os direitos aos seus territórios.

Nesse cenário, Barcarena apresenta desigualdades na infraestrutura de transporte destinada à mobilidade de mercadorias geradas pelas grandes empresas e a mobilidade das pessoas marginalizadas. Enquanto o sistema de transporte acessível às grandes empresas, moderno e ágil; as comunidades marginalizadas estabelecem sistemas precários de transporte que lhes permite pendular entre as diversas comunidades e Belém, seguindo fundamentalmente os rios. Assim como o transporte rodoviário e hidroviário de grande calado, e de lanchas modernas e velozes é intenso para facilitar os fluxos de capitais que alimentam as grandes empresas, o transporte hidroviário de pequenos barcos e canoas também é intenso para facilitar a mobilidade da população marginalizada e o transporte de seus produtos nos diversos mercados de Belém, num verdadeiro circuito de subsistência, como define Ferreira (2011).

Nesse contexto, se evidencia com clareza que os planos e as políticas públicas, formuladas para a mobilização dos grandes projetos minero-siderúrgicos e de infraestrutura logística, ocorrem com observância fragilizada aos impactos ambientais e sociais, uma vez que geralmente desconsideram o espaço ocupado por famílias, grupos sociais e comunidades que ali chegaram prioritariamente e desejam exercer também seu direito à acessibilidade, mas também, inclusive, ao direito à imobilidade, permanecendo em suas terras ancestrais.

Os produtos que circulam e são industrializados em Barcarena, são bens primários, basicamente minerais, que exigem constantemente ampliação de infraestrutura logística de transporte, em especial a portuária, energia elétrica e tecnologia. Disso resulta um permanente avanço do grande capital nacional e internacional, representado pelas grandes empresas e apoiados pelos planos de governo, na busca de acelerar o crescimento da economia (CASTRO, 2012).

Enquanto isso, a capacidade produtiva das grandes empresas se amplia com objetivo de maiores rentabilidades e atrai outras empresas para atuarem como operadores logísticos ou para explorar novos negócios no comércio internacional, como produtos derivados do agronegócio (soja e dendê, entre outros) e passam a investir em áreas estratégicas, como ilhas e margens de rios. Simultaneamente se intensifica a busca permanente do crescimento econômico, o que reforça o surgimento de atitude participativa, o que tem levado à formação de associações como o caso da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia Tocantins (ATOC), que congrega as empresas que operam com terminais graneleiros agrícolas.

Em paralelo a essas ações que visam fortalecer sobremaneira a acessibilidade e a circulação de mercadorias propiciando um acréscimo de desempenho e produtividade, constata-se um grau de assimetria acentuado em relação à acessibilidade da população que reside na franja da periferia dos distritos, na área rural e ribeirinha e que usa o transporte fluvial como opção única de mobilidade pendular com a área urbana, na busca de serviços públicos e de comercialização de sua produção.

Nesse sistema fluvial estabelecido pelas próprias comunidades marginalizadas, as embarcações utilizadas são construídas na quase totalidade em madeira, seguem padrões arquitetônicos oriundos de Portugal de séculos passados e repetidos por mestres artesões até hoje, só passando do sistema a vela para motores de combustão interna. Complementarmente, os atracadores (terminais hidroviários) são verdadeiros arranjos edificadas de madeira resistente, em formato de ponte, avançando para o leito do rio, denominado pela população como trapiche, seguem técnicas de construção baseadas no empirismo dos ribeirinhos sem as preocupações com armazenamento, proteção, embarque e desembarque de cargas ou conforto dos utilizadores. Mas mesmo assim as embarcações utilizadas são consideradas adequadas por 91%, e as viagens são consideradas confortáveis e seguras por 87% dos usuários, conforme Patrício (2007).

Diante dessa realidade, fica claro que o olhar estratégico na elaboração dos planos de desenvolvimento parece equivocada no que se refere às dimensões sociais e ambientais, sobrepondo-se só o interesse econômico. Esse viés econômico resultou na transformação espacial do município de Barcarena, gerando sistemas de transporte desiguais. Àquele destinado à mobilidade de grandes capitais, moderno e de infraestrutura adequada, e àquele destinado à mobilidade das populações marginalizadas, rudimentar e informal.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, Márcio Douglas Brito. A outra face da cidade-empresa: os assentamentos urbanos na área de influência do projeto Albrá-Alunorte. In TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair; ROCHA, Gilberto Miranda (Org.) *Cidade e empresa na Amazônia. gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Paka-Tatu, 2002, p. 237-271.

BRASIL/Senado Federal. *A Amazônia da borracha, ano 1900, às hidrelétricas, minérios e o Grande Carajás ano 2000* (Discursos do Senador Gabriel Hermes). Brasília: Senado Federal, 1981.

CARMO, Eunápio Dutra. *O território educa e politiza na(s) Amazônia(s): os processos sócio-culturais da comunidade Nova Vida e as dinâmicas de expansão industrial em Barcarena*. 2010. 230f. Tese (Doutorado em educação) – Pontifícia Universidade Católica de Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

CASTRO, Edna. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. *Cadernos CRH*, Salvador, v. 25, n. 64, p. 45-61, 2012.

FERREIRA, Regina Célia Brabo. *Análise dos circuitos de produção, reprodução e subsistência do transporte hidroviário de passageiros nas ilhas da Região Metropolitana de Belém: uma contribuição para revitalização do setor*. 2011. 154f. Tese (Doutorado em desenvolvimento socioambiental) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

HALL, Anthony. *Amazônia, desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1991.

HAZEU, Marcel Theodoor. *O não-lugar do outro: sistemas migratórios e transformações sociais em Barcarena*. 2015. 327f. Tese (Doutorado em desenvolvimento socioambiental) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006. Disponível em: [http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq\\_interface/1a\\_aula/A\\_producao\\_do\\_espaco.pdf](http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq_interface/1a_aula/A_producao_do_espaco.pdf). Acesso: 24 jul. 2019.

LOUREIRO, Violeta. *Amazônia: estado, homem, natureza*. Belém: CEJUP, 2004.

MAIA, Rosane de Oliveira Martins. *Territorialidades específicas em Barcarena confrontadas com projetos de desenvolvimento*. 2017. 323f. Tese (Doutorado em desenvolvimento socioambiental) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

MAIA, Maria L.S.; MOURA, Edila A. F. Da farinha ao alumínio: os caminhos da modernidade na Amazônia. In: CASTRO, Edna; MOURA, Edila A. F.; MAIA, Maria L. S. (Org). *Industrialização e grandes projetos: desorganização e reorganização do espaço*. Belém: Gráfica e Editora da UFPA, 1995.

PATRÍCIO, Júlio Cezar. *O transporte fluvial misto na Amazônia: aspectos socioeconômicos do trecho Belém-Acará*. 2007. 179f. Dissertação (Mestrado em economia) – Universidade da Amazônia, Belém, 2007.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 2011.