



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

VERIDIANA DE SOUZA POMPEU

201815570014

**Entre os Eixos da Circulação:
As faces-fases da produção do espaço
urbano de Tucuruí-PA**

BELÉM-PA

MARÇO/2020

VERIDIANA DE SOUZA POMPEU

**Entre os Eixos da Circulação:
As faces-fases da produção do espaço urbano
de Tucuruí-PA**

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Mestra em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal do Pará.

Área de concentração: Organização e Gestão do Território

Linha de pesquisa: Dinâmicas Territoriais da Amazônia

Orientador: Dr. Gilberto de Miranda Rocha

BELÉM/PA

MARÇO/2020

VERIDIANA DE SOUZA POMPEU

**Entre os Eixos da Circulação:
As faces-fases da produção do espaço urbano
de Tucuruí-PA.**

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Mestra em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal do Pará.

Área de concentração: Organização e Gestão do Território

Linha de pesquisa: Dinâmicas Territoriais da Amazônia

Orientador: Dr. Gilberto de Miranda Rocha

RESULTADO _____

DATA: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Gilberto de Miranda Rocha (Orientador – PPGeo-UFPA)

Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral (Examinador Interno – PPGeo-UFPA)

Prof. Dr. Edir Augusto Dias Pereira (Examinador Externo – PPGeo-UFPA)

DEDICATÓRIA

*Em oferecimento a população que
com suas diferentes faces
e em diferentes fases
convergiram seu labor,
seus sonhos para Tucuruí
na esperança de
construção de um espaço vivido
com dignidade.*

Ao meu amado pai, Manoel de Deus Pompeu (In memorian).

AGRADECIMENTOS

Considerando que a produção social do espaço nunca é um processo isolado e muito menos individual, assim se concebe que a “construção-resultado” desta pesquisa é fruto e reflexo de um conjunto de relações sócioespaciais e acrescento ainda de relações subjetivas e pessoais que aqui me permitem destacar os meus sinceros agradecimentos por contribuírem na leitura e escrita do sujeito/objeto dessa pesquisa.

Assim, a geoGRAFIA desta pesquisa só foi possível pelo carinho e apoio de diferentes produtores espaciais que circundam direta ou indiretamente o “meu espaço geográfico”. Dentre os quais agradeço:

A minha família, de modo especial ao meu amado esposo, Roney Vasconcelos Valente e ao meu filho amado, Roney Pompeu Vasconcelos, por terem apoiado e embarcado junto comigo na edificação de fazer o Mestrado. Todas as palavras que reportam ao sinônimo GRATIDÃO não revelam a intensidade desse sentimento que tenho por vocês. Afinal de contas, tudo isso só foi possível devido estarem comigo na alegria e na tristeza, na minha presença e na minha ausência, por vocês serem meu oxigênio.

Ao amado professor-orientador Dr. Gilberto Rocha, agradeço imensamente por ter convergido o meu olhar para os diferentes eixos de circulação presentes na produção do espaço de Tucuruí, sua perspicácia e experiência de pesquisador da Amazônia e especialmente de Tucuruí e região deram a esta pesquisa um rico embasamento e casamento entre teoria e empiria. GRATIDÃO por ter sido além de orientador, foi um GRANDE amigo-conselheiro!

A equipe de servidores do PPGeo-Ufpa – Secretaria e professores – pelo zelo em conduzir as atividades e aulas do Programa.

Aos professores Dr. Márcio Douglas Amaral e Dr. Edir Augusto Pereira –, registro meus sinceros agradecimentos pelas ricas contribuições e observações realizadas na Banca de Qualificação. E registro ainda minha GRATIDÃO & ADMIRAÇÃO por contribuírem em solidificar pelas estradas e pelos rios, pelos centros e pelas beiras, pelos diferentes eixos espaciais, uma Geografia Crítica na Amazônia Paraense. Muito obrigada, meus amados, pela amizade e por cativar-me ser da GEOGRAFIA! Por serem, desde minha graduação, um dos meus “crush” da Geografia, fonte de inspiração.

Aos Geoamigos: Elizabeth Barroso, Rosinaldo Pereira, Torquato Ferreira, Valter Cruz, que mesmo estando em coordenadas geográficas diferentes sempre se utilizaram de palavras

de incentivos e de orientações quando a conversa era “mestrado”. De modo especial, ao amigo Torquato, que além dos empréstimos de livros, deu-me seu tempo-espaço para dialogar algumas ideias, eixos da pesquisa, advogou defendendo-me o direito de estudar o Mestrado no Ppgeo-UFFPA. GRATIDÃO pela força e amizade!

Ao geoamigo Mílvio Ribeiro que durante esse processo de cartografar a experiência de cursar o Mestrado, manteve-se junto a mim como um grande encorajador. As geoamigas, Anísia Ribeiro e Ernestina Campelo, pelo companheirismo quanto à organização e distribuição da “minha” carga horária de trabalho e suas orações foram fundamentais para meu ingresso no Ppgeo. Sou muito agradecida a vocês.

A todos os geoamigos da turma de Mestrado, grafo - “muito obrigada!” pelas contribuições e aprendizados que obtive durante esses dois anos de curso. E de modo particular ao André Marinho um dos construtores dos mapas desta pesquisa e aos geoamigos e irmãos: Josenilson Melo, Leide Laura Rodrigues, Simão Bossi, GRATIDÃO pelos afetos da amizade, pelas músicas, palavras, poesias, risos e lamentos, pelos afagos! A intensidade das responsabilidades e a pressão de cumprir os prazos das atividades só foram possíveis de serem realizados devido à irmandade que encontrei em vocês.

Agradeço a Secretária de Estado de Educação do Pará pelo apoio e valorização recebida para cursar o mestrado, a 16ª Unidade Regional de Ensino, de modo especial às servidoras: Luana (16ª URE – Tucuruí) e Maria Aparecida (CCVS Seduc-Belém).

Grafo ainda o meu “muito obrigada” as diferentes faces, representadas pelas Instituições de Ensino e Saúde (Pública e Privada), pelas gerências dos Supermercados, Lojas de Departamentos, pelos moradores de Tucuruí, de modo especial, aos antigos moradores, como o Sr. Carmino Barroso, Sr. Cirana, Sr. Luis Veiga, Sr. Cunha, Sra. Leoci Vasconcelos, Mestre Ranolfo, Sr. João Marques, Profº. Luiz Henrique Silva que proporcionaram a empiricização da produção do social do espaço de Tucuruí pelos eixos de circulação.

E com o coração preenchido pelo sentimento de GRATIDÃO, grafo a importância da amizade e sintonia que são mantidas para além do visível. Quando GEOGRAFICIZAR o curso de Mestrado se mostraram bastante difícil, os mistérios da fé em Deus e no empoderamento das intercessões de Nossa Senhora presentearam-me com o afago na alma, com um sorriso feliz e com seres humanos revestidos de anjos, como se constituíram os professores: Mauro Sérgio Moraes, Irene Rodrigues, Elias Machado, Benedita Borges e a Sra.

Maria Aparecida da Silva. GRATIDÃO por vocês oportunizar-me ter a PAZ necessária para realização desta formação profissional e pessoal!

Muito obrigada Deus e Maria Santíssima pelo refúgio e fortaleza!

EPIGRAFE

A cidade – aquilo que se inscreve e se projeta não é apenas uma ordem distante, uma globalidade social, um modo de produção, um código geral, é também um tempo, ou vários tempos, ritmos. Escuta-se a cidade como se fosse uma música tanto quanto se a lê como se fosse uma escrita discursiva.

(LEFEBVRE, 2016, p.66).

RESUMO

Considerando que o processo de formação sócio-territorial da cidade de Tucuruí estivera configurado na organização empreendidas pelos eixos de circulação fluvio-ferroviário e no rodo-energético, a cidade passou a conter formas e conteúdos que explicam a produção do espaço num constante movimento de ações internas e externas. Deste modo, para visualizar as várias faces da cidade, de sua expansão urbana e de caracterizar seu papel na divisão regional do trabalho e na rede urbana de sua região imediata, se problematizou, como os eixos de circulação historicamente constituídos promoveram uma organização inter e intra-urbana diferenciada para Tucuruí? Deste modo, objetivou-se analisar a partir dos eixos de circulação a produção/organização espacial intra e inter urbana de Tucuruí e de retratar qual o perfil de cidade que Tucuruí passou a desenvolver depois da estruturação da indústria energética, sua atual configuração na rede urbana amazônica. Para tanto, procedeu-se com: Levantamentos e análises bibliográficos e documentais, trabalho de campo, observação sistemática direta, aplicação de formulários de campo e realização de entrevistas, levantamentos de material icnográfico e suas análises. Foram adotados dois arranjos espaciais o comércio (supermercados, lojas de departamentos e atividade pesqueira) e os serviços (Educação de nível técnico/superior e saúde de média e alta complexidade, acrescidos dos TVs por assinaturas) para analisar o objetivo da presente pesquisa. Este instrumental técnico e empírico nos deu suporte para destacar: a) a produção do espaço urbanos alicerçada pelas redes técnicas e pelos eixos de circulação em Tucuruí-PA; b) de pontuar, atualmente, que há uma produção social do espaço partindo da/pela cidade, não mais configurada para atender exclusivamente a UHT; e c) que Tucuruí mesmo apresentando permanências e coexistências de cidade ribeirinha, vem se apresentando em um perfil de sub-centro regional de responsabilidade territorial frente a rede urbana de sua região imediata.

Palavras-chave: Amazônia - Eixos de circulação - fluvial-ferroviário-rodoviário-energético – cidade de Tucuruí-PA –Responsabilidade Territorial

ABSTRACT

Considering that the process of social and territorial formation of the Tucuruí city was shaped in the organization undertaken by the fluvial-railway and in the road-energetic axes of circulation, the city started containing forms and contents that explain the production of the space in a constant movement of internal and external actions. Therefore, to view the various faces of the city, its urban expansion and to characterize its role in the regional division of work and in the urban network of its immediate region it is necessary to think about the following question: how do the axes of circulation constituted historically promoted an interurban and intraurban organization for Tucuruí? Thus, based on the axes of circulation it was aimed to analyze the interurban and intraurban spatial production/organization of Tucuruí and to portray the profile that Tucuruí city started developing after the structuring of the energy industry, its current configuration in the Amazon urban network. For this purpose, were done bibliographic and documental surveys and analyzes, direct systematic observation, implementation of application form and interviews, surveys of iconographic material and its analyzes. To analyze the aim of this research two spatial arrangements were used: the commerce (supermarkets, department stores and fishing activity) and the business (Higher and technical education level and health of intermediate and high complexity, in addition to the TV subscription service). This technical and empiric instrumental gave support to highlight: a) the production of the urban space founded by the technical networks and by the axes of circulation in Tucuruí-PA; b) that nowadays there is a social production of the space from the city no longer configured to attend exclusively the UHT (Tucuruí Hydroelectric Power Plant); c) that Tucuruí even presents a continuity and a coexistence of riverside city, has also presented a profile of regional sub-center of territorial responsibility to the urban network and its immediate region.

Keywords: Amazon, Fluvial-railway and road-energetic axes of circulation, –Tucuruí-PA city, Territorial responsibility.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01 – Mapa de localização de Tucuruí-PA.....	39
FIGURA 02 – Locomotiva da E.F.T sendo desembarcada na “beira” de Alcobaça-Tucuruí..	80
FIGURA 03 – Moradores na rampa/porto à espera do navio do SNAPP.....	84
FIGURA 04 – Embarcações na beira do Tocantins- Tucuruí-PA.....	86
FIGURA 05 – Barracões de castanha.....	86
FIGURA 06 - Localidades do Trajeto da Ferrovia.....	90
FIGURA 07 – Mapa do Trajeto da E.F.T.....	91
FIGURA 08 – Estação Central de Alcobaça.....	92
FIGURA 09 – Locomotiva da E.F.T.....	92
FIGURA 10 – Movimento de pessoas na Estação Central.....	93
FIGURA 11 – Prédio do Escritório da E.F.T.....	94
FIGURA 12 – Prédio – Continuação/ Estação da E.F.T.....	94
FIGURA 13 – Oficina da E.F.T.....	96
FIGURA 14 – Panorâmica das dependências da E.F.T. em Tucuruí – anos 70	98
FIGURA 15 – Mapa da Estrutura Urbana de Tucuruí no Período Flúvio-Ferrovário.....	99
FIGURA 16 – Mercado Municipal – Kleber Beliche.....	103
FIGURA 17 – Relíquia da Locomotiva	104
FIGURA 18 – Mapa da Hipsometria da Área Urbana da sede do Município de Tucuruí.....	107
FIGURA 19 – Mapa Esquemático do Trajeto da E.F.T e traçado das rodovias antes da formação do Artificial da UHE-Tucuruí.....	109
FIGURA 20 – Casas da Vila Pioneira	110
FIGURA 21 – Vista panorâmica da Vila Pioneira.....	111
FIGURA 22 – Vila Permanente e suas novas cercas.....	113
FIGURA 23 – Boutiques em casas da Vila Permanente.....	114

FIGURA 24 – Posto Ipiranga (São Pedro) na BR – 422.....	119
FIGURA 25 – Conveniência – ROTA 422	120
FIGURA 26 – Terminal Rodoviário de Tucuruí-PA.....	121
FIGURA 27 – Mapa – Tipos de Serviços ao longo da BR-422.....	124
FIGURA 28 – Mapa- Tipos de Usos ao longo da BR-422.....	125
FIGURA 29 – Mapa – Atividades Complementares na BR-422.....	126
FIGURA 30 –Mapa – Tipos de Circuitos ao longo da BR-422.....	129
FIGURA 31 – Mapa – Expansão da Malha Urbana de Tucuruí-PA.....	131
FIGURA 32- Cartazes – propaganda da Buritis Imóveis	136
FIGURA 33 – Folder – Park dos Buritis II	136
FIGURA 34 – Classificação de Tucuruí sob a Região de influência de Belém.....	145
FIGURA 35 – Hierarquia Urbana da Região Intermediária de Marabá – (REGIC).....	146
FIGURA 36 – Rede de Interação – Cine Foto Vaz.....	154
FIGURA 37 – Rede de Interação – Comercial Oliveira.....	156
FIGURA 38 – Porto da Feria Municipal.....	156
FIGURA 39 – Rede de Interação – Armazém Paraíba.....	158
FIGURA 40 – Eletrodomésticos com destino a filial em Baião.....	159
FIGURA 41 – Rede de Interação – Loja Centro.....	163
FIGURA 42 – Rede de Interação – Feirão dos Móveis.....	163
FIGURA 43 – Rede de Interação – Magazine Liliani.....	164
FIGURA 44 – Rede de Interação – Eletro – Mateus.....	164
FIGURA 45 – Rede de Interação –Lojas Americanas.....	164
FIGURA 46 – Rede de Interação – Gazin.....	165
FIGURA 47 – Mapa de Localização do Supermercado do Grupo Supernorte.....	166
FIGURA 48 – Mapa de Fluxos dos Municípios de Origem dos Pacientes do H.R.T.....	173
FIGURA 49 – Primeira instalação física da Clínica Tucuruí.....	175

FIGURA 50 – Mapa – Rede de Fluxos de Origem dos Pacientes da Clínica Tucuruí.....	177
FIGURA 51 – Mapa – Rede de Fluxos de Origem dos Pacientes do IMIMI.....	180
FIGURA 52 – Ônibus que transportam discentes de outros municípios.....	185
FIGURA 53 – Mapa – Rede de Fluxos de Origem de Estudantes da UNOPAR.....	188
FIGURA 54 – Mapa – Rede de Fluxos de Origem de Estudantes da ANANGUERA	189
FIGURA 55 – Prédio do Campus XIII UEPA	193
FIGURA 56 – Mapa – Rede de Fluxos de Origem de Estudantes da UEPA.....	196
FIGURA 57 – Mapa – Rede de Fluxos de Origem de Estudantes da UFPA.....	198
FIGURA 58 – Tratando o peixe.....	202
FIGURA 59 – Porto do Onze.....	202
FIGURA 60 – Esquema Explicativo – Circuito da Atividade Pesqueira em Tucuruí-PA.....	203
FIGURA 61 – Peixes para serem pesados no Porto do Km 11.....	204
FIGURA 62 – Encontro do pescador com o atravessador.....	205
FIGURA 63 – A balança do peixe.....	206
FIGURA 64 – Diferentes tipos de veículos estacionado para abastecer-se com peixe do Porto do Onze.....	207
FIGURA 65 – Desembarque dos barcos as 4 horas da madrugada no Porto Feira Municipal.....	208
FIGURA 66 – Interior do barco Milagre de Jesus.....	209
FIGURA 67 – Caminhão –baú com placa do Centro-Oeste	210
FIGURA 68 – Pirâmide Hierárquica da Atividade Pesqueira.....	211
FIGURA 69 – Tucuruí em redes.....	213
FIGURA 70 – Mapa: Conexões - mercadorias e informações - em Tucuruí-PA (JAN./2020).....	220
FIGURA 71 – Malhadeira em frente de casa no bairro da Matinha.....	223
FIGURA 72 – Canoas e saco com tarrafa em frente de casa no Bairro do Mangal.....	223
FIGURA 73 – Banho no rio.....	224

FIGURA 74 – Pescador vindo do rio.....	224
FIGURA 75 – Círio de São Pedro.....	225
FIGURA 76 – Saída da Vila de Perdeneiras do Círio Fluvial de Nossa Senhora de Nazaré.....	225
FIGURA 77 – Mapa: Vínculo, Permanências e Raízes de Territorialidades Vivida com o Rio em Tucuruí.....	228

LISTA DE QUADRO

QUADRO 01 – Síntese dos Arranjos Institucionais e dados analisados pelo NEPECAB.....	43
QUADRO 02 – Síntese dos Atributos dos Eixos	74
QUADRO 03 – Síntese da Evolução Histórico-Territorial de Tucuruí-PA.....	79
QUADRO 04 – Nome das Estações da E.F.T.....	92
QUADRO 05 – Cronologia da Estrada de Ferro Tocantins (1872 – 1974).....	101
QUADRO 06 - Empresas de Transportes Rodoviários em Tucuruí-PA.....	121
QUADRO 07 – Empresas com sede em Tucuruí presentes em outros municípios.....	150
QUADRO 08 – Demonstrativo do Nível de Escolaridade do Corpo Docentes das IES Públicas de Tucuruí-PA.....	186
QUADRO 09 – Instituição de Ensino Técnico e Superior em Tucuruí-PA.....	190
QUADRO 10 – Dias e Barcos com Linha para Tucuruí-PA.....	208
QUADRO11– Cobertura das TVs por assinaturas em Tucuruí e região.....	217

LISTA DE TABELA

TABELA 01 – População residente e situação do domicílio em Tucuruí-PA.....	114
TABELA 02 – Frota de Veículos/Tucuruí-PA.....	127
TABELA 03 – Repasse de Arrecadação do ICMS aos municípios1º Semestre de 2019.....	147
TABELA 04 – Repasse de Arrecadação de IPI aos municípios 1º Semestre 2019.....	148
TABELA 05 – Índice de Participação do Municípios Paraenses no Produto de Arrecadação do ICMS (as 10 maiores/ano 2018).....	149
TABELA 06 – Base Econômica do Município de Tucuruí (2012 a 2016).....	149
TABELA 07 – Estimativa do N° de pacientes atendidos no 2º Semestre de 2019 no H.R.T.....	172
TABELA 08 – IF – Campus Tucuruí – Municípios de Origem dos Estudantes – Nível Técnico 2015.....	192
TABELA 09 – UEPA – Municípios de Origem dos Estudantes Regularmente matriculados 2019.....	193
TABELA 10 – UFPA – Municípios de Origem dos Estudantes dos Cursos de Engenharias (2014 a 2019)	194
TABELA 11 – Deslocamentos Temporários de pessoas por motivo de trabalho e estudo para Tucuruí-PA (2010).....	214

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01 – Assinantes – TV por assinaturas em Tucuruí-PA (2012 – 2019).....	218
---	-----

LISTA DE SIGLAS.

ACIT – Associação Comercial e Industrial de Tucuruí.

AFEEFT- Associação dos Funcionários da Extinta Estrada de Ferro Tocantins.

ANP – Agência Nacional do Petróleo.

ANP- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

BASA- Banco da Amazônia S/A.

CCAA- Centro de Cultura Anglo-Americana.

CDA – Centro de Diagnósticos Avançados.

CIRETRAN – Circunscrição Regional de Trânsito.

CNA- Cultural Norte Americana.

CNP- Conselho Nacional de Petróleo.

CNP- Conselho Nacional do Petróleo.

COBAL – Companhia Brasileira de Alimentos.

COHAB – Conjunto Habitacional

COMASPA - Cooperativa de Transportes Rodoviários de Pessoas/Fretamentos e Turismo da região sul e sudeste do Pará.

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito.

DNEF- Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

EFT- Estrada de Ferro Tocantins.

ELETRONORTE- Centrais Elétricas do Norte do Brasil.

EXPOTUC- Exposição Agropecuária e Comercial de Tucuruí.

GETAT – Grupo Executivo Araguaia Tocantins.

HRT- Hospital Regional Tucuruí.

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.

IES – Instituto de Ensino Superior.

IFCH- Instituto de Filosofia de Ciências Humanas.

IFPA- Instituto Federal do Pará.

IMIMI- Instituto Medicina Interna e Materno Infantil.

INCRA- Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária.

INDSH – Instituto Nacional de Desenvolvimento Social e Humano.

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados.

NEPECAB – Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia.

NUT- Núcleo Universitário de Tucuruí.

OAB- Ordem dos Advogados do Brasil.

PGC- Programa Grande Carajás.

PIC – Projeto Integrados de Colonização.

PIN – Programa de Integração Nacional.

PND- Plano Nacional de Desenvolvimento

PPGEO- Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal do Pará.

REGIC – Regiões de Influência das Cidades.

SBT – Sistema Brasileiro de Televisão.

SCAVR TUC – Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Tucuruí.

SEFA- Secretária de Estado da Fazenda.

SEMEL – Serviços Médicos Ltda.

SER – Sistema Estadual de Regulação.

SESPA – Secretária de Estado de Saúde Pública.

SFM – Zona Franca de Manaus.

SISREG – Sistema de Regulação.

SNAPP-Serviço de Navegação da Amazônia e Administração dos Portos do Pará.

SPI – Sistema de Proteção do Índio.

SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia.

SUDAM - Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia.

UEPA- Universidade Estadual do Pará.

UFPA- Universidade Federal do Pará.

UHT- Usina Hidrelétrica de Tucuruí.

UNACON – Unidade de Alta Complexidade em Oncologia Dr. Vitor Moutinho.

UNIDERP- Universidade para o Desenvolvimento do Estado e da Região do Pantanal.

UNOPAR – Universidade Norte do Paraná.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	21
CAPÍTULO I: REDE URBANA, PRODUÇÃO DO ESPAÇO E OS EIXOS DE CIRCULAÇÃO NA AMAZÔNIA.	40
1.1. Tecendo a rede urbana e as cidades na Amazônia.....	41
1.2. As redes (urbanas) e o seu entrelaçamento na Amazônia.	47
1.3. A produção do espaço amazônico e seus processos.	51
1.3.1.A produção do espaço urbano e as cidades na Amazônia.	58
1.4. O que são os eixos de circulação na produção social do espaço amazônico?	65
CAPÍTULO II: A CIDADE E OS EIXOS DE CIRCULAÇÃO	69
2.1 A perspectiva histórico-geográfica da cidade de Tucuruí.....	76
2.2 O espaço-tempo Flúvio-ferroviário: a cidade do rio e da Ferrovia.	81
2.3 O espaço-tempo rodo-energético: a cidade da rodovia e da Usina.....	106
2.3.1 - A 422 e os seus fixos e fluxos na cidade de Tucuruí.....	119
2.4 O espaço-tempo global-local: a cidade de Tucuruí e os novos eixos.	131
CAPÍTULO III: Entre os Novos Eixos de Circulação são tecidas novas redes: Uma Tucuruí sob novas conexões e intercâmbios.....	140
3.1 As conexões que dão “nó” em Tucuruí.	153
3.1.1 Tucuruí e as Lojas de Departamentos.	153
3.1.2 Tucuruí e o Setor Supermercadista.....	166
3.1.3 Tucuruí e os Serviços de Saúde.....	170
3.1.4. Tucuruí e os Serviços em Educação (Técnico e Superior): a conexão-intercâmbio.....	181
3.2. Sob novas lógicas: Tucuruí e seus Intercâmbios.	199
3.2.1. O intercâmbio produzido com a atividade pesqueira.	200
3.2.2. O intercâmbio produzido pelo fluxo de informação: o uso da tv por assinatura em Tucuruí.	216
3.3. Entre novas conexões e intercâmbios: Tucuruí sob as mudanças, permanências e coexistências de antigos vínculos.....	221
CONSIDERAÇÕES FINAIS	229
APÊNDICES	

INTRODUÇÃO

Este trabalho buscou analisar a produção do espaço urbano pelos eixos da circulação – fluvial-ferroviário-rodoviário-energético, a partir da análise das transformações ocorridas na cidade de Tucuruí-PA frente a expansão do modo de produção capitalista na Amazônia.

As análises da produção espacial a partir dos modais nos revelam a discussão de que tempo e espaço são as principais dimensões materiais da vida humana (CASTELLS, 1999) e no espaço regional amazônico e de modo particular na Amazônia Oriental, isso aparece na formação e composição de diferentes tipologias de cidades (cidades ribeirinhas, cidades da ferrovia, cidades rodoviárias, cidades-empresa) dentre tantas outras já apontados por Trindade, Silva e Amaral (2008), bem como, na organização intra-urbana de algumas cidades da Amazônia que possuem na sua configuração espacial marcas de vários tempos, espacialidades e processos.

A partir dos anos de 1960, quando a Amazônia passa a ser concebida como um espaço de fronteiras (BECKER, 1997), o espaço-tempo local, principalmente de sua parte oriental, muitas de suas cidades passam a estar orientadas pelo espaço-tempo do modo de produção capitalista, seguindo diretrizes que reforçam a reprodução e circulação do capital (HARVEY, 2013). O espaço amazônico torna-se mais diversificado e heterogêneo, a divisão tradicional em cidades regionais que tinha nas vias fluviais seu elemento condutor, passa acrescentar outra, produzida pelos vetores da modernidade e da regulação (SANTOS, 1994).

Marcada, por sua geografia físico-natural, com a presença de uma densa bacia hidrográfica, é inegável que a região Amazônica tenha o rio não apenas como fonte de recurso alimentar e meio de transporte, mas como elemento político e estratégico (LEFEBVRE, 2008) na produção social do espaço.

O que fez com que Leandro Tocantins (1961) enfatizasse em “*o rio comanda a vida*” o poderio econômico e sócio-cultural dos rios na vida do amazônida ribeirinho, visto que as espacialidades, temporalidades e todo o imaginário do espaço regional giravam em torno dessa relação, que tinha o rio como um dos elementos dinamizadores do espaço, isto é, o rio ao mesmo tempo assumia a metáfora de símbolo e conexão. Como símbolo da produção cartográfica, representa o ir e vir, o espaço da circulação de pessoas, produtos e informações, a conexão entre outros espaços, cidades, localidades; e como símbolo da produção sócio-cultural, a representatividade da existência individual e coletiva no que se refere à manutenção da vida humana e cultural, a conexão entre imaginário e a existência material.

Assim sendo, os primeiros núcleos urbanos na Amazônia surgiram às margens dos rios, por se apresentarem como ponto estratégico em defesa de possíveis invasões ao território, uma vez que as vias fluviais desempenhavam papel central no processo de circulação das mercadorias e pessoas, inicialmente devido à exploração das drogas do sertão (século XVII), e posteriormente, devido a outros fatores tais como a agricultura comercial, a exploração da borracha (metade do século XIX ao início do século XX) e da castanha-do-pará (TRINDADE JR *et al.* 2008).

Rocha (2008) enfatiza, por exemplo, que até então (década de 1960) a ocupação do território do estado do Pará, era praticamente difusa, com localidades às margens dos cursos d'água, configurando uma rede urbana ainda como reflexo do processo de povoamento ligado à economia extrativista.

Esse tipo de configuração espacial que têm os cursos fluviais como mediador das relações sociais e econômicas dos espaços geográficos locais gerou uma rede urbana, denominada por Corrêa (1987) do tipo dendrítico. Uma rede urbana hierarquizada a partir de uma cidade “primaz” (ênfase para as cidades de Manaus e Belém), que se destacava pela sua importância, localização e grandeza, seguida de pequenas cidades, vilas e povoados.

Outro evento¹ importante na produção social do espaço amazônico, que vem dinamizar a relação tempo-espaço e a introduzir novas relações de produção e circulação são as construções de vias férreas². As estradas de ferro proporcionaram uma das primeiras penetração e ocupação do solo, em nível de tecnologia empregada e na circulação de mercadorias. Sua implantação introduziu outro tipo de prática espacial (LEFEBVRE, 2006) que vem revelar que o espaço se apresenta em diferentes temporalidades (formas e conteúdos) que podem ser compreendidas a partir da interpretação dos eixos das sucessões e o das coexistências (SANTOS, 1999).

Não obstante, um dos eventos que difundirá sua marca no tempo e no espaço, de modo impressionante, é a implantação dos novos eixos de circulação, a exemplo a inserção

¹ No dizer de Santos (1999) se consideramos o mundo como um conjunto de possibilidades, o evento é um veículo de uma ou algumas dessas possibilidades existentes no mundo, mas podendo ser também o vetor das possibilidades existentes numa formação social; os eventos são, simultaneamente, a matriz do tempo e do espaço.

² No Estado do Pará o destaque estão para a Estrada de Ferro Belém-Bragança e a Estrada de Ferro do Tocantins – que simbolizaram a criação dos primeiros eixos de penetração e ocupação não fluviais. A primeira construída entre 1883 a 1908, no nordeste paraense, o governo paraense tinha como objetivo de impulsionar a política de colonização agrícola para resolver a carência de alimentos na região (SIQUEIRA, 2008); a segunda construída entre 1908 e 1914 com o objetivo de facilitar o escoamento da castanha do pará do vale Tocantins-Araguaia à capital – Belém do Pará (ROCHA, 2008).

das rodovias e das linhas de transmissões provenientes das usinas hidrelétricas, que reestruturaram o espaço local-regional para as demandas das relações de produção capitalista do espaço global.

Neste sentido, “até a década de 1960 foi entorno dos rios que se organizou a vida das populações amazônicas” (GONÇALVES, 2008), a partir de então, o espaço amazônico, passa a ser configurado a partir de outra lógica, a lógica predominante do grande capital, externa e conflitante à lógica local-regional, por decisões tomadas fora da região, cujos os interesses voltam-se para as riquezas minerais existentes nos subsolos amazônicos. Configura-se o que Gonçalves (2008) denominou de padrão “*estrada-terra-firme-subsolo*”, padrão esse que direcionou os novos fluxos e fixos (SANTOS, 1988) ao longo das rodovias e dos projetos hidrelétricos e mínero-metalúrgicos implantados na Amazônia.

A construção de novos eixos de penetração e de grandes projetos mínero-industriais, agropecuários e hidrelétricos, o desenvolvimento dos transportes e das comunicações, a diversificação da estrutura produtiva, bem como os novos aportes migratórios e o rompimento das barreiras que caracterizavam a baixa interconexão da região, motivaram a reestruturação da espacialidade regional, principalmente em sua vertente oriental (ROCHA, 2008).

Segundo Becker (1997) a Amazônia tornou-se uma região de fronteira econômica do grande capital nacional e internacional. Para tanto, foi imposto sobre o território uma malha de duplo controle – técnico e político – constituída de todos os tipos de conexões e redes, capaz de controlar fluxos e estoques, e tendo as cidades como base logística para a ação. Uma “malha programada”, implantada entre 1965 e 1985, na Amazônia brasileira visou completar a apropriação física e o controle do território.

E com isso, uma das principais estratégias do Governo Federal foi a implantação de redes de integração espacial rodoviária e hidroelétrica, que de maneira mais intensa, que no passado, colocou em prática a política de integração territorial ao restante do Brasil e ao espaço global.

Com a abertura das rodovias a rede urbana do tipo dendrítica passa a ser reestruturada por uma nova organização que imprimiu outra dinâmica econômica ao espaço amazônico, uma rede urbana complexa (CORRÊA, 1987). Conforme apresentou Corrêa (1987), a rede urbana complexa passou a apresentar: a) o fortalecimento e/ou surgimento de cidades, principalmente às margens de rodovias ou na confluência destas com os rios; b) retração de cidades tradicionais, situadas em geral às margens dos rios, ou em áreas de pouco

dinamismo econômico; c) implantação de cidades para servir às grandes empresas e aos projetos econômicos; d) maior importância das cidades de porte médio, algumas delas com destaque e influência econômica regionalmente (a exemplo das cidades paraenses de Santarém e Marabá); e) o surgimento e crescimento de cidades em função de projetos de colonização agrária; f) o crescimento populacional em Belém e entorno.

Esses elementos ratificam a nova leitura a ser feita sobre a rede urbana amazônica, visto que, processos diversos da urbanobiodiversidade que a Amazônia nos apresenta alertam sobre as inúmeras variáveis que coordenam a dinâmica urbana na Amazônia brasileira e que a análise deva primar por não negligenciar as diferentes especificidades do espaço-temporal do urbano, bem como sobre as diversas realidades e interações espaciais das cidades no espaço amazônico (SCHOR, 2014).

Para Oliveira (2009) a análise espaço-temporal do urbano na região Amazônica é de grande importância para entender a dinâmica espacial, “pois a região congrega tempos e espaços diferenciados e desiguais, sendo que alguns desses espaços se inserem plenamente na modernidade globalizada enquanto outros se perpetuam na dinâmica local” (OLIVEIRA, 2009, p.36).

Uma das vias de explicação, acerca das mudanças das formas e funções das cidades na rede urbana amazônica se fundamenta com base que as novas formas de ocupação ter reproduzido a estrutura espacial brasileira, tendo como elemento estruturador e de incorporação do espaço regional a economia capitalista, o urbano. E isso significa dizer que as cidades criadas recentemente na Amazônia quase sempre se constituíram a partir da aplicação de política de desenvolvimento; produzindo espaços e tempos diferentes dos até então vividos pelas populações amazônicas, os quais passaram a ser vistos com novos valores e novas funções (ROCHA, 2008).

O processo de urbanização na Amazônia ensejou na formação de diferentes perfis de cidades. Segundo Trindade Jr. *et al.* (2008), há uma mudança no padrão de organização do espaço regional que desemboca, igualmente, em uma maior complexidade relacionada não só às formas das cidades, como também aos seus conteúdos, confirmando o processo diferenciado de produção do espaço regional.

Destacaram ainda, que não se tratam de tipos isolados, mas muitas vezes de tipos de urbanização que se combinam dentro de um mesmo subespaço, ou que acabam por revelar faces diferenciadas dentro de um só ambiente urbano. Tal complexidade é fruto de um

processo de transformação recente, que provoca profundas alterações na paisagem urbana regional, mas que também revelam resíduos de uma urbanização anterior que não foi definitivamente aniquilada. (TRINDADE JR. *et al.* 2008).

É neste contexto que Tucuruí-PA³ se apresenta como um espaço de muitas feições, representadas a partir das suas formas e conteúdos espaciais, configuradas em seus diferentes padrões de ordenamento intraurbanos e nos seus diferentes papéis assumidos na divisão territorial do trabalho. Feições essas criadas tanto pelas transformações socioespaciais produzidas pelo capital como pelas dinâmicas e resistências locais.

É a face ligada ao rio, o rio Tocantins, que atualmente se configura em uma dupla face, a face rio-lago, a face da ferrovia, a Estrada de Ferro Tocantins, a face da rodovia, BR-422, e a face produzida pela implantação da usina hidrelétrica em Tucuruí e mais recentemente a “pós-usina”.

Deste modo, Tucuruí, como muitas cidades amazônicas, seguia a lógica e a dinâmica do rio, ou seja, tinha uma configuração da paisagem e relações cotidianas de uma cidade ribeirinha, que a partir da implantação de projetos governamentais começa a passar por um processo de reestruturação espacial.

As mudanças sócio-espaciais de maiores impactos ambientais e socioeconômicos ocorridas em Tucuruí-PA e sua maior funcionalidade e papel na divisão territorial do trabalho se dão, com maior expressividade com a implantação da UHT. No entanto, desde o período, em que a localidade denominava-se de Alcobaça⁴, estruturas em seu ordenamento territorial e em sua funcionalidade política-administrativa e econômica passaram por alterações.

Segundo Rocha (1998), por volta do ano de 1780, o destaque da atividade extrativa da castanha-do-pará no Médio Tocantins, levou o Governador da época, José Nápoles Telles de Menezes, a utilizar-se da estratégia geopolítica de utilização das vias fluviais como meio de incentivar a ocupação e o aproveitamento econômico da região, isto é, estimulou o

³ Segundo a mais recente regionalização elaborada pelo IBGE, em regiões intermediárias e imediatas, vigente desde 2017, Tucuruí está localizado na região intermediária de Marabá que compreende 3 regiões imediatas (Marabá, Parauapebas e Tucuruí) e compõe a região imediata de Tucuruí que abrange os municípios de Baião, Breu Branco, Goianésia do Pará, Novo Repartimento e Tucuruí (ver mapa p. 40). Se considerarmos a antiga regionalização em mesorregiões e microrregiões geográficas (1989), Tucuruí localiza-se na mesorregião do Sudeste do Pará.

⁴ Até o ano de 1947, quando se desmembrou do município de Baião, Tucuruí recebia a denominação de Alcobaça.

povoamento para facilitar a navegação e manter suas bases fiscais e militares, criando assim as proximidades às corredeiras de Itaboca (local onde foi construído a UHE-Tucuruí) o povoado de Alcobaça.

Desta forma, em virtude das dificuldades enfrentadas em se fazer à transposição das corredeiras de Itaboca, e devido ao “interesse crescente por ligações com áreas mais ao sul, por razões de abastecimento e comunicação” (ROCHA, 1998, p.126) cogitaram a proposta de se construir uma via férrea, pela margem esquerda do rio entre Alcobaça e Santa Izabel no Estado do Goiás, mas a construção e conclusão da ferrovia se deram entre Alcobaça e a localidade de Jatobal (atual município de Jacundá), pela margem esquerda do rio Tocantins, com 117 quilômetros e 200 metros de trilhos com bitola de um metro.

A implantação da Estrada de Ferro Tocantins é o marco das primeiras significativas mudanças sócio-espaciais ocorridas no espaço urbano de Tucuruí, visto que, redimensionou o comércio e estimulou o surgimento de novos surtos migratórios para a localidade. De pequeno núcleo ribeirinho, Tucuruí, além de ser uma área produtora, passa a se destacar também como ponto de estocagem da castanha oriundas das cidades a montante das corredeiras de Itabocas, especialmente de Marabá.

Isso ocorre, em razão, segundo Rocha (1998) das necessidades do comércio, de concentração da produção na bacia hidrográfica, por causa de moradia da força de trabalho utilizada para a extração da castanha e do transporte da produção extrativa da castanha-do-pará. Rocha (1998) destaca ainda que Tucuruí, por sua vez, configurava-se como uma localidade “rupture de charge”, nódulo de articulação dos fluxos ascendentes e descendentes entre Belém e Marabá através da navegação do rio Tocantins.

É neste enredo que o espaço urbano de Tucuruí passa a expressar uma dicotomia sócio-espacial, de um lado, sob a influência da Companhia da Estrada de Ferro Tocantins um espaço que apresentava uma infraestrutura mais bem equipada, do que em outras partes, como núcleo histórico de Tucuruí, o bairro da Matinha, desprovido de qualquer benefício de qualquer benefício de infraestrutura urbana.

Portanto, para além das modificações ocorridas com o modal flúvio-ferroviário e depois com o rodoviário, é com a implantação da UHE-Tucuruí, que as transformações na configuração sócio territorial e cultural na Amazônia e de modo especial na cidade de Tucuruí que se apresentaram de forma mais expressiva. Rocha (1998) descreve com precisão as transformações espaciais ocorridas em Tucuruí com a implantação da UHE-Tucuruí:

Este período é de máxima transformação do território; rompe-se a estrutura anterior e configura-se o novo espaço face aos novos fluxos migratórios que aportam novos atores na sociedade local. Constroem-se acampamentos, generalizam-se relocações, planejam-se novos bairros, surgem áreas autoconstruídas com baixo nível de habitabilidade e incrementam-se áreas marginais. (ROCHA, 1998, p.121).

Novas formas espaciais, novos atores urbanos passam a suprimir ou deixam sem expressividade (formas e atores) que ora era predominante. Desenha-se assim, um emaranhado entre as relações sócio culturais do lugar com as que não são inerentes ao local. O que provoca para muitos da região um estranhamento diante da nova configuração espacial.

Ao fazer um "sobrevoo", atualmente, sobre a cidade de Tucuruí têm-se a impressão que seu tecido urbano (LEFEBVRE, 2016) não se configura como uma "colcha de retalhos" de tempos e processos que compuseram sua formação social, cultural e espacial, comumente também, passa despercebido o conjunto de arranjos institucionais presentes (SCHOR; COSTA & OLIVEIRA, 2009) que dão a Tucuruí um caráter diferenciado em sua dinâmica interna e em sua relação na rede urbana. O que se faz necessário, ter a leitura da produção do espaço pelos eixos da circulação (fluvial-ferroviário-rodoviário-energético) para visualizar as várias faces da cidade, de sua expansão urbana e caracterizar sua funcionalidade na divisão regional do trabalho, seu papel na rede urbana Amazônica.

Portanto, fundamentada a partir das argumentações definidoras de nossa problemática, destaca-se:

✓ Como os eixos de circulação historicamente constituídos promoveram uma organização inter e intra-urbana diferenciada para Tucuruí?

De origem ribeirinha, a cidade de Tucuruí passou a ser caracterizada como um espaço com novas territorialidades, após a construção da Estrada de Ferro Tocantins e mais intensamente com implantação da Usina hidrelétrica de Tucuruí (período de 1975 e 1985).

As diferentes identidades sócio culturais presentes no espaço urbano de Tucuruí evidenciam um verdadeiro "emaranhado" de territorialidades que a cidade possui. A importância do rio Tocantins não é a mesma para as territorialidades estabelecidas no padrão de organização estrada-terra-firme-sub-solo (GONÇALVES, 2008). O rio, elemento e sujeito emblemático na formação histórica-cultural dos ribeirinhos do Tocantins é inserido na lógica do capital, passa a ser matéria-prima da grande indústria energética ou mesmo apenas um acidente geográfico que delimita a fronteira do território-limite de Tucuruí-PA com os

municípios vizinhos e/ou como elemento paisagístico da cidade, sem alguma importância no fortalecimento identitário.

Portanto, a questão que propomos a examinar é a produção do espaço urbano em Tucuruí a partir dos eixos da circulação – flúvio-ferroviário-rodoviário-energético - ; Nossa análise buscou considerar as transformações pelas quais a cidade de Tucuruí passou com a implantação da Estrada de Ferro Tocantins, da UHE-Tucuruí e da BR 422, e de averiguar qual o perfil de cidade que Tucuruí passou a desenvolver já consolidados todos esses empreendimentos, de modo especial depois da estruturação da indústria energética, sua atual configuração na rede urbana amazônica.

É com base no referencial histórico e geográfico de nossa problemática que o presente trabalho tem por objetivo analisar, a partir dos eixos de circulação (fluvial-ferroviário-rodoviário-energético) a produção/organização espacial inter e intra-urbana em Tucuruí.

Esse objetivo geral subdivide-se em:

- ✓ Analisar a configuração espacial de Tucuruí, suas mudanças, permanências e coexistências, considerando a estruturação promovida pelos eixos de circulação (fluvial-ferroviário-rodoviário-energético).
- ✓ Averiguar a partir dos arranjos institucionais, serviços (de educação de nível técnico/superior e saúde de média e alta complexidade, acrescidos do TV por assinaturas), o comércio, no tocante as Lojas de Departamentos, Supermercados e a atividade pesqueira a representatividade sócio-territorial de Tucuruí na divisão territorial do trabalho.
- ✓ Especificar o papel de Tucuruí na estruturação de sua rede urbana (de sua região imediata), na possibilidade de pensar políticas públicas urbanas para a região.

Tal iniciativa parte do pressuposto que o presente trabalho oferece algumas perspectivas de compreender melhor a complexidade e a diversidade do urbano amazônico (TRINDADE JR. 2010) que se manifesta em Tucuruí-PA por meio das diferentes configurações espaciais que a cidade apresenta em seus diferentes padrões de ordenamento intra-urbano (cidade beira-rio, cidade-empresa, cidade da rodovia), bem como de lançar um novo olhar sobre papel assumido por Tucuruí na configuração da rede urbana Amazônica, em sua participação na divisão territorial do trabalho, sobre seu perfil de cidade. É de perceber que sua produção espacial possui outros vetores, arranjos institucionais, não dependente intrinsecamente da Usina Hidrelétrica de Tucuruí.

Não menos importante, a atenção em elucidar a produção social do espaço urbano em Tucuruí, a partir dos eixos da circulação (fluvial-ferroviário-rodoviário-energético) parte, primeiramente, da experiência de ter escutado, quando criança, sobre fatos e histórias de uma Tucuruí ribeirinha e de ter crescido vendo o grande movimento que era a beira do rio em Tucuruí (com muitos barcos, pescadores, estivadores, vendedores ambulantes, trabalhadores com carrinho de mão e carro de fretes) e de presenciar, atualmente como professora de Geografia do Ensino Fundamental e Médio, outra Tucuruí, marcada por outra espacialidade e temporalidade, por uma paisagem movimentada por novas territorialidades, de uma cidade que se interliga com outras cidades, não apenas por servir ou ter proporcionado apoio logístico ao empreendimento da UHT, mas que tem assumido uma responsabilidade territorial com relação ao seu entorno imediato, localidades e municípios vizinhos, considerando a existência de alguns arranjos institucionais (OLIVEIRA & SCHOR, 2010), como o comércio (setor supermercadista, lojas de departamentos, atividade pesqueira) e os serviços: de saúde, de educação de nível superior, de serviços de instituições/órgãos públicos estaduais e federais, de TVs por assinaturas que são presentes em Tucuruí.

Portanto, ter crescido com as memórias de uma cidade que tinha o rio como referencial material e simbólico - onde eram tecidas uma rede de relação econômica, de sociabilidade, de lazer e de conviver com e para o rio – e vê-la transformada pelos resultados dos impactos sócio-espaciais e culturais, que reordenaram o território, as paisagens, as classes sociais, instituições políticas e relações trabalhistas, promovidos pela implantação da Usina Hidrelétrica, são elementos que instigaram entender as faces e fases da produção social do espaço urbano em Tucuruí e de seu papel na rede urbana de sua região imediata.

De outro modo, o presente estudo insinua a possibilidade de “construção” na Amazônia de um projeto de desenvolvimento que insira as diferentes “amazônias” que são presentes em Tucuruí. Abre caminhos de compreensão sobre a dialética existente entre os eixos de circulação, redes técnicas e a produção socioespacial de Tucuruí e região, bem como sinaliza visualizar sobre o perfil de cidade que Tucuruí (PA) tem assumido na rede urbana amazônica e traçar mediante a isso, políticas públicas de desenvolvimento territorial.

Poder-se-ia dizer que além de adentrar nas “geografias” da cidade de Tucuruí como forma de compreender a diversidade histórica, espacial, humana e cultural do que realmente são as cidades na Amazônia, pós implantação dos grandes projetos, permite perceber como a organização socioespacial e seus arranjos institucionais (SCHOR; COSTA; OLIVEIRA, 2009) presentes em Tucuruí dão um novo suporte para classificar e a analisar segundo Schor

et all(2009) o seu perfil urbano e de entender sua dinâmica espacial e interação na rede urbana de sua região imediata.

A primeira hipótese, do presente estudo, segue o raciocínio de Harvey (2013) no que diz respeito que o mais-valor também é produzido e realizado dentro de um “domínio geográfico”, deste modo, Tucuruí se apresenta como um ponto privilegiado - espaço estratégico - para a produção e reprodução capitalista, acrescida ainda da perspectiva de análise de Leila Dias (2008) que destaca o olhar acerca da emergência e organização espacial que as redes técnicas inscreveram e modificaram os espaços geográficos. As diferentes feições que a cidade Tucuruí apresenta são frutos de uma “coerência territorial e regional” produzida a partir do interesse global imposta no local, mas que também se relaciona ao papel que as redes técnicas dão ao processo de produção e circulação. Isso significa dizer que a localização geográfica de Tucuruí apresenta certas virtualidades (SANTOS, 2014) que acompanhada da inserção das redes geográficas (CORRÊA, 1997) conduzem a circulação e produção capitalista da própria.

Em um primeiro momento pode se destacar que a divisão do trabalho empreendida pela cidade de Tucuruí, além de produtora de castanha do Pará, era de um importante entreposto comercial que favorecia a interligação de Marabá-Belém, nas palavras de Rocha (2008) era um nóculo de articulação dos fluxos ascendentes e descendentes entre Belém e Marabá através da navegação do rio Tocantins.

Assim sendo, a cidade de Marabá na época da exploração dos grandes castanhais exercia a função de áreas produtoras de castanha do Pará e a capital – Belém do Pará – destacava-se pelo beneficiamento e exportação ao mercado Nacional e internacional. E a partir dos anos de 1970, Tucuruí é inserida na rota de exploração dos grandes projetos minero industrial da Amazônia, passando a exercer uma nova atividade na divisão regional do trabalho – produtora de energia elétrica ao PGC – Programa Grande Carajás. A rede de transmissão de energia elétrica passa a integrar a via de articulação entre lugares, possibilitando a ampliação interescares.

A segunda poder-se-ia afirmar que estas diferentes configurações espaciais (espaço-tempo do rio, da ferrovia, da rodovia e da usina hidrelétrica) representam a dialética da reprodução espacial do capital e resistências do local, ou seja, as atividades desenvolvidas e/ou assumidas nos diferentes momentos da divisão territorial trabalho, tanto no que confere o flúvio-ferroviário e o rodo-energético foram estruturadas em um movimento que “introduziu uma nova ordem econômico-social que, alterando a ordem preexistente, representou também

o crescimento e a extensão da desordem” (DIAS, 2008, p.153); Um “campo de forças” entre conteúdos, formas e heranças do passado e a presença dos novos fixos e fluxos do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1994).

A terceira hipótese se baseia que os novos tempos e espaços produzidos pós-construção da UHT em Tucuruí esteve fundamentado em outros vetores de produção. A cidade passou a organizar-se não mais alinhadas as demandas ou ser apenas extensão da linha de produção da indústria energética, isto é, o processo de expansão do capital tem promovido uma produção espacial que não mais gira entorno exclusivamente da indústria energética como fora no momento de construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, em que a organização econômica e espacial da cidade voltara-se para as demandas da grande indústria, nos últimos tempos, novos arranjos e relações espaciais tem correspondido à atual produção do espaço tucuruense.

Os anos 2000 do século XXI têm testemunhado que em Tucuruí, há uma produção da cidade voltada para a cidade. Isso se explica tanto pela presença de alguns órgãos públicos federais, que favoreceram a Tucuruí uma notável centralidade oriunda da gestão do território (CORRÊA, 1995) e outra devido à expansão do comércio (no ramo de lojas de departamentos e supermercados), da chegada de alguns equipamentos urbanos e serviços públicos e privados (especialmente na área de educação de nível técnico e superior e na saúde de média a alta complexidade). Os equipamentos urbanos não se destinam a atender a grande indústria da cidade de Tucuruí (UHE-Tucuruí), mas tem contribuído com a produção econômica da própria cidade. A cidade como o ator principal, não simplesmente coadjuvante da produção espacial promovida pela grande indústria energética.

Considerando segundo Santos (2014), o espaço como uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica, política e a instância cultural-ideológica. E como instância, ele contém e é contido pelas demais instâncias, assim como, cada uma delas o contém e é por ele é contida. Neste sentido, o presente trabalho compreende que o espaço organizado pelo homem é como as demais estruturas sociais, uma estrutura subordinada-subordinante (SANTOS, 2012).

O entendimento sobre a produção do espaço urbano em Tucuruí pelos eixos da circulação, parte da perspectiva de Santos (1999) que destaca que um caminho de análise para a compreensão do espaço geográfico, seria partir da totalidade concreta como ela se apresenta neste período de globalização, isto é, uma totalidade empírica, para examinar as relações efetivas entre a totalidade-mundo e os lugares.

Para tanto, Santos (ob.cit) enfatiza a necessidade de revisitar o movimento do universal para o particular e vice-versa, reexaminando, a partir deste prisma, o papel dos eventos e da divisão do trabalho como uma intermediação imprescindível. Isso por que a natureza do espaço geográfico é um conjunto indissociável, complementar e contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ação.

Diante desse contexto, observamos que a compreensão da natureza do espaço geográfico, do presente trabalho, é a dialética entre espaço material e o espaço social, a dialética entre a inércia e a dinâmica espacial presente Tucuruí.

Nessa perspectiva, que o método de análise aqui adotado parte da concepção de Santos (2014) que propôs uma apreciação do espaço a partir da indissociabilidade e da holística entre forma e conteúdo – estrutura, processo e função.

A forma é todo o espaço material visível, por exemplo, as moradias, as indústrias, os comércios, as ferrovias, as rodovias, as usinas hidrelétricas, as cidades, a rede urbana. “Como as formas geográficas contêm frações do social, elas não são apenas formas, mas formas-conteúdo” (SANTOS, 2014, p.12). Assim sendo, cada forma tem seu conteúdo que pode ser subdividido em estruturas, processos e funções.

As estruturas são a natureza das formas, que podem ser econômicas (empresas comerciais, de serviços), políticas (instituições públicas – municipais, estaduais e federais – instituições privadas) e culturais (as igrejas, os espaços públicos e de lazer).

As funções são as atividades – residenciais, comerciais e industriais – desempenhadas pelos agentes nas formas.

Ressalta-se ainda, que as formas também desempenham funções, visto que, elas não são apenas produtos, são também produtoras das ações sócio-espaciais.

Os processos são os fluxos, a dinâmica, as ações (históricas e presentes) que ocorrem nas formas e/ou a partir delas. Neste sentido, pode-se dizer que os processos são originados a partir das formas, como também, dá origem as mesmas. Os estudos de Corrêa (1991), por exemplo, identificam tais dinâmicas como: o processo de centralização origina os centros das cidades; o processo de descentralização originam novas centralidades das cidades; o processo de coesão originam as áreas especializadas; o processo de segregação socioespacial gera as áreas sociais, como os condomínios horizontais e verticais, os conjuntos habitacionais e as favelas da cidade.

Com base nesta ferramenta teórica-metodológica de Santos (2014) para interpretar criticamente o mundo a partir do espaço e sua dinâmica que o método com o qual buscamos trabalhar nesta pesquisa foi o materialismo histórico e dialético. Por entender que o papel ativo da produção do espaço urbano em Tucuruí pelos eixos da circulação (flúvio-ferroviário, rodo-energético) são frutos das contradições da sociedade capitalista.

E com a finalidade de alcançar os objetivos desta pesquisa os procedimentos metodológicos de investigação foram divididos em duas etapas complementares e simultâneas, uma considerando os aspectos mais teóricos e a outra os aspectos mais empíricos. Assim foram utilizados os seguintes procedimentos metodológicos: Levantamentos e análises bibliográficos e documentais, trabalho de campo, observação sistemática direta, aplicação de formulários de campo e realização de entrevistas, levantamentos de material iconográfico e suas análises. Este instrumental técnico e empírico nos dá suporte para analisarmos a produção do espaço urbanos pelos eixos de circulação em Tucuruí-PA e pontuar, atualmente, o perfil de cidade assumido na rede urbana de sua região imediata.

A pesquisa e análise bibliográfica nos auxiliaram em todo o percurso analítico, principalmente nas abordagens de cunho teórico-conceitual, tais como: produção social do espaço, produção social do espaço urbano na Amazônia, eixos de circulação, redes geográficas, rede urbana e cidades na Amazônia;

Deste modo, a presente pesquisa se orientou a partir de:

- ✓ Levantamento bibliográfico de caráter histórico-geográfico sobre a cidade de Tucuruí. Baseado em análise de várias fontes de pesquisa (artigos científicos, jornais, revistas, a Eletronorte, o Museu Virtual de Tucuruí), que faz alusão à formação histórica e espacial de Tucuruí. Buscou-se, ainda, em documentos de caráter iconográfico, visualizar as transformações da paisagem que expressam dentro do espaço intra-urbano a produção do espaço pelos eixos de circulação.
- ✓ Complementando a reflexão teórica a presente pesquisa foi conduzida por um trabalho de caráter mais empírico desenvolvido por meio de trabalho de campo. Essa pesquisa baseou-se em entrevistas semiestruturadas e observações sistemáticas que auxiliaram compreender a centralidade econômica exercida por Tucuruí, a partir dos arranjos institucionais: o comércio (supermercados, lojas de departamentos e atividade pesqueira) e os serviços (de educação de nível técnico e superior, saúde média a alta

complexidade, de TV por assinatura) depois da corporificação do eixo rodo-energético. Isto é, possibilitou pontuar pós-consolidação da indústria energética que os arranjos institucionais -comércio e serviços - são elementos que evidenciam a nova relação de produção do espaço, dão o novo perfil e funcionalidade exercida pela cidade de Tucuruí.

Isto é, além da análise e levantamento documental e bibliográfico, a presente pesquisa se utilizará das técnicas:

a) observações sistemáticas - que auxiliariam na descrição densa dos serviços (de educação de nível técnico e superior, saúde média a alta complexidade, acrescido do TV por assinatura) e do comércio (supermercados, lojas de departamentos e atividade pesqueira) presentes em Tucuruí e suas interações com outros espaços.

b) descrição interpretativa - do modo de vida, as práticas socioculturais, econômicas e políticas da realidade urbana em Tucuruí-PA que marcam o espaço-tempo flúvio-ferroviário e rodo-energético;

c) a utilização interpretativa dos descritores espaciais mínimos intensivos: conexões, nexos/vínculos e intercâmbios territoriais de Pereira (2014) como instrumentos de análise da organização/estruturação espacial promovidas, no pós-usina, pelos novos eixos de circulação.

d) registro fotográfico, etnografando aspectos da atividade social, as práticas cotidianas, as interações espaciais, as formas de uso e apropriação do espaço urbano de Tucuruí, considerando as atividades do comércio (supermercado, lojas de departamentos, atividade pesqueira) e de serviços (educação de nível técnico/superior e saúde de média e alta complexidade);

e) aplicação de formulários - com questões objetivas, no comércio (supermercado, lojas de departamentos, atividade pesqueira) enfatizando como é processada sua organização de compras e vendas de suas mercadorias e produtos; como é realizada a interação espacial com outros espaços; nos serviços (educação de nível técnico/superior e saúde de média e alta complexidade) a quantificação e identificação dos locais de origens do quadro de profissionais e pacientes, sua interação espacial.

f) entrevistas semiestruturadas - pontuando

Local de origem das mercadorias, produtos e pessoas;
 Meios de transporte usados para a circulação;
 Força de trabalho utilizada;
 As formas de exercício da gestão ;
 As relações sociais e econômicas com outros espaços.
 A origem do capital das empresas/instituições
 As conexões e intercâmbios estabelecidos.

Dentre os entrevistados foram considerados, os mais diferentes agentes produtores do espaço urbano, desde usuários da beira do rio, antigos moradores, gerência dos estabelecimentos comerciais (Supermercados e Lojas de Departamentos), representação da Colônia Z-32, assim como, as Secretarias Acadêmicas das Universidades Públicas e Privadas.

Estes procedimentos metodológicos nos deram suporte para uma análise da produção do espaço urbano em Tucuruí-PA pelos eixos de circulação (flúvio-ferroviário e rodo-energético) e de conceber o papel de Tucuruí na divisão socioterritorial do trabalho e sua centralidade econômico-política frente sua região imediata.

Para tanto, a organização e estruturação da pesquisa se fez em 3 momentos. O primeiro se deteve em fazer uma leitura teórica acerca das redes urbanas e a produção do espaço amazônico enfatizando-o a partir do entendimento sobre os eixos da circulação, seguido sobre a formação socioespacial da cidade de Tucuruí, considerando os diferentes tempo-espaço ocorridos e o terceiro analisa as dinâmicas intra e inter urbanas organizadas pelos novos eixos de circulação em Tucuruí.

Assim, o primeiro capítulo deste trabalho, consiste em abordar a luz da teoria das redes urbanas e a produção social do espaço, uma leitura de como podem ser caracterizadas a rede urbana na Amazônia e subsidiar o entendimento de como nosso recorte analítico se insere em sua estruturação; e analisar a produção social do espaço em Tucuruí a partir dos eixos de circulação.

O segundo capítulo faz referência ao processo histórico-geográfico da produção do espaço da cidade Tucuruí, elencando os diferentes tempo-espacos promovidos pelos eixos de circulação – flúvio-ferroviário/rodo-energético- na dinâmica intra-urbana. Seu principal objetivo é destacar que o espaço geográfico, a partir da cidade de Tucuruí, apresenta uma

sobreposição de formas, estruturas e processos que alinham o local ao global, de reconhecer, por exemplo, que a implantação da Estrada de Ferro Tocantins e a da UHE-Tucuruí são elementos que dão ao espaço a visibilidade das transformações ocorridas no processo de conformação da divisão territorial do trabalho que Tucuruí adquiriu frente à estruturação da rede urbana amazônica.

O terceiro vem destacar como se configura, atualmente a relação socioespacial da cidade de Tucuruí na rede urbana Amazônia e de pontuar como a produção do espaço não gira entorno exclusivamente da grande indústria energética, mas há uma produção da cidade para a cidade. Deste modo, enfatiza a partir de alguns arranjos institucionais: serviços (educação pública e privada de nível técnico e superior, saúde de média e alta complexidade, tv por assinatura) e comércio (Supermercados, Lojas de Departamentos e atividade pesqueira) a centralidade que Tucuruí tem desenvolvido, pós-implantação do grande empreendimento energético, frente a sua região imediata.

O terceiro capítulo aborda ainda as conexões e intercâmbio dos novos eixos de circulação que cidade de Tucuruí possui, atualmente, com outros centros urbanos, considerando os fluxos de informações que são estabelecidos pela adesão da TV por assinatura. Revela os vínculos da dinâmica ribeirinha que se manifestam nos resíduos espaciais - com suas mudanças, permanências e coexistências -. Seu principal objetivo é identificar, frente às transformações espaciais ocorridas pós-implantação da Hidrelétrica de Tucuruí, a força de convergência desempenhada por Tucuruí diante de outros centros.

Seguido, têm-se as considerações finais do presente trabalho que pondera o quanto é relevante a análise da produção do espaço urbano em Tucuruí-PA pelos eixos da circulação (flúvio-ferroviário-rodoviário-energético), visto que, esta leitura do espaço oferece a praticidade de visualizar os diferentes perfis desempenhados por Tucuruí na divisão territorial do trabalho. Que as infraestruturas das redes dos meios de transportes e de telecomunicação e os arranjos institucionais são indispensáveis para uma maior interação espacial de Tucuruí com outros centros urbanos, dão suporte ao maior desempenho de sua centralidade econômica e urbana exercida.

Os eixos de circulação historicamente constituídos são elementos importantes para compreender as transformações ocorridas no espaço intra e inter urbano de Tucuruí. Sua leitura e interpretação dá certa “transparência” as faces sobrepostas que a cidade de Tucuruí possui.

Outro subsídio, essencial da presente pesquisa, foi de desvendar “como as formas geográficas contêm frações do social, elas não são apenas formas, mas formas-conteúdo” (SANTOS, 2014, p.12) que auxiliaram o entendimento de como se configura e de como se configurou a produção do espaço em Tucuruí pelo eixo da circulação (flúvio-ferroviário-rodoviário-energético) e que a cidade possui um dinamismo que se revela por diferentes agentes produtores do espaço. Que apesar de sobressair em muitos discursos que a ordem estabelecida no espaço geográfico de Tucuruí foi a da modernidade, da ampliação das conexões e intercâmbios por conta da inserção espacial das redes de transportes rodoviários, das redes de telecomunicações, da rede energia elétrica, na escala local não ocorrera sem o peso da desordem, constituindo numa velocidade sem precedentes o engendramento de processos de exclusão social (DIAS, 2008) muito visível na paisagem geográfica e nas relações socioespaciais de Tucuruí-PA.

E por fim de perceber que o processo de produção social do espaço é uma constante que sempre se inova, o que antes se tinha, no final dos anos de 1970, uma Tucuruí voltada para a produção da indústria energética, hoje se pondera outras relações de produções, uma Tucuruí que ao mesmo tempo é suporte para esta produção, mas que também se afirma como capaz de condicionar ou mesmo impor de relações sociais de produção.

Os arranjos espaciais (SCHOR *et al*, 2009) definidos pelo comércio e pelos serviços, materializados respectivamente em: supermercados, lojas de departamentos, atividades pesqueiras e na presença da educação de nível técnico/superior e da saúde de média e alta complexidade, tvs por assinaturas foram relevantes para compreender as conexões e intercâmbios territoriais que ora se desenham em Tucuruí e a partir de Tucuruí com outras escalas. Tais descritores espaciais intensivos apontaram visualizar a centralidade econômica e espacial exercida por Tucuruí frente sua região imediata e de inferir que seu perfil de cidade caminha no entendimento de sub-centro regional de responsabilidade de territorial, daí ser preciso dá importância em se projetar estratégias de políticas públicas urbanas e de desenvolvimento territorial regional, na aplicabilidade de uma melhor fluidez, com o melhoramento de suas vias de circulação rodoviária, reativação do aeroporto, criação de porto hidroviário e restauração do cais de arrimo, melhores infraestruturas físicas das universidades públicas, um ordenamento territorial urbano que conceba as especificidades locais existentes.

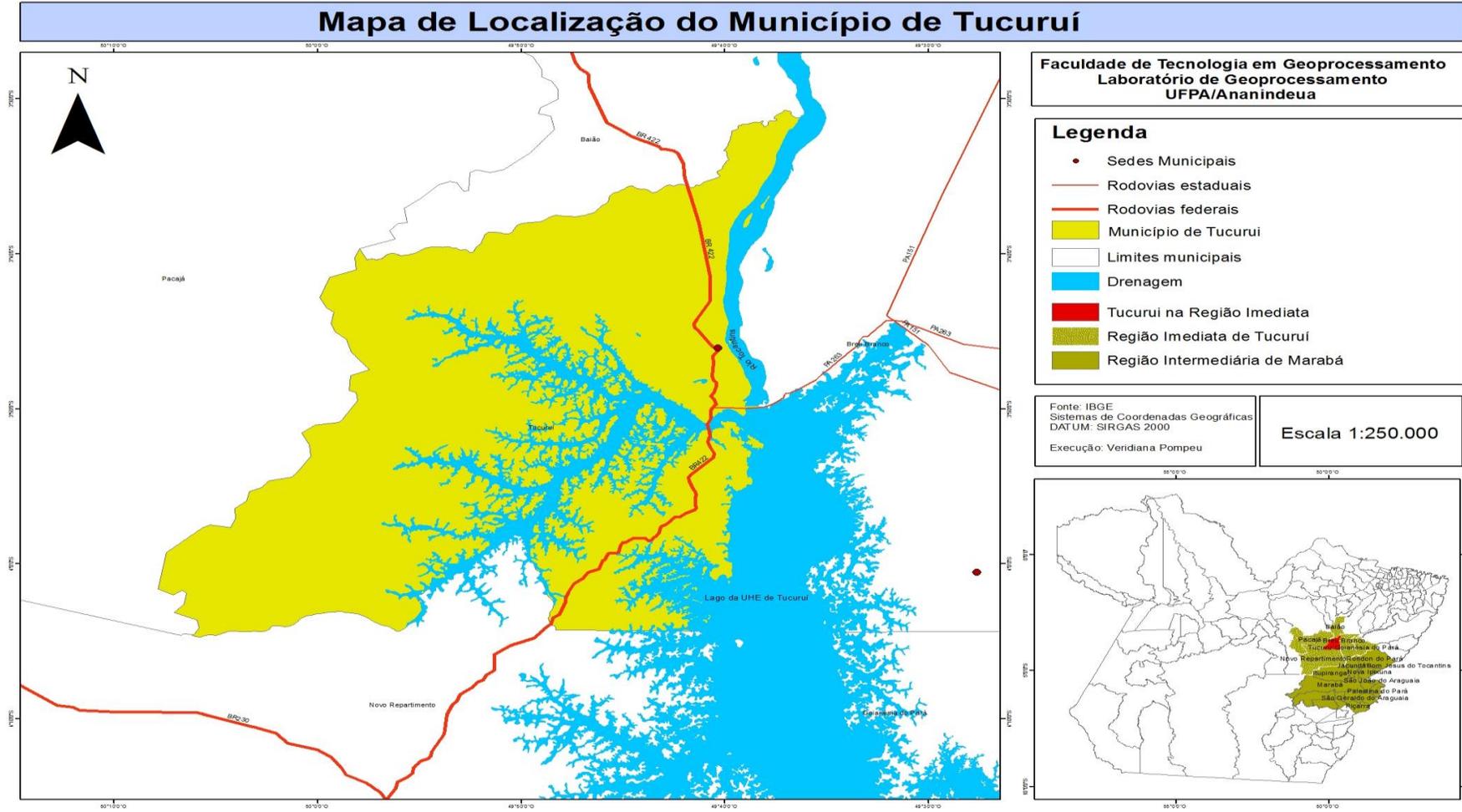


Figura – 01: Mapa de Localização de Tucuruí-PA. Elaboração: POMPEU, V.

**CAPÍTULO I: REDE URBANA,
PRODUÇÃO DO ESPAÇO E OS
EIXOS DE CIRCULAÇÃO NA
AMAZÔNIA.**

1.1. Tecendo a rede urbana e as cidades na Amazônia.

Habitada há séculos por diferentes povos indígenas, a região Amazônica, começou a ser colonizada no século XVII pelos portugueses. E entre os anos de 1616 e 1777 se efetuou a apropriação lenta e gradativa do território, estendendo a posse portuguesa para além da Linha de Tordesilhas, tendo neste período como base da economia, a exportação das “drogas do sertão”; passando somente entre os anos de 1850 e 1899 por conta da preocupação imperial com a internacionalização da navegação do grande rio e devido ao “boom” da borracha a apresentar o delineamento do que se conhece hoje como Amazônia (BECKER, 2007).

Neste contexto, de manter o domínio político-territorial, os colonizadores europeus passaram a invadir o espaço organizado pelos povos indígenas e impondo uma nova geografia que atendia seus interesses, a exemplo, espalhando pela região aldeamentos, igrejas, fortificações militares que acabaram por se constituir na paisagem como elementos que serviam e representavam a consolidação do domínio do colonizador.

É durante esse período (século XVII) em torno das fortificações e das missões religiosas – espaços produzidos e organizados pelos missionários para difundir a exploração capitalista das necessidades mercantis da coroa portuguesa – que foram se desenvolvendo o povoamento da região, os primeiros aglomerados humanos, que posteriormente foram elevados a categoria de vilas e/ou cidades. Estes se situavam às margens dos rios em pontos estratégicos que funcionavam como local para exportação dos produtos locais explorados na Amazônia e serviu de base de defesa do território (CORRÊA, 1987). Esse conjunto de vilas e cidades que surgiram lentamente ao longo dos leitos dos rios, foi configurando uma rede urbana.

Corrêa (2006) numa tentativa de periodizar e de deixar em evidência o processo de elaboração da rede urbana amazônica, procurou trazer à luz as diversas combinações desiguais dos elementos da rede urbana, cada uma das combinações resultando em sete períodos, como:

1º – um período inicial de implantação da cidade de Belém e o início da conquista do território;

2º- período caracterizado pela expansão dos fortes e a criação de aldeias missionárias, embriões das futuras cidades, estende-se da metade do século XVII à metade do século XVIII;

3º- marcado por um relativo importante desenvolvimento da vida econômica e urbana sob a égide da Companhia Geral do Grão-Pará (metade do século XVIII ao final dos anos 70 do mesmo século);

4º- período relativamente longo, que se estende do final do século XVIII à metade do século XIX e que é caracterizado por uma estagnação econômica regional e urbana, pois com a extinção em 1778 da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e o panorama mundial não favorecer os produtos tropicais em geral, causaram uma paralisação da expansão de importantes áreas agrícolas regionais e a diminuição do crescimento urbano;

5º- período do *boom* da borracha, marcado pela expansão e riquezas urbanas, estende-se da metade do século XIX ao final da Primeira Guerra Mundial;

6º - um período de estagnação, após a crise da borracha, que se estende, aproximadamente, de 1920 a 1960;

7º- período, atual, iniciado na década de 1960 e que ainda perdura, caracterizado por um intenso processo de mudança econômica e urbana.

Partindo de tal estudo, pode se afirmar que a rede urbana Amazônica esteve configurada desde início da colonização, século XVII até meados do século do XX, como uma rede urbana dendrítica (CORRÊA, 1987). As cidades e vilas estiveram ligadas ao tempo e espaço dos rios amazônicos, seguindo deste modo uma hierarquia urbana, nordeada por Belém, que a partir de sua fundação, ano de 1616, assume o papel de cidade principal e passa a comandar o conjunto de cidades que apresentava intensa circulação de mercadorias. As atividades econômicas giravam entorno da comercialização das drogas do sertão, das atividades ligadas ao extrativismo vegetal, da pesca, que estavam ligadas diretamente ao tempo de circulação ditado pelas vias fluviais; a diferenciação das cidades era estabelecida pelo volume e variedades de produtos comercializados.

Todavia, passado esse secular processo de colonização da região que tinha apenas nos rios o seu fiel condutor e interlocutor, hoje em tempos que a revolução técnico-científica-informacional se incorpora nas redes geográficas, na conexão entre lugares, a configuração da rede urbana amazônica adquiriu outras performances, o que fez com que muitas cidades passassem a ter uma nova divisão social do trabalho e a diversificar-se em múltiplas escalas.

Isso passa a ocorrer, a partir do segundo e terceiro quartéis do século XX, quando a Amazônia passa a ser inserida numa outra organização espacial que vem sobrepôr a anterior, isto é, uma nova caracterização de rede urbana passa a ser revelada. A região Amazônica

passa a ter, de modo sistematizado, uma maior integração ao contexto do restante do Brasil e à dinâmica do processo de globalização (BECKER, 2007).

O processo de ocupação da Amazônia, segundo Becker (2007) passa a ser marcado pelo planejamento governamental, com a formação do moderno aparelho de Estado e a sua crescente intervenção na economia e no território.

Essa realidade passa a ser muito presente com a inserção da Amazônia como fronteira do capitalismo. A partir da década de 1953, ainda no governo de Getúlio Vargas, com a criação da Superintendência de Valorização da Amazônia –SPVEA-,e no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), iniciou-se a unificação dos mercados nacionais sob o slogan “Energia e Transporte”, resultando na construção das rodovias, Belém-Brasília, Brasília-Acre, posteriormente no governo dos militares, pautados na doutrina de segurança nacional e objetivando a implantação de um projeto de modernização nacional, teve-se a criação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia –SUDAM-(1966), a criação da Zona Franca de Manaus – ZFM-, a construção da rodovia Transamazônica – BR-230 (1972), bem como a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí – UHT- todos esses eventos transformaram de modo decisivo a realidade regional.

Ter o domínio dos seus recursos naturais e do seu território passa a ser diretrizes do grande capital que se utilizou o poder estatal para abrir caminho para o novo processo de exploração da região Amazônica.

Assim, com a política de integração territorial ao restante do país realizado mais precisamente com a abertura das rodovias interligando a região Amazônica ao restante do Brasil, acompanhada da implantação de grandes projetos agropecuários, da exploração mineral em larga escala, da produção de energia elétrica a partir da matriz energética das usinas hidrelétricas interligados à industrialização, reproduziram uma nova organização espacial e outra dinâmica econômica ao espaço amazônico (CORRÊA, 1987).

A rede urbana passou a ser complexa (CORRÊA, 1987). A circulação regional que tinham nos rios o principal eixo de circulação passou com a implantação das rodovias a exercer papel de coadjuvante, no transporte de mercadorias e de pessoas, principalmente em uma significativa parte da Amazônia, a Amazônia Oriental.

A gênese e a função das cidades que antes eram explicadas e entendidas a partir da dinâmica dos rios com a expansão da fronteira econômica precisaram tomar como referência a diversidade dos tipos de cidades que atualmente configura o espaço regional.

Isso por que com os grandes objetos técnicos (SANTOS, 1999) implantados na Amazônia, o surgimento e a origem de algumas cidades estiveram atrelados aos projetos de colonização espontânea ou dirigida, aos eixos ferroviário ou rodoviário, aos projetos de mineração e hidrelétricos, que deram uma nova espacialidade na estrutura da rede urbana Amazônica.

As cidades vão apresentar uma forma-conteúdo (SANTOS, 1999) que difere por completo o espaço da produção e da circulação outrora presente. Como exemplo: a cidade de Parintins (AM), que devido ao Festival Folclórico do Boi-Bumbá de Parintins passou a ter, com processo de espetacularização das apresentações dos bois-bumbás Caprichoso e Garantido, um novo conteúdo que dinamizou sua economia e ampliou sua configuração na rede urbana regional e suprarregional (COSTA JÚNIOR, 2015); as cidades do agronegócio, que com a valorização das commodities no mercado global fez com que se expandisse para a Amazônia o agronegócio, fazendo com que cidades assumissem um caráter com demandas da expansão agrícola globalizada (SILVA, 2015); as “corrutelas” (pequenos núcleos de povoamento que originaram da mineração espontânea de acampamentos de garimpeiros localizados à beira de grandes rios); as *company Towns*, (núcleo urbano construído para servir de centro de apoio às empresas de grandes projetos e local de residências dos seus funcionários) cidade-empresa que possuem muito mais relação econômica com a escala nacional e internacional do que com a escala regional/local (CORRÊA, 2006).

Corrêa (1987) destaca que:

Tais transformações referem-se ao aparecimento, em escala mais ampla, de outros modelos de gênese de cidades e de novas funções urbanas, à dependência da rede urbana a um maior número de produtos, e às alterações no tipo de sítio, paisagem urbana e no padrão espacial da rede de cidades: a localização no “centro”, em áreas de “terra-firme”, em detrimento da “beira”, em um terraço ou várzea alta, junto a um rio navegável, constituem mudanças que significam, simultaneamente, a valorização de um outro sítio e a ruptura do tradicional padrão espacial dendrítico da rede urbana. (CORRÊA, 1987, p. 58).

Isso permite ter outras visões sobre a caracterização da rede urbana. De acordo com Schor *et.al.*(2009) uma das maneiras de se entender a dinâmica urbana é via a classificação ou tipificação das cidades, pois essa tipologia pode tomar rumo de uma construção de tipos ideais do estilo de Max Weber (Economia e Sociedade) ou pode simplesmente reconhecer padrões de funcionalidade e de dinâmica urbana e categorizá-las em tipos, sendo esta segunda alternativa, onde a classificação que relaciona semelhanças e diferenças e a tipologia que reconhece padrões, que se entenderá e centraliza o estudo da tipologia urbana para a Amazônia.

Segundo Corrêa (1987) a nova rede urbana na Amazônia define-se como complexa. Principalmente na porção oriental onde se apresenta uma configuração de cidades que surgem não mais exclusivamente em função das vias fluviais, mas se originam e crescem por conta das ferrovias (em um menor número) e das rodovias. É uma rede urbana que tem evidenciado uma maior importância às cidades médias, em especial as que apresentam destaque econômico regional, como exemplo Santarém e Marabá (no estado do Pará).

A rede urbana, nessa parte da Amazônia Oriental tem sido modificada pela implantação de cidades criadas para servir às grandes empresas e aos seus projetos econômicos e devido ao intenso crescimento da região metropolitana de Belém do Pará, que mesmo havendo um crescimento e fortalecimento de outros centros, como os das cidades médias de Santarém e Marabá, manteve sua hegemonia econômica.

Tais transformações introduziram novos agentes no processo produtivo, tornando mais explícito e patente o papel das grandes corporações e do Estado capitalista na evolução da rede urbana, o que também foi verificado com a ampliação das relações espaciais da Amazônia com o exterior e o centro-sul do Brasil (CORRÊA, 1987).

Os diferentes arranjos espaciais presentes nas cidades Amazônicas, como mostra Schor; Costa e Oliveira (2009) são elementos demonstrativos que permitem a construção de uma tipologia própria para a rede urbana Amazônica. A análise da infraestrutura existente aponta subsídios para compreender as dinâmicas internas e externas de cada cidade, ou seja, possibilitou identificar tipos de cidade que são classificadas pelo papel que cada uma exerce na dinâmica de rede urbana (OLIVEIRA & SCHOR, 2010).

Isso se explica por que a região Amazônica passou a ser visualizada como base de sustentação ao capital e como poder geopolítico do Estado brasileiro. Para tanto, o planejamento regional assumindo um caráter “integracionista” e desenvolvimentista, criou assim, uma importante malha de duplo controle técnico e político, uma “malha programada” condizente aos programas e projetos governamentais e de empresas públicas ou privadas (BECKER, 2007) promovendo assim transformações espaciais em diferentes locais da Amazônia e nos perfis/papeis das cidades.

A criação, no início dos anos de 1970, do Plano de Integração Nacional -PIN-, os programas de colonização, a implantação de uma fronteira agrícola com base no urbano na Amazônia, fizeram com que a rede urbana se transformasse na principal base logística da acelerada modernização. E isso provocou profundas transformações, visto que, a Amazônia,

tendo como cerne principal a cidade, passou por uma interrupção por conta das transformações recentes que alteraram sua organização sócio-espacial em vários sentidos, tanto na forma, nas funções, no papel das cidades, nas interações espaciais que tornaram-se mais complexas, bem como no tamanho funcional das cidades, originando complexas redes nas quais cada centro desempenha múltiplos papéis. (BECKER, 2007; RIBEIRO, 2001).

Corrêa (1997) ressalta que é preciso considerar que, atualmente, a rede urbana Amazônica apresenta uma complexidade genética, diversos padrões, uma crescente complexidade funcional de seus centros, diversos tipos e intensidade de integração interna e externa, o que resulta em um processo complexo de criação e evolução dos centros urbanos, que tem sido marcado e apresentado por uma desigual-temporalidade (CORRÊA, 1997).

E isso remete a compreensão e a interpretação das diferentes escalas da divisão do trabalho e os diferentes papéis assumidos por Tucuruí na estruturação e complexidade da rede urbana Amazônica. Principalmente, em razão das diversas funcionalidades exercidas e realizadas em seus diferentes contextos históricos. De núcleo estratégico de proteção do território com o forte da Faxina, passando por produtor e entreposto comercial da castanha do Pará - nódulo de articulação dos fluxos ascendentes e descendentes entre Belém e Marabá através da navegação do rio Tocantins, a espaço produtor do grande capital com a geração dos fluxos de energia elétrica.

Essas mudanças no contexto da rede urbana Amazônica são reflexos e ao mesmo tempo estão em sintonia com a forte ação do capital e do controle político do Estado (BECKER, 2007; 2001) no processo de estruturação da Amazônia brasileira, que com a adoção de novas redes técnicas de circulação impulsionaram uma diferente produção e apropriação do espaço amazônico.

Segundo Becker (1997) por ter se tornado um dos mais recentes espaços de expansão e projeção das relações capitalistas de produção modernas, a Amazônia passou a ser um espaço de atração dos fluxos migratórios, tornou-se uma fronteira urbana. E isso significa dizer que o processo de urbanização passou a ter um ritmo acelerado comparado ao restante do Brasil. O espaço Amazônico expandiu com bastante intensidade e se multiplicou o número de cidades e o modo de vida urbano (TRINDADE JR. 2013), Tucuruí com a implantação de [novos] eixos de circulação, como a construção da Estrada de Ferro Tocantins e posteriormente a implantação das rodovias e da UHE- Tucuruí, além de ter redimensionado o seu território com o desmembramento do município de Baião, e depois com o surgimento de mais dois municípios: Novo Repartimento e Breu Branco; internamente adquiriu feições

ligadas ao “mundo urbano” e passou a assumir diferentes papéis na escala da divisão do trabalho e na complexidade da rede urbana Amazônica.

1.2. As redes (urbanas) e o seu entrelaçamento na Amazônia.

Para entender a formação histórico-territorial da rede urbana e as cidades na Amazônia é preciso considerar, num contexto espacial e temporal o processo de exploração e colonização da Amazônia brasileira. Para tanto, convém destacar o que é uma rede urbana e sua importância nos estudos geográficos e o quanto as abordagens precisam estar com uma maior conexão com a diversidade espacial da realidade regional.

Concebe-se a partir de Corrêa (2006) que rede urbana pode ser explicada, numa definição compacta, como um conjunto funcionalmente articulado de centros urbanos e suas hinterlândias, envolvendo uma complexa diferenciação entre cidades, porém que não se apoia na concepção christalleriana que estabelece a regra da ordem-tamanho de cidades, em que a rigidez da organização espacial estivesse sempre atrelada a hierarquização das cidades, no entendimento que a cidade-pólo comanda e direciona exclusivamente sua hinterlândias.

Deste modo, sendo entendida como:

O conjunto de centros urbanos, constitui-se em reflexo social, resultado de complexos processos engendrados por diversos agentes sociais. Por isso apresenta uma variedade de tipos, de acordos com combinações de características como o tamanho dos centros, a densidade deles, as funções que desempenham, a natureza, a intensidade e alcance espacial das interações e a forma espacial da rede. (CORRÊA, 2001, p. 359)

Por seu intermédio, a rede urbana, viabiliza assimilar o mais complexo ciclo de reprodução do capital e a divisão do trabalho, e a compreender que a vida política é também influenciada pela rede de cidades. Visto que, na atualidade, em tempos que o processo de globalização se intensifica por vários espaços, os estudos sobre a organização espacial, mostram a energização da concepção de um complexo sistema de redes e de fluxos de capitais, que por sua vez, subverte a lógica de proximidade e distanciamento, isto é, nem sempre as localidades que se apresentam geograficamente longe, suas relações econômicas podem estar muito mais próximas do que àquelas que estão em seus limites territoriais. (CORRÊA, 2007; LENCIONI, 2006).

Segundo Lencioni (2006) a assimilação sobre a complexidade das redes estar sedimentada na perspectiva que há simultaneamente dois tipos de redes: uma - rede de proximidade territorial -, muito vinculada por redes materiais, por exemplo, os eixos de

circulação ligados aos meios de transporte que redimensionam as distâncias entre as cidades; e a - rede de proximidade relativa - ligada às redes imateriais, a dos fluxos da informação e de comunicação, que interaciona os acontecimentos da escala global na escala do lugar.

E isso aponta para refletir sobre a complexidade da leitura a cerca da rede urbana amazônica, visto que, nos últimos de tempos (a partir de 1970) a região tem passado por um processo de urbanização que tem levado ao questionamento sobre o papel de diferentes cidades na Amazônia e de sua funcionalidade na rede urbana, pois com as inovações tecnológicas dos meios de comunicações e a integração e ampliação das redes técnicas a conexão material, digital e cultural, bem como, os fluxos de mercadorias, informações e conhecimentos, ordens e valores culturais entre as cidades passaram a ter maior aderência.

Segundo Schor; Costa e Oliveira (2009) isto pode ser viabilizado, tendo como suporte de pesquisa o conjunto de arranjos institucionais⁵ (como pode ser verificado no quadro 01) que dão forma e conteúdo as cidades e define com mais exatidão a análise conjunta da “cidade e a rede urbana em uma abordagem multiescalar” (SCHOR; COSTA; OLIVEIRA, 2009, p. 38) e isso permitiria analisar comparativamente e agregadamente a classificação das cidades a partir de suas semelhanças e diferenças, o que geraria uma tipologia própria para a compreensão da dinâmica espacial.

Na tentativa de construir com uma tipologia da rede urbana no Estado do Amazonas, o grupo de pesquisa do NEPECAB⁶ delimitou um conjunto de arranjos institucionais que se analisados conjuntamente, podem estabelecer uma hierarquia urbana que difere das que usualmente eram estabelecidas para definir a tipologia urbana, deste modo, ao fazer o levantamento de dados nas cidades da calha dos rios Solimões e Amazonas foi considerado pelo grupo alguns arranjos institucionais que permitiram compreender a dinâmica interna de cada cidade e sua relação na rede urbana, possibilitando a elaboração de tipos de cidades considerando o seu papel na dinâmica da rede urbana.

⁵ Os arranjos institucionais levantados pelo grupo de pesquisa do NEPECAB (Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira) para entender o perfil urbano e a interação das cidades na rede urbana ao longo da calha do rio Solimões-Amazonas permitiu a proposição de tipologias variadas para as cidades ao longo da calha. Esses arranjos institucionais desde dados da dinâmica populacional, variáveis históricas, relações intra e interurbana, serviços e comércio, arrecadação de impostos, insumos para a cesta básica regionalizada, índice da construção civil, produtos extrativistas, infraestrutura urbana e fluxo de transporte. (SCHOR; COSTA; OLIVEIRA, 2009: 38).

⁶ O NEPECAB - Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira- coordenado pelo geógrafo e professor José Aldemir de Oliveira (Doutor em Geografia pela USP e professor Titular do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas).

Os arranjos institucionais permitiram identificar os fixos e alguns fluxos entre as cidades. Com os aspectos apresentados pelos fixos permite-se compreender o perfil urbano das cidades e a análise dos fluxos possibilita entender a interação da cidade na rede urbana (SCHOR; COSTA; OLIVEIRA, 2009, p. 38).

Quadro 01: Síntese dos arranjos institucionais e dados analisados pelo NEPECAB.

Arranjos Institucionais	Dados Coletados
Dinâmica populacional	Dados populacionais, pirâmide etárias e estimativas populacionais coletadas em fontes secundárias, principalmente IBGE.
Variáveis históricas	Origem da cidade; mapas históricos; cronologia.
Relações intra e interurbana	Arranjos produtivos locais e cadeias produtivas.
Serviços e comércio	Telefonia (fixa, celular, telefones públicos); rádio (AM,FM, livres); antenas de telecomunicações; provedores de internet. Comercialização de alimentos (supermercados, mercadinhos, feiras, mercados municipais, feiras do produtor). Comercialização de insumos para a construção civil (casas comerciais, regatões, flutuantes).
Arrecadação de impostos	Cesta de impostos municipais arrecadados (IPTU, ICMS); repasses recebidos (estadual e federal); royalties.
Insumos para a cesta básica regionalizada	Reestruturada da cesta de alimentação organizada pelo CODEAMA; coleta de preço dos produtos nas cidades ao longo da calha nos períodos de seca e cheia, visando a elaborar um indicador de preço da cesta básica ao consumidor final.
Índice da construção civil	Elaborou-se uma cesta de insumos para a construção civil (madeira, areia, seixo, telha, tijolos) com coleta de preços nas cidades ao longo da calha.
Produtos extrativistas	Forma de organização (associação/ sindicato); produção; comercialização e preço de produtos extrativistas não madeireiros.
Infraestrutura urbana	Dados de saúde (leitos, tipos de hospitais, postos de saúde, centros de diagnóstico de malária, médicos e odontólogos, destino dos resíduos de serviços de saúde); educação (escolas de ensino fundamental, médio e superior, professores, bibliotecas escolares); segurança pública (número e tipos de delegacias, fóruns, cartórios, assistência jurídica, varas, ocorrências mais frequentes); hotelaria; funerárias; dados relativos à presença das forças armadas; sistema financeiro (agências bancárias, lotéricas, banco postal, banco popular, financeiras, seguradoras); sistema de fornecimento de água e energia; saneamento básico.
Fluxo de transporte	Transporte interurbano (carga e passageiros, rotas, frequências, preço) e transporte intraurbano (tipos, quantidade e forma de organização).

Fonte: SCHOR; COSTA; OLIVEIRA (2009).

A luz disso observa-se uma base metodológica para entender a partir do comércio (supermercados, lojas de departamentos e a atividade pesqueira) e dos serviços de educação de nível técnico superior, de saúde (média e alta complexidade) e de TVs por assinaturas presente atualmente em Tucuruí, um caminho para analisar sua dimensão atual na divisão territorial do trabalho, isto é, de avaliar o papel de Tucuruí, sua centralidade econômica na rede urbana amazônica.

Tais dados abrem a perspectiva de visualizar (capítulo 3) como estar estabelecida a organização espacial interurbana de Tucuruí e sua funcionalidade frente sua região imediata,

bem como, de considerar as metamorfoses intraurbana de seu processo de produção social do espaço urbano.

As diferentes manifestações do processo de globalização na Amazônia dão novas maneiras de interpretar e de fazer a leitura da estruturação da rede urbana na região e de analisar as dinâmicas e os papéis das cidades amazônicas.

Isso por que,

As dinâmicas engendradas pelo processo que vem sendo denominado de globalização alteram este quadro de redes hierárquicas, estabelecendo novos contextos espaciais, nos quais os fluxos que articulam, entre si, cidades de uma rede urbana não são apenas hierárquicos. (SPÓSITO, 2010, p.52).

Com esse processo de globalização, denominado por Santos (1999) de meio técnico-científico-informacional, os objetos técnicos passaram a tender ser ao mesmo tempo técnicos e informacionais. Sua precisão e imperiosidade fizeram com que os espaços fossem requalificados para atenderem, sobretudo aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política; estabeleceram com que significativas mudanças ocorressem nas interações espaciais de muitas cidades; “*redefiniram* as relações constitutivas das redes urbanas, por meio da ampliação das possibilidades de estabelecimento de articulações entre cidades de diferentes portes, pertencentes a redes urbanas que se conformaram em contextos históricos diferentes entre si” (SPÓSITO, 2010, p.52).

Tal requalificação espacial foi incisiva por conta da inserção das redes. Estas segundo Santos (1999) se enquadram em duas grandes matrizes: uma que considera o seu aspecto material, isto é, “toda infraestrutura, permitindo o transporte de matéria, de energia ou informação, e que se inscreve sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação” (CURIEN *apud* SANTOS, 1999, p.209); e uma outra que leva em conta o seu conteúdo, o dado social, visto que a “rede é também social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a frequentam. Sem isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração”(SANTOS, 1999, p.209).

Deste modo, possibilitado pela inserção de objetos técnicos, como a abertura de estradas, construção de portos fluviais, hidrelétricas, dentre outros, que promoveram a maior a circulação de mercadorias, pessoas e informações, o espaço amazônico passou a ser produzido e balizado cada vez mais por uma ordem distante, que ver o espaço unicamente

como mercadoria, negando o espaço vivido, a morfologia do cotidiano (LEFEBVRE, 2006) presente, dando ao grande capital alternativa para a sua reprodução e circulação,

Importante frisar que tais transformações interferiram os equilíbrios preexistentes e os novos equilíbrios mais fugazes foram impostos (SANTOS, 1999) no decorrer de exploração e produção do espaço amazônico (algumas destas são destacados no tópico a seguir).

1.3. A produção do espaço amazônico e seus processos.

As transformações decorrentes da expansão dos modos de produção capitalista conduziram e transferiram para estrutura espacial relações de produção e de circulação favorecendo a vocação do capitalismo mercantil. Nesta empreitada, o controle do território (MACHADO, 1997) testemunhados inicialmente, século XVII, na Amazônia com a criação de fortes militares e a pacificação dos povos indígenas foram uma das primeiras estratégias estabelecidas por parte dos colonizadores portugueses para a produção e formação da região. Assim,

O padrão inicial de ocupação consistiu em pequenos fortes localizados na embocadura do rio Amazonas e na confluência com seus principais tributários, prática adotada tanto por tropas holandesas quanto portuguesa. A coerção, no entanto, era insuficiente para assegurar uma ocupação a longo prazo, logo, o principal objetivo tornou-se a pacificação das tribos indígenas cujas sujeição à Coroa tinha que ser garantida. Optou-se pelo envio de ordens religiosas católicas à região, uma forma tradicional de controle social utilizada por monarcas ibéricos. (Noronha *apud* Machado, 1997, p.20).

Corrêa (1987) destaca que este período correspondente ao final da metade do século XVII e ao final da primeira metade do século XVIII, o espaço amazônico estava baseado numa organização apoiada em fortins, aldeias missionárias e na mão-de-obra indígena. Essas aldeias e fortins localizavam-se, principalmente, às margens do rio Amazonas e na confluência de seus afluentes e com uma base econômica estruturada na procura, coleta e comércio de especiarias, as drogas do sertão (produtos utilizados como condimentos, de uso farmacêutico, como: cacau, cravo, canela, madeiras e manteiga de peixe, entre outros) voltadas para a exportação no comércio europeu.

Não obstante, esse processo foi acompanhado de um forte enfrentamento entre os nativos e os colonizadores europeus. A penetração via os leitos fluviais demarcavam, cada vez mais, o território para a produção da economia capitalista. Assim, a cada conquista do espaço amazônico, muitos grupos indígenas foram destribalizados. Alguns migravam para terras mais

distantes das áreas de várzeas, no interior das terras firmes, outros eram mortos por conta do enfrentamento de epidemias e de lutas constantes com os colonizadores portugueses.

Isso nos faz refletir na concepção de espaço relacional de Harvey (2015) que entende que um evento ou uma coisa situada em um ponto no espaço não pode ser compreendido em referência apenas ao que existe somente naquele ponto, mas que é preciso relacionar as influências externas. É preciso considerar que a inserção do modo de produção capitalista no espaço amazônico, além de ter introduzido novas formas de conceber e produzir o espaço, engendrou uma formação socioeconômica a partir de uma dialética entre o local e o global.

Neste sentido, considerar o espaço como produto e produtor social, como reflexo e condição social (LEFEBVRE, 2006; CORRÊA, 2008; SANTOS, 2012), auxilia na compreensão da produção do espaço amazônico em seu contexto histórico, social econômico e cultural. Visto que esta análise favorece o entendimento de como o modo de produção capitalista cria algumas especificidades frente à contraposição de suas características gerais e as características específicas da formação sócio-espacial (SANTOS, 2012) onde ele é inserido.

Deter o olhar na realidade e na formação espacial amazônica, tendo como ponto de intermediação os eixos de circulação (os rios, as ferrovias, as rodovias) torna visível a concepção que o espaço é um produto da sociedade (LEFÉBVRE, 2013), porém é um produto que é dialeticamente produtor, que simultaneamente intervém na reprodução desta sociedade; regulando o trabalho produtivo, as redes de distribuição, os fluxos de circulação, o lócus de consumo e de produção.

Os eixos de circulação caracterizam o tempo e o espaço. São instrumentos que favorecem para além das relações comerciais e econômicas, integram relações de sociabilidades orgânicas e organizacionais, identificam espaços de tempos lentos e de tempos rápidos, desenham as formas espaciais dos lugares e estruturam suas funções e processos (SANTOS, 1994; 1999). Deste modo, configuram a produção do espaço e as diferentes faces da Amazônia.

Sendo testemunha das diversas espacialidades produzidas pelos diferentes sistemas de objetos-sistemas de ações do modo de produção capitalista, o espaço amazônico passou a reunir diferentes possibilidades de uso do espaço (do território) relacionadas com possibilidades diferentes de uso do tempo. (SANTOS, 1999). Caracterizando-se em plenitude como sendo o espaço onde é presente o eixo das sucessões e das coexistências.

Sucessão por apresentar sistemas sucessivos do acontecer social, o que permite distinguir e destacar diferentes períodos, do presente e do passado, ocorridos no espaço amazônico. Em outras palavras, o eixo das sucessões, pode ser analisado pelo o que comumente é reconhecido por tempo histórico. Enquanto o eixo das coexistências, confere a interpretação que no espaço amazônico há o tempo das diversas ações e dos diversos atores e a maneira como utilizam o tempo social não são os mesmos, pois não há nenhum espaço em que o uso do tempo seja idêntico para todos os homens, empresas, instituições (SANTOS, 1999). O tempo-espaço de circulação e produção de um homem amazônida ribeirinho se difere de um empresário do ramo de serviços de provedor de internet, instalado nas cidades médias e metrópoles da Amazônia.

Deste modo, pode-se destacar que os diferentes espaços produzidos a partir das interações espaciais dos eixos de circulação promoveram uma configuração das coexistências de diferentes temporalidades e espacialidades na Amazônia. Tais “interações espaciais variam no espaço e no tempo, onde estão inscritas” (CORRÊA, 2016, p.132), na Amazônia se materializa pelas diferentes tipologias de formação das cidades.

Outra ação na efetivação do controle do território esteve pautada nos novos eixos de circulação, dentre eles a ferrovia e rodovias, que além de promoverem a integração do território brasileiro, também propiciaram bases de uma verdadeira fluidez do Território. O espaço tornou-se fluido, concedendo aos fatores de produção, ao trabalho, aos produtos, as mercadorias, ao capital passassem a ter uma grande mobilidade. (SANTOS, 2005).

Na versão contemporânea, isso foi possível, devido à formação do moderno aparelho de Estado, associada à sua crescente intervenção na economia e no território, que acelerou e tornou contínuo o processo de ocupação da Amazônia, com base na dominância absoluta da visão externa e privilégio das relações com o centro de poder nacional (BECKER, 2001).

Becker (2001) destaca que tal situação ocorreu com o planejamento regional (1930 – 1960), implantado, primeiramente, com o “ESTADO NOVO” de Getúlio Vargas. Que se utilizando da discursiva que havia a necessidade de unificar o mercado nacional, associada ao avanço da industrialização, desencadeou a abertura da região Amazônica. Posteriormente, no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) que ações efetivas afetaram a região, destacando-se a implantação das rodovias (1958), (como Belém-Brasília, Brasília-Acre) e a migração.

Dessa maneira, em 1953 o governo de Getúlio Vargas deflagrou a primeira política de ocupação da região com a criação da SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia – que visava gerir todo o processo de ocupação e elaborar planejamentos quinquenais para a valorização econômica da região Amazônica brasileira, através de incentivos fiscais. Ao considerar a Amazônia, como o celeiro agrícola, as primeiras expectativas foram frustradas, apontando limitações para as atividades agrícolas e para a pecuária, definindo deste modo, a apresentar como saída o extrativismo vegetal e mineral e a necessidade de investir em transportes.

Na prática a integração física da região só avançou no final dos anos 50 com a abertura da rodovia Belém-Brasília que começou a romper o isolamento em relação às outras regiões do Brasil, sobretudo no que se refere à região do Centro-Sul. Isso por que a região Amazônica passou a alargar sua participação na divisão territorial do trabalho, pois passou a ter o estreitamento da troca comercial com a entrada de produtos industrializados e a saída de matérias primas para os Estados do Centro-Sul do país.

Apesar de todo impacto que a implantação da rodovia causou para a região não se teve um projeto claro e contínuo para a Amazônia. Somente após o Golpe Militar de 1964 que o Estado brasileiro implementou um projeto de grande amplitude para a integração e exploração econômica da região.

Deste modo, pode-se destacar que os anos 60 do século XX registraram-se na Amazônia poderosas estratégias que deram suporte ao projeto de ocupação acelerada da região, a exemplo, modernizaram-se as instituições.

Em 1960 é construída a ZFM- (Zona Franca de Manaus) e em 1966 cria-se o BASA – (Banco da Amazônia) em substituição ao Banco de Crédito da Borracha e a SUDAM – (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia) em substituição a SPVEA – (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia). Essas foram algumas das estratégias territoriais que proporcionaram além da implementação da ocupação regional, a produção do espaço (LEFEBVRE, 2012).

Alinhada à concepção de Henri Lefebvre que enfatiza que após a construção do território, fundamento concreto do Estado, este passa a produzir um espaço político para exercer o controle social, constituído de normas, leis, hierarquias, Bertha Becker ponderou que para isso fosse viável tinha que implantar uma malha programada no estado brasileiro da Amazônia, visando completar a apropriação física e o controle do território, ou seja, era

imprescindível que houvesse sobre o território uma malha de duplo controle – técnico e político – formada de todos os tipos de conexões e redes, capaz de controlar fluxos e estoques, e que tivesse as cidades como base logística para tais atividades e ação (BECKER, 2007; 2001; 1990).

Para tanto, Becker (2007; 2001; 1997) destaca que foram organizados como principais artifícios:

a) a implantação de redes de integração espacial, (*primeiro*, a rede rodoviária, ampliada com a implantação da Transamazônica, da Perimetral Norte e dos eixos intra-regionais: Cuiabá-Santarém e Porto Velho-Manaus; *segundo* com a rede de telecomunicações comandadas via satélite; *terceiro*, a rede urbana, sede das redes de instituições estatais e das organizações privadas; e a rede hidroelétrica, base do crescimento da nova fase industrial do país);

b) o fortalecimento de subsídios ao fluxo de capital através de incentivos fiscais e crédito a baixos juros;

c) indução de fluxos migratórios para povoamento e formação de um mercado regional;

d) projetos de colonização e superposição de territórios federais sobre os estaduais; que estiveram atreladas ao domínio do modelo de ocupação baseada na visão externa e nas relações com a metrópole e com o mercado internacional.

Isso se explica, por conta da,

Intensa urbanização regional desencadeada pela geopolítica do governo militar visando um novo projeto para a região: o Plano de Integração Nacional, concebido na década de 1960 e implantado como Programa de Integração Nacional em 1970 pelo decreto-lei nº 1.106. Visando ocupar definitivamente a Amazônia, o governo favoreceu a expansão da fronteira agropecuária iniciada no Sudeste, e teve na implantação de núcleos urbanos uma estratégia explícita.

Incentivos fiscais e créditos a juros baixos para atrair empresas, implantação de redes de infraestrutura e de cidades e a indução de imigração para formar um mercado de mão de obra local levaram à formação de uma fronteira urbana antes mesmo de a própria fronteira agrícola alcançar a região. (BECKER, 2013, p.32-33).

A instalação das redes de circulação e de telecomunicação na Amazônia, além de mobilizar novos fluxos de mão de obra e de informações, são como forças produtivas fundamentais para a reprodução do capital na contemporaneidade (LENCIONI, 2006). Redefiniram as relações entre o local, o regional e o global.

Cabe frisar, que a implantação das rodovias alterou profundamente o padrão de circulação e do povoamento regional (CORRÊA (1987), ALMEIDA & RIBEIRO (1989), BECKER (2001), GONÇALVES (2008)). Dentre as principais características destacam-se:

- Com a implantação das rodovias, houve uma certa retração de centros urbanos tradicionais, dependentes diretamente da circulação fluvial e situados em áreas menos influenciadas pela dinâmica recente das rodovias.
- A importância obtida por esses novos espaços de circulação, proporcionou o surgimento de novas cidades e povoados ao longo das rodovias e fez com que se consolidassem os núcleos urbanos existentes. Esses novos núcleos urbanos passaram a exercer importante papel nas novas atividades econômicas desenvolvidas na região e se configuraram como importantes espaços de apoio à mão de obra móvel e polivalente que passaram a ser presente na Amazônia.
- Com a abertura das rodovias viabilizou-se uma ampla gama de projetos de agropecuária e de mineração comandados pelo poder público e por grandes grupos empresariais da região Centro-Sul. O que promoveu, paralelamente um deslocamento em larga escala de parcelas da população, advindas principalmente da região Nordeste e Sul do país, em busca de terras para atividades ligadas a agropecuárias e áreas de garimpo.
- O Surgimento de centros urbanos regionais em entrepostos de rios e rodovias, como o que ocorrera em Marabá-PA, (que beneficiada pela circulação fluvial e rodoviária passou a desfrutar de uma localização estratégica e tornar-se um importante centro regional).
- Com a abertura das rodovias, a região que antes dependia principalmente das vias fluviais e das poucas ferrovias existentes, redefiniu sua organização territorial e intensificou mais o fluxo de pessoas e mercadorias, dando maior complexidade ao espaço da circulação na região.
- O deslocamento do fluxo de pessoas e mercadorias das vias fluviais para as vias rodoviárias ocasionou de certo modo, uma perda relativa da importância dos rios como vias de circulação, em função da maior importância das estradas de rodagem que capturaram grande parte dos fluxos que se realizavam por via fluvial.

De modo geral, principalmente na Amazônia Oriental, as conexões que antes eram conexões fluviais perpendiculares à calha dos rios, foram, em grande parte, substituídas por conexões transversais das estradas que passaram a cortar os vales dos grandes afluentes e da floresta, proporcionando conseqüentemente uma significativa redução das distâncias e do tempo de conexões.

Acrescenta-se também, que nos espaços amazônicos que foram lócus da implantação da rede hidroelétrica, a exemplo de Tucuruí, somado às conexões realizadas com as rodovias, têm-se as conexões via rede de computadores, a internet, que viabilizaram ainda mais a interlocução local-global. Estimularam a circulação de novos fluxos de mercadorias e a intensificação dos fluxos de informações, tornando real em alguns pontos da região a “convergência dos momentos” (SANTOS, 1999).

Isso demonstra que a interligação de Tucuruí com outros locais, além de ter sido favorecida pela construção das rodovias (PA 263, BR 422), obteve pós a construção da UHT a presença mais forte dos nexos do processo de globalização (serviços de reprodução de canal de televisão, TVs por assinaturas, rádios, provedores de internet), que possibilitaram conhecer instantaneamente eventos longínquos e, assim, ter a possibilidade de perceber sua simultaneidade.

Neste sentido, as inovações técnicas ocorridas nos meios de transportes e nos meios de comunicações são frutos da expansão dos processos de produção capitalista que cada vez transforma o espaço geográfico com redes técnicas.

A intensificação e a presença das redes técnicas, promoveu uma incrível atenuação das barreiras espaciais, promovendo aquilo que Harvey (2007) denominou de nova rodada na compressão tempo-espaço. Em certos pontos do espaço amazônico, a exemplo da Amazônia Oriental, esse processo veio interligado com os eixos de circulação (que no presente trabalho são representados pelo eixo flúvio-ferroviário e rodo-energético) que não apenas estruturou a produção do espaço urbano, mas também reconfigurou a rede urbana.

Isso se explica, por conta que:

Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado. (SANTOS, 1999, p.218).

Deste modo, para favorecer a fluidez dos produtos materiais e imateriais do modo de produção capitalista, criam-se na Amazônia, objetos e lugares, toda uma rede técnica e um conjunto de normas de ação para viabilizar o processo de circulação, produção e consumo.

A estruturação dos eixos de circulação na Amazônia, materializados com a construção das vias férreas, abertura das rodovias e com as redes de transmissão de energia

elétrica das usinas hidrelétricas, são exemplos de que a produção do espaço assume um caráter cada vez acompanhado de virtualidades técnicas. Uma produção espacial que tem impresso feições dos fixos e fluxos da globalização, no entanto, sem deixar de contrastar com as feições dos fixos e fluxos regionais.

O aperfeiçoamento dos objetos técnicos implantados na Amazônia dissipou uma nova organização espacial, tanto intra-urbana como inter-urbana. A propagação de uma política desenvolvimentista por parte do governo federal trouxe para a Amazônia um novo reordenamento territorial que desencadeou uma urbanodiversidade (TRINDADE JR. 2010b) para a região.

1.3.1.A produção do espaço urbano e as cidades na Amazônia.

Como as outras instâncias sociais, o espaço geográfico tende a reproduzir-se, em uma reprodução ampliada, que realça os seus traços já dominantes, porém como espaço organizado pelo homem, apresentará uma estrutura espacial subordinada-subordinante, ou seja, assim como, as demais outras instâncias, mesmo sendo submetido à lei da totalidade, dispõe de uma certa autonomia que se manifesta por meio de leis próprias, específicas de sua própria evolução. (SANTOS, 2012).

Santos (2012) acrescenta que “o espaço não pode ser apenas um reflexo do modo de produção atual porque é a memória dos modos de produção do passado” (Santos, 2012, p. 181); o que significa destacar que o espaço sobrevive, pelas suas formas, à passagem dos modos de produção ou de seus momentos, assim sendo, não consegue desfazer por completo das condições espaciais preexistentes.

Ao reportarmos à escala regional, para a realidade da produção do espaço urbano amazônico, pode-se perceber que suas formas, como formas-conteúdo, influenciam o curso da história, visto que elas integram-se à dialética global da sociedade (SANTOS, 2012). Elucida a teorização, elaborada por Santos (1999; 2012), do espaço como instância da sociedade e como um sistema. Isto é, auxilia a perceber que o espaço é formado por um “conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações” (SANTOS, 1999, p.51).

E como sistema, os novos objetos e ações presentes no espaço urbano amazônico, passam a serem cada vez mais, objetos artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade e com fins estranhos ao lugar e a seus habitantes (SANTOS, 1999).

Tais transformações tornaram-se mais evidentes, com o advento do processo de globalização. Este processo trouxe como uma de suas marcas a modernização das técnicas de transportes e de comunicações que para Santos (1994) este período contemporâneo caracterizasse como sendo o meio técnico-científico-informacional, expressão geográfica da globalização.

Assim sendo, o espaço geográfico passou a ser marcado por novos signos, como: a) mundialização das firmas e a internacionalização da produção e do produto; b) generalização do fenômeno de crédito, que reforçou as características da economização da vida social; c) novos papéis do Estado em uma sociedade e economia mundializadas; d) o frenesi da circulação, que tornou-se fator essencial da acumulação; e) revolução da informação que devido aos progressos da informática interliga instantaneamente os lugares (SANTOS, 1994).

Essas mudanças primeiramente foram antecedidas de um discurso ideológico de desenvolvimento, posteriormente foram acompanhadas da implantação de infraestruturas (portos, ferrovias, rodovias, hidrelétricas) que aperfeiçoaram a produção industrial e o processo de urbanização brasileira. Bem da verdade que esse processo ocorreu em diferentes momentos e intensidades pelo território brasileiro.

Enquanto, a região Centro-Sul brasileira, representavam a maior concentração industrial, de serviços e um maior número de urbanização, na região Amazônica os nexos da globalização, o espraiamento do meio técnico-científico-informacional realizou-se de modo parcial, tardio em alguns pontos do espaço.

A partir dos anos de 1960, sobretudo, na década de 70, as mudanças decorrentes da urbanização não foram apenas quantitativas, mas, também qualitativas. A urbanização ganhou um novo conteúdo e uma nova dinâmica, devido aos processos de modernização que o Brasil passou ter (SANTOS, 1994; 2008).

O espaço amazônico passou a vivenciar a efetiva integração territorial ao Nordeste e Centro-sul brasileiros, possibilitada pela implementação da malha programada (BECKER, 2007). A abertura e construção das rodovias tornou mais evidentes essa interligação da Amazônia às outras localidades do Brasil.

Carlos Walter P. Gonçalves (2008) ponderando sobre essas transformações decorrentes da abertura das rodovias, identificou dois padrões de organização do espaço amazônico, contraditórios entre si, e que estão subjacentes às diferentes paisagens atuais da

região: o padrão de organização do espaço rio-várzea-floresta e o padrão de organização do espaço estrada-terra firme-subsolo.

Deste modo, o padrão rio-várzea-floresta, constitui aquelas cidades amazônicas que são anterior aos anos 60, caracteriza-se por ter predominantemente no regime dos rios seu meio de circulação, sua economia gira entorno da comercialização dos produtos da floresta. São aquelas que apresentam o espaço configurado exclusivamente com a escala local e regional e o tempo ditado pelas temporalidades do lugar. Enquanto, o padrão estrada-terra firme-subsolo, espelha as cidades surgidas pós os anos de 1960, que teve sua origem ligada à implantação dos grandes projetos de exploração mineral e de colonização agrária da região. Representam as cidades que tem seus fixos e fluxos direcionados ou pelo ritmo da rodovia ou pelas diretrizes das grandes empresas, estabelece uma relação econômica e cultural que ultrapassa a escala regional.

Embora Gonçalves (2008) aponte dois padrões de ocupações para a Amazônia, um ligado exclusivamente a dinâmica dos rios e o outro a dinâmica das rodovias, entendemos considerando os eixos de circulação que a Amazônia se caracteriza com três padrões.

Ou seja, não apenas se configura o tempo-espaço do rio e o da rodovia, em muitos locais da região Amazônica destacaram-se o tempo-espaço ligado à ferrovia. O exemplo do que ocorreu em Tucuruí-PA que além de ter sido, por muito tempo, caracterizado no padrão rio-várzea-floresta, com a construção da E.F.T passou a ter a configuração do padrão rio-ferrovia-floresta, pois com a Estrada de Ferro Tocantins adentrando o interior o território as atividades de comercialização/circulação passaram a ter o transporte fluvial e o ferroviário. Neste caso, poder-se-ia destacar que o tempo-espaço da E.F.T configuraria o padrão intermediário entre o rio e a rodovia

Numa perspectiva de ampliar os estudos sobre a realidade do espaço amazônico, mais precisamente sobre o urbano e as cidades, Trindade Jr. (2010a) problematiza pensar as cidades amazônicas a partir do atributo da diversidade. Considerando que a Amazônia além de apresentar uma biodiversidade da natureza, apresenta também uma sociodiversidade, isto é, há diferentes populações, povos diversos que habita a região.

Neste sentido, as cidades amazônicas apresentam uma urbanodiversidade (Trindade Jr.2010). Há diversas Amazônias, representadas em diferentes tipos de cidades que expressam a partir de suas formas e de suas relações sociais e econômicas sua identidade. Por assim ser, apresentarão diversas e combinadas manifestações do urbano.

Trindade Jr. (2011; 2013) inspirado na organização teórica de Santos (2005) sobre o processo de modernização do território e sua relação com a dinâmica da urbanização brasileira, propôs estabelecer a relação entre cidade e região em bases conceituais. Uma proposição que pensando na complexidade da vida urbana na região amazônica, levou a conceituação e a distinção, de dois tipos de cidades, as “cidades da floresta” e as “cidades na floresta”.

Logo, as “cidades na floresta” são aquelas que passaram a compor a realidade amazônica a partir do processo mais intenso de integração regional ao espaço brasileiro, a nova estrutura urbana e territorial da Amazônia, em especial na parte da Amazônia Oriental. As “cidade da floresta” apresentam um modo de vida ainda não totalmente assimilado pelas novas atividades implantadas recentemente na Amazônia, sua dinâmica econômica se configuram às heranças do passado regional e às vias fluviais. Que apesar de muitas cidades com esse tipo de características venham perdendo presença, elas não desapareceram por completo e ainda são marcas fortes de sub-regiões como o Marajó, o Baixo Amazonas e o Baixo Tocantins (TRINDADE JR. 2013). Assim pode-se dizer que:

As “cidades da floresta” eram, até a década de 1960, as mais comuns na região. Suas características de pequenas cidades e associadas frequentemente à circulação fluvial, conferiam a elas fortes ligações com a dinâmica da natureza, com a vida rural não moderna e com o ritmo da floresta ainda pouco explorada. Além disso, tais cidades sempre estabeleceram forte relação com os seus respectivos entornos e com as localidades próximas (vilas, povoados, comunidade ribeirinhas etc.). Ainda que muitas cidades venham perdendo essas características, consideradas rurais, elas não desapareceram efetivamente, e ainda são marcas fortes de algumas sub-regiões da Amazônia.

As “cidades na floresta”, por outro lado, são aquelas que tendem a se articular principalmente às demandas externas da região, fazendo da floresta um elemento de pouca integração aos novos valores da vida urbana, sendo mesmo sua negação, vista, principalmente, como espaço de exploração econômica (madeiras, minérios, fragrâncias, espécies animais e vegetais, turismo etc.). (TRINDADE JR. 2010a, p.118)

Uma diversidade urbana que estar relacionada aos processos de mudanças que ocorreram a partir da década de 1960, com o processo de integração regional, que fez com que a Amazônia passasse por impactos, transformações muito grande, em virtude da expansão da fronteira econômica (BECKER, 1997).

Para tanto, Trindade Jr. destaca que a urbanodiversidade não trata apenas de considerar a urbanização da população, que segundo os dados do IBGE estaria relacionado simplesmente ao crescimento da população urbana, isto é, ao maior número de habitantes vivendo nas cidades, mas que deveria seguir os moldes da urbanização da sociedade de Henri Lefebvre (1999), para quem uma sociedade urbana ou um modo de vida urbano não estaria

relacionado necessariamente ao contexto de pessoas morando em cidades, mas que estaria relacionado às práticas, comportamentos, valores criados na e a partir da cidade moderna e que se projetam para além da cidade. Uma urbanização para além dos números, na verdade, haveria uma difusão do modo de vida urbano, mas não do domínio da cidade na paisagem.

A produção do espaço urbano na Amazônia, segundo Trindade Jr. permearia a perspectiva da urbanização do território (SANTOS, 2005), na qual:

Estariamos, agora, deixando a fase da mera urbanização da sociedade, para entrar em outra, na qual defrontamos a urbanização do território. A chamada urbanização da sociedade foi o resultado da difusão, na sociedade, de variáveis e nexos relativos à modernidade do presente, com reflexos na cidade. A urbanização do território é a difusão mais ampla no espaço das variáveis e dos nexos modernos. (SANTOS, 2005, p.138).

Desta forma, o entendimento da urbanização do território, trata-se de nexos da modernização da sociedade urbana que se projetam no território, não são apenas os comportamentos, valores urbanos, mais é uma lógica de infraestruturas que dá sentido a esses comportamentos que se delineiam a contar a cidade e para além da cidade.

Daí a compreensão que a produção do espaço urbano amazônico, perpassa pela concepção teórica da urbanização do território (SANTOS, 2005), visto que, as premissas se originam do discernimento que o espaço é um sistema de ações e sistemas de objetos. Os sistemas de ações têm a haver com os comportamentos, com os modos de vida urbanos e o sistema de objetos estarem relacionado àquilo que no território dá sentido, apoio logístico a difusão de um comportamento de valores urbanos. (SANTOS, 2005; TRINDADE JR. 2010).

As inferências realizadas por Lefebvre (2016, 2008), auxiliam a compreender que o urbano é o ponto de encontro, é a simultaneidade, é a reunião de todos os elementos da vida social, desde os frutos da terra até os símbolos e as obras culturais; ele aparece e se manifesta no curso de explosão da cidade, enquanto a cidade se apresentaria como realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico, a morfologia material.

Deste modo, a cidade possui um caráter de mediação,

Ela se situa num meio termo, a meio caminho entre aquilo que se chama de ordem próxima (relações dos indivíduos em grupos mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados, relações desses grupos entre eles) e a ordem distante, a ordem da sociedade regida por grandes e poderosas instituições (Igreja, Estado), por um código jurídico formalizado ou não, por uma “cultura” e por conjuntos significantes (LEFEBVRE, 2016, p. 55).

E o urbano,

É cumulativo de todos os conteúdos, seres da natureza, resultados da indústria, técnicas e riqueza, obras da cultura, aí compreendidas maneiras de viver, situações, modulações ou rupturas do cotidiano. Todavia, ele é mais e outra coisa que a acumulação. Enquanto diversos, os conteúdos (coisas, objetos, pessoas, situações)

excluem-se, e se incluem e se supõem enquanto reunidos. Pode-se dizer que o urbano é forma e receptáculo, vazio e plenitude, superobjeto e não-objeto, supraconsciência e da totalidade das consciências. Ele se liga, de um lado, à lógica da forma, e, de outro, à dialética dos conteúdos (LEFEBVRE, 2004, p. 112).

A parte disso se observa segundo Machado (1993) que a urbanização que tem sido produzida na Amazônia ultrapassa o entendimento da quantificação de pessoas vivendo em cidades, mas que atualmente com o desenvolvimento das redes técnicas, o mundo atual se configura como uma sociedade urbana, e isso se justifica, não apenas devido as estatísticas oficiais registrarem o aumento da população que habita oficialmente o que se chama de cidade, mas porque a urbanização se tornou “ uma metáfora resumida da espacialização da modernidade e do planejamento da vida cotidiana” (LEFEBVRE *apud* MACHADO, 1993, p. 83).

Isso potencializa a concepção que o processo de urbanização deva ser analisado como algo muito mais abrangente do que a constatação empírica do tamanho, do crescimento, do número, das funções e da organização interna das cidades. (MACHADO, 1993). A cidade enquanto forma se apresentaria como a morfologia material e o urbano enquanto forma-conteúdo caracteriza-se como morfologia social (LEFEBVRE, 2016).

Na análise realizada por Becker (1997, 2007) acerca da urbanização da Amazônia, destacou-se a presença de uma “floresta urbanizada, com 69,07% dos seus 20 milhões de habitantes vivendo em núcleos urbanos, com importante papel na dinâmica regional” (BECKER, 2007, p.31), enfatizando que uma das expressões da fronteira econômica é a fronteira urbana. Chamando a atenção também para destacar que não é simplesmente a presença da cidade na paisagem como dominante na região, mas que, se trata de lógicas que estão relacionadas com o mercado de trabalho, com comportamentos urbanos que dão sentido ao processo de ocupação da Amazônia como fronteira econômica.

É interessante frisar que esse processo não se deu modo homogêneo na Amazônia, ocorreu por meio aos incentivos dado pelo Estado brasileiro que favoreceu o surgimento de novas atividades e da criação de um número crescente de instituições vinculadas à nova dinâmica regional, promovendo a difundir-se a vida urbana e conferiu às determinadas cidades um grau de centralidade maior (TRINDADE JR. 2006).

É atrelada a essas transformações, a essa dinâmica de centralidade urbana, que a cidade de Tucuruí passa ser um dos importantes “nós”, não apenas, nas redes de cidades da

Amazônia brasileira, mas também, como um dos principais no processo de produção capitalista, da economia globalizada.

A dinâmica de pequena cidade, que Tucuruí possuía, interligada simplesmente a economia de atividades rurais, como a pesca, a agricultura familiar, o extrativismo vegetal; a baixa capacidade de oferecimentos de serviços, mesmo os básicos ligados à saúde, à educação e à segurança, a partir da década de 70, em decorrência da política desenvolvimentista baseada na implantação de projetos de colonização e na instalação de grandes projetos públicos e privados na Amazônia, (OLIVEIRA, 2004) passou a constituir-se como e/ou com novas espacialidades urbanas. Metamorfoseou e configurou-se em um pequeno espaço de tempo em uma cidade híbrida.

Que significa dizer que ao longo do tempo e do espaço, a cidade de Tucuruí passou adquirir uma geografia de diferentes espacialidades e temporalidades que se constituíram a partir da estruturação dos diferentes eixos de circulação. A dinâmica econômica e social produzida pelos eixos de circulação deu à paisagem urbana a coexistência de diferentes “perfis de cidades”, uma hibridez que revela por suas formas e conteúdos espaciais a lógica da temporalidade de uma cidade do rio, da ferrovia, da rodovia e da *company town*.

Com formas, funções e processos interconectados a escala global, aos atores hegemônicos do processo de produção e acumulação capitalista, com fluxos delineados para estruturar o meio técnico-científico-informacional, Tucuruí passou a ter feições de uma “sociedade urbana” (LEFEBVRE, 2004), apesar de apresentar, mesmo como resíduo, características de vivências e experiências, culturas ligadas a um passado em comum, a uma ordem fundada na escala do cotidiano, em que a co-presença, a vizinhança, a intimidade, a emoção, a cooperação e a socialização com base na contiguidade (SANTOS, 1999) estruturada em torno da relação e proximidade com o rio Tocantins.

Deste modo, pode-se destacar que muitas cidades da Amazônia Oriental apresentam espacialidades e temporalidades interescares, há um constante movimento das contradições entre os processos dialéticos (externo–interno, velho–novo, estado–mercado). Ora as diretrizes dessas espacialidades e temporalidades são estabelecidas por fatores externos, ora por fatores internos; ou são resultados da combinação espacialmente seletiva de variáveis de tempo diferentes: o velho e o novo. (SANTOS, 1988, 2014).

Existem outros tempos no tempo da cidade. Por assim, se apresentar,

Os tempos da cidade são inúmeros. Se a vida cidadina se inscreve em primeiro lugar nas temporalidades curtas – os ritmos quotidianos ou semanais que cadenciam as práticas ordinárias – a cidade é também o lugar onde essas temporalidades curtas se ligam a temporalidades muito mais amplas: tempo da memória histórica e/ou mítica, tempo dos objetos e dos sistemas materiais cuja duração ultrapassa a dos atores, tempo longo de demarcação social dos espaços (VELTZ, 2009, p. 139).

Assim a produção do espaço urbano e as cidades na Amazônia se fazem dependendo da ação de fatores de organização existente (política, social ou cultural), onde o externo e o interno, o novo e o velho se encontram ambos, permanentemente, em estado de mudança (SANTOS, 2014) e de coexistências.

1.4. O que são os eixos de circulação na produção social do espaço amazônico?

Durante séculos o espaço amazônico como um todo manteve seus fluxos comerciais e relações sociais e culturais conduzidos por vias fluviais. Os rios configuravam como o principal eixo de circulação e dinamizador da produção social do espaço amazônico.

Mas como caracterizar em sua plenitude os eixos de circulação do presente? E considerando que a expansão do meio técnico-científico-informacional tem subvertido a lógica do tempo e espaço, promovendo uma conexão multiescalar entre os lugares, qual a participação dos eixos de circulação nesse processo? Os eixos de circulação são definidos como elementos espaciais materiais ou imateriais? Na produção do espaço amazônico e de suas cidades qual tem sido a participação dos eixos de circulação? O que são, afinal, eixos de circulação?

Tais perguntas são orientadoras para esclarecer como os eixos de circulação historicamente constituídos em Tucuruí-PA promoveram uma organização inter e intra-urbana diferenciada para Tucuruí.

Os eixos de circulação são entendidos como o conjunto de possibilidades favorecidas por objetos espaciais que se apresentam tanto materialmente, como os rios, rodovias, ferrovias, hidrelétricas e quanto imaterial, estabelecidos pelos fluxos de informações, de energia elétrica, ordens, pelo potencial de comunicação e de integração entre diferentes espaços. Os eixos de circulação dão a possibilidade de saída e entrada dos fluxos de mercadorias, de pessoas, de capitais (produtivos e especulativos), além de favorecer a interconexão com diversos espaços geográficos em diferentes escalas.

Deste modo, observa-se que eixos de circulação quanto sua estrutura material se assemelharia ao conceito de redes técnicas, visto que, estas são assimiladas como instrumentos que permitem a maior velocidade na circulação de bens, de pessoas e de

informações (DIAS, 2008), mas considerando sua grandeza imaterial, a dinamicidade dos fluxos, os eixos de circulação agrega uma dimensão temporal e espacial, que se refere a entender a duração, velocidade e frequência (CORRÊA, 1997) com que os fluxos são mantidos nos períodos históricos e na organização territorial.

Fruto do processo de expansão do meio técnico-científico-informacional, as inovações tecnológicas das redes técnicas de comunicações e de transportes têm redesenhado a organização territorial (DIAS, 2008) e em muitos espaços da região Amazônica a presença dos eixos de circulação tem feito com que as relações econômicas e sociais entre os espaços passassem a conter formas-conteúdos espaciais atrelados à lógica do grande capital e ampliasse suas conexões e intercâmbios.

Com os eixos de circulação o espaço amazônico e suas cidades, principalmente de sua parte Oriental, em que a presença dos grandes projetos é mais intensiva, tem promovido uma produção sócio-espacial que diverge da que outrora era vigente ao espaço local amazônico, do tempo lento e tempo dos rios. A produção sócio-espacial é cada vez mais marcada por relações mercadológicas e acompanhada de expressões do modo de vida urbano (OLIVEIRA, 2000).

Isso permite destacar que os eixos de circulação assume o papel de canal de trocas, seja de informações ou mercadorias, são artérias onde circulam os diferentes fluxos de produção sócio-espacial da cidade. São “veículos” com potencial de comunicação e interação espacial (CORRÊA, 1997) logo, a distância física e cultural que havia entre os lugares tem apresentado nos últimos anos um caráter muito mais relativo do que absoluto, os eixos de circulação tem deixado o espaço-tempo mais relacional (HARVEY, 2015).

Mas também sugere perceber a perspectiva de Lefebvre (2008) que destaca uma análise dialética da produção social do espaço sendo organizada a partir da própria cidade, visto que, a cidade já apresenta as condições materiais de produção engendradas pela materialização de novos fixos e fluxos trazidos com o processo de industrialização e urbanização.

A cidade tradicional tinha, entre outras, essa função de consumo, complementar à produção. Mas a situação mudou: o modo de produção capitalista deve se defender num *front* muito mais amplo, mais diversificado e mais complexo, a saber: a re-produção das relações de produção. Essa re-produção das relações de produção não coincide mais com a reprodução dos meios de produção; ela se efetua através da cotidianidade, através dos lazeres e da cultura, através da escola e da universidade, através das extensões e proliferações da cidade antiga, ou seja, através do espaço inteiro. (...) Não se pode dizer que se trata simplesmente de um instrumento, o mais importante dos instrumentos, o pré-suposto de toda produção e de toda troca. O

espaço estaria essencialmente ligado à reprodução das relações (sociais) de produção. (LEFEBVRE, 2008, p. 47-48).

O que antes se tinha uma produção espacial organizada para ser e dar suporte logístico para a grande indústria, atualmente, se observa certa relação de autonomia no processo de produção espacial, envolvendo diferentes atores e setores da economia (tanto relacionados ao circuito inferior e ao circuito superior (SANTOS, 1999)). Como se pode averiguar em um passado recente, entre o final da década de 1970 e os últimos anos da década de 1990, Tucuruí se apresentava como espaço para atender exclusivamente ao grande capital, suas forças produtivas eram organizadas para atender as necessidades da indústria energética.

No entanto, a inserção e entrelaçamento dos eixos de circulação no espaço geográfico amazônico, deram a Tucuruí um caráter diferenciado na divisão territorial do trabalho, visto que, com os eixos de circulação diferentes arranjos espaciais passaram a conduzir material e imaterialmente a produção social do espaço sem, no entanto, estar vinculado diretamente à indústria energética. Alguns desses arranjos espaciais, a exemplo os serviços em educação de nível superior tem criado um perfil de cidade voltado à inclinação de responsabilidade territorial (no capítulo 3 terá uma maior imersão).

Neste sentido, Tucuruí passou a ser uma cidade enquanto objeto espacial de mediação, entre uma ordem próxima e uma ordem distante (LEFEBVRE, 2008); e enquanto mediação, também se evidenciou como local em que as contradições da sociedade se manifestam, como, por exemplo, o poder político da Eletronorte versus os ribeirinhos moradores do Porto do Onze e do bairro da Matinha, os quais esse poder se estabelece.

O que permite dizer conjuntamente com Lefebvre (2008) que o espaço além de organizado e instituído, “ele também é modelado, apropriado por este ou aquele grupo, segundo suas exigências, sua ética e sua estética” (LEFEBVRE, 2008, p. 82). A inserção dos eixos de circulação em Tucuruí seja no período flúvio-ferroviário quanto no rodo-energético se constituíram no emaranhamento da lógica do modo de produção capitalista com a existência dos seus agentes locais (povos indígenas, ribeirinhos).

O espaço de Tucuruí foi se modelando a partir do movimento da realidade urbana. Um movimento em que ao mesmo tempo trouxe o que Lefebvre (2004) denomina de signos do urbano, como: o aparecimento de alguns códigos sumários de circulação, enorme concentração de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamento que passaram a compor a realidade tucuruense; trouxe também o lado perverso deste processo, como o enfraquecimento dos traços da solidariedade orgânica e

do sentido de pertencer ao lugar, acompanhado da exclusão social, em que as pessoas de menor poder aquisitivo, sejam as que já se encontravam ou àquelas que chegaram seduzidas pelo discurso da modernidade que a hidrelétrica traria para Tucuruí, buscam nas periferias da cidade (áreas desprovidas de equipamentos urbanos) meios de viver e sobreviver em um local transformado constantemente pelo e para o capital.

CAPÍTULO II: A CIDADE E OS EIXOS DE CIRCULAÇÃO

Considerando, o espaço como uma instância da sociedade; e como instância social, ao mesmo tempo em que ele contém, é contido pelas demais instâncias (econômicas, cultural-ideológicas e político-institucional), ou seja, é uma estrutura social subordinada-subordinante, que embora esteja submetido à lei da totalidade, dispõe de uma certa autonomia. Desse modo, o entendimento sobre o espaço deve ser considerado dentro de uma totalidade. E como tal, sua análise perpassa por considerá-lo como um produto social em permanente processo de transformação. À medida que a sociedade (a totalidade social) sofre uma mudança, as formas ou objetos geográficos (tanto os novos como os velhos) assumem novas funções, criando uma nova organização espacial (SANTOS, 2014).

É neste sentido, que se torna válido, como mecanismo de apreender a totalidade, considerar o processo dialético entre formas, estruturas, funções e processos, através do tempo na leitura e análises acerca da organização e produção do espaço amazônico.

Tal perspectiva torna-se relevante por explicar como o espaço social amazônico está estruturado e de elucidar como os homens organizam sua sociedade no espaço e como a concepção e o uso que se faz do espaço sofrem mudanças (SANTOS, 2014) pois,

A história é uma totalidade em movimento, um processo dinâmico cujas partes colidem continuamente para produzir cada novo momento. O movimento da sociedade é sempre compreensivo, global, totalizado, mas a mudança ocorre a diferentes níveis e em diferentes tempos: a economia, a política, as relações sociais, a paisagem e a cultura mudam constantemente, cada qual segundo uma velocidade e direção próprias – sempre, porém, inexoravelmente vinculadas umas às outras. (SANTOS, 2014, p.71-72).

Assim sendo, nossa ênfase permeará em pensar a cidade de Tucuruí-PA, dentro de uma totalidade interligando os processos dos eixos de circulação como elementos estruturadores. Isso, por que

A cidade enquanto produto histórico e social tem relações com a sociedade em seu conjunto, com seus elementos constitutivos, e com sua história. Portanto, ela vai se transformando à medida que a sociedade como um todo se modifica. (CARLOS, 2001, p.68)

Ao recuar-se no tempo pode-se perceber que em cada época a relação sociedade-espaço é distinta (CARLOS, 2001), as técnicas, os instrumentos de trabalho, as relações socioeconômicas e comerciais, a divisão social do trabalho são estabelecidas de acordo com a produção e com os sistemas técnicos existentes. Revela que a formação socioeconômica (SANTOS, 2012) para ser apreendidas por completo, é imprescindível retomar os seus processos históricos e suas relações espaciais.

Isso nos levar a imergir na constituição histórico-geográfica da cidade de Tucuruí e de elencar segundo os eixos de circulação (fluvial, ferroviário, rodoviário e energético) a caracterização de sua produção espacial.

Neste sentido, para um melhor entendimento da organização espacial de Tucuruí, o presente capítulo, tem como referência considerar o tempo-espço e as transformações sócio-espaciais decorrentes de três eventos sociais que demarcam com novas formas-conteúdo a cidade, dentre os quais destacam-se: a construção da E.F.T – Estrada de Ferro Tocantins, a implantação da rodovia (destaque para BR – 422) e a UHT – Usina Hidrelétrica de Tucuruí. Logo, na perspectiva de abranger a análise da produção do espaço pela influência dos eixos de circulação em Tucuruí, que a sistematização/delimitação desses eixos é compreendida fundamentalmente em: flúvio-ferroviário e rodo-energético. Isso porque a produção social do espaço urbano da cidade é marcada pela estruturação desses eixos e seus referidos sistemas de ações e sistemas de objetos.

Desse modo, a noção de espaço parece fundamental para chegarmos a essa desejada história da cidade; e a história do urbano exige que seja muito bem posta a noção de periodização. Em outras palavras, necessitamos dominar a divisão do tempo em períodos. Períodos são pedaços de tempo submetidos à mesma lei histórica, com a manutenção das estruturas. Estas se definem como conjuntos de relações e de proporções prevalentes ao longo de um certo pedaço de tempo, e nos permite definir nosso objeto de análise. (SANTOS, 1994, p.70).

Assim, a menção sobre as temporalidades e espacialidades constituídas a partir dos eixos de circulação, seus respectivos fluxos e fixos, estão caracterizados em: o espaço-tempo Flúvio-ferroviário: a cidade do rio e da Ferrovia, o espaço-tempo rodo-energético: a cidade da rodovia e da Usina e em o espaço-tempo global-local: a cidade de Tucuruí e os novos eixos.

Antes de adentrar nas especificidades e por menores da caracterização do espaço geográfico de Tucuruí e para um melhor entendimento e compreensão da configuração espacial denominada de espaço-tempo flúvio-ferroviário e rodo-energético, se faz necessário elencar de modo panorâmico a sistematização da organização sócio-espacial e suas dinâmicas. Para tanto:

a)Flúvio-Ferroviário: compreendido pelos anos da década de 1940 e início dos anos de 1970, quando o processo de circulação de mercadorias, capitais e pessoas eram realizados quase que exclusivamente **via-rio**, pelo Rio Tocantins a partir de diferentes embarcações, tendo destaque embarcações de pequeno porte, como lanchas a vapor, escaleres e até montarias (canoas) (MOURA, 1989), em direção a montante do rio, principalmente, os barcos

marabaenses, e **via-ferrovia** sob a direção da Companhia férrea - Estrada de Ferro Tocantins, o que configurava-se o sistema fluvioferroviário (ROCHA, 1998, 2008) de Tucuruí e região. A interligação de transportar em parceria por dois meios de circulação ocorre por conta de facilitar e agilizar a exportação a montante do Rio Tocantins, no trecho Tucuruí-Marabá, de produtos extrativistas como a castanha do pará, principalmente, visto que no período do verão amazônico o nível das águas do Tocantins baixava e o risco de naufrágios eram maiores devido ao grande número de rochas no leito do rio. Logo, a circulação e organização a montante do rio compunham-se em um sistema de transporte fluvioferroviário.

Em linhas gerais pode-se afirmar que a circulação no período flúvio-ferroviário seguia um movimento centrífugo, isto é, organizava-se considerando as diretrizes do centro para a periferia, seguindo as determinações estabelecidas pelos locais centrais (como Belém) e expelindo em direção de suas hinterlândias. Logo, Tucuruí se caracterizava na rede urbana como ponto que exercia uma “força aferente” que facilitava o impulso dos fluxos de produtos (em especial da castanha) a chegar ao grande centro regional, a capital Belém do Pará.

A circulação das mercadorias, produtos e pessoas eram realizadas pelo rio ou pela ferrovia. Pelo rio se estruturava tanto a jusante, com interligação com o Baixo Tocantins e Belém do Pará, quanto a montante, que destinava-se até Marabá. Pela ferrovia a circulação se dava apenas a montante.

Isso significa destacar que os fluxos circundavam apenas na escala regional, tendo como principais agentes: os oligarcas dos castanhais, empresas compradoras da castanha do pará, donos de embarcações, estivadores, pescadores e os notáveis locais.

Por incumbência da relação natureza-produção havia uma sazonalidade. A frequência e intensidade dos fluxos variavam durante o ano, isto é, a frequência da exportação girava em torno da safra da época de plantação, colheita e do regime de cheias das águas do Tocantins.

Tucuruí configurava-se como um pequeno povoado de origem ribeirinha, o povoado de Alcobaça, ligado político e administrativamente ao município de Baião. Desenvolvia a economia a partir da pesca, alinhada com a atividade extrativista da castanha e pequenos roçados, nos anos de 1940, passou a ser agregado as atividades ligadas à Companhia férrea.

Seu padrão de ocupação apresentava-se com características do RIO-VÁRZEA-FLORESTA (GONÇALVES, 2008). O que significa dizer que era predominante a ocupação nas proximidades da beira do Rio Tocantins, na parte baixa da cidade de Tucuruí, com poucos bairros, tendo como principais: Matinha, Mangal, jaqueira e Colinas. Depois de emancipado

do município de Baião sua dimensão territorial agregava o antigo Breu Branco e a localidade do Repartimento Central (ROCHA, 2008).

Possuía uma paisagem composta de casas palafitas, barracões de depósito de castanha que ficavam de frente para o Tocantins, na espera ou na vigilância dos cascos, canoa e barcos que se enfileirava no barranco chamado de porto. Era uma paisagem preenchida pelos cheiros, vozes e movimentos de quem vive na beira; mais adentro e paralelo ao Tocantins trilhava na paisagem as formas esquadrinhadas com tijolos e ferro, com cheiro de fumaça, apitos soando e movimentos retilíneos e programados dos que faziam parte da Estrada de Ferro.

O rio não era apenas um meio de facilitar a circulação, um meio de transporte, era fonte de vida, material e simbólica. Riqueza incontestável na reprodução das relações econômicas e sócio-culturais.

Possuía uma população que sua origem estava relacionada, em maior número, à gente da região. Uma organização política e gestão centrada na oligarquia dos castanhais e nos dirigentes da E.F.T.

b)Rodo-energético: Denomina-se de espaço-tempo rodo-energético para fazer referência ao momento que Tucuruí passa ter com a chegada dos novos eventos: a implantação das rodovias e da Usina Hidrelétrica, isto é, faz referência ao período de implantação na Amazônia dos Grandes Projetos infraestruturais, em que a partir dos anos de 1970, o espaço regional tornou-se mais articulado com outras regiões do Brasil e com o grande Capital Estrangeiro. Quando precisamente nos anos 80 do século XX, fora produzido em Tucuruí um “novo tempo” e uma nova dinâmica espacial, tanto no que se refere aos serviços ofertados na área da Educação, Saúde, no setor de Segurança Pública, como nas infraestruturas e estabelecimentos comerciais.

Tucuruí, então, deixou de ter no sistema flúvioferroviário o fluir dos fluxos de mercadorias e produtos e passou a ficar interligado com outros locais por rodovias (com destaque para PA 263 e a BR 422) e pela Transmissão e geração energética produzida pela UHT. A inserção das rodovias e da Usina Hidrelétrica de Tucuruí como projetos do Estado de fomentar o desenvolvimento para a região Amazônica deixou nítido, a partir de Tucuruí e região, a mudança das formas de apropriação do território e alteração dos fluxos. Passou da exportação extrativista da castanha do pará para a exportação de uns dos principais insumos da indústria e da industrialização, a energia elétrica.

Em suma pode-se afirmar que a circulação no período rodo-energético, em virtude do aparelhamento técnico que as redes geográficas passaram a ter com as inovações tecnológicas, Tucuruí passou a ser representativo de um movimento centrípeto, visto que, muito dos arranjos espaciais (como os serviços em educação técnica e superior e o de saúde média e alta complexidade) presentes na cidade passaram a exercer uma “força centrípeta” de atração de capital e pessoa, colocando Tucuruí na escala regional como um sub-centro, local que tanto as conexões e intercâmbios de cidades próximas e distantes passaram a convergir.

A circulação tornou-se mais intensificadas com produtos, mercadorias de origem mais industrializadas. Agora, no rodo-energético, em uma escala mais ampliada, que não mais se restringe a regional, mas possui dimensão nacional e internacional. Seus agentes são desde o poder do Estado ao empresariado da indústria e do comércio.

A abertura das rodovias, bem como a pavimentação asfáltica de alguns trechos que dão acesso a Tucuruí deram a circulação uma maior frequência e intensidade dos fluxos (mercadorias, capitais e pessoas), acompanhado dos linhões de transmissão que proporcionaram ampla fluidez ao acesso a rede de internet, aos fluxos de informações como um todo.

Os fluxos de pessoas tornaram-se maiores, levando uma redefinição do quadro demográfico, tanto no que revela o quantitativo populacional, quanto nos diferentes aspectos sócio-culturais e econômico.

O crescimento populacional, em Tucuruí, levou a um aumento do número de bairros. Estes não mais concentrados na parte baixa da cidade, onde havia uma maior interação com o Rio Tocantins, mas em áreas mais no interior da cidade, com dinâmicas sedimentadas ao ritmo da estrada, do migrante nordestino e sulista.

Deste modo, seu padrão de ocupação passou a se assemelhar ao que Porto Gonçalves (2008) denominou de ESTRADA-TERRA-FIRME-SUB-SOLO, onde a rodovia/estrada passa a ser o principal meio de circulação, as atividades econômicas passam a ser balizadas pela grande indústria, que atraiu e diversificou o comércio e os serviços da cidade.

A riqueza e potencialidades do rio Tocantins são direcionadas pela lógica da empresa, da indústria energética. Caracterizando-se como bem de produção e acumulação do capital. O que fora elemento emblemático da formação histórica da cidade, passou a representar como fonte de riqueza para a reprodução do capital, fazendo com que a carga simbólica e identitária de vivência com rio ceda lugar a mercantilização de suas potencialidades e de seus usos. E isso revela que água deixa de ser um bem comum e entra em um processo de mercantilização.

No rodo-energético, a implantação da Usina de Hidrelétrica de Tucuruí recriou e aprofundou o processo de desigualdade social.

Seus limites territoriais passaram por uma reordenação/fragmentação territorial com o desmembramento de Tucuruí dos distritos de Breu Branco e Novo Repartimento, sendo elevado a categoria de novos municípios do Sudeste Paraense.

Quadro nº 02- Síntese dos Atributos dos Eixos.

ATRIBUTOS	FLÚVIO-FERROVIÁRIO	RODO-ENERGÉTICO
PERÍODO	Entre os anos da década de 1940 e início dos anos de 1970. Período em que o processo de circulação de mercadorias, capitais e pessoas eram realizados quase que exclusivamente via-rio, pelo Rio Tocantins e via-ferrovia sob a direção da Companhia férrea - Estrada de Ferro Tocantins. A montante sob o sistema fluvioferroviário.	A partir dos anos de 1970 - período de implantação na Amazônia dos Grandes Projetos infraestruturais. Tucuruí passou a ficar interligado com outros locais por rodovias, destaque para PA 263 e a BR 422 e pela transmissão energética produzida pela UHT.
ESPACIALIDADE	Uma mescla de tempo lento e técnico. Transição do meio natural ao meio técnico	Fortes nexos da Globalização, do Período Técnico-Científico e Informacional.
PADRÃO DE OCUPAÇÃO	Predominante a ocupação nas proximidades da beira do Rio Tocantins, na parte baixa da cidade de Tucuruí. Tendo como principais bairros: Matinha, Mangal, jaqueira e Colinas. O rio e a ferrovia eram seus principais articuladores do espaço.	Uma Tucuruí onde a circulação e ocupação do solo se organizava no interior do território, na parte alta do relevo da cidade. Tendo um crescimento exponencial de bairros. A rodovia e nas linhas de transmissão seus maiores articuladores espaciais.
CIRCULAÇÃO	Fluvial e ferroviária. Escala regional. Tipo de fluxos: produtos da floresta (destaque a castanha do pará) carne de caça, querosene, graxa, pessoas. Fluxo SAZONAL Agentes: Oligarcas dos castanhais (Tucuruí e Marabá) e Casas Beneficiadora e exportadora de castanha (Belém). SENTIDO CENTRÍFUGO.	Multimodal - Fluvial, rodoviário (com maior expressão) e aérea. Multiescalar: regional e nacional Tipo de Fluxos: energia elétrica, mercadorias, produtos agrícolas, pescado, pessoas. Fluxo REGULAR. Agentes: Estado, Empresários locais, regionais e nacionais. SENTIDO CENTRÍPETO
RELAÇÃO CIDADE-RIO	Apresenta forte ligação, tanto como meio de circulação, recursos, uso domésticos, lazer e de representação simbólico-cultural.	Prevalece o viés econômico. O rio como fonte geradora de energia elétrica, o rio como rio-lago, onde a pesca volta-se para comercialização. Há um certo grau de negação do rio, porém presente resíduos de interação com o rio.

ESTRUTURA POLÍTICO LOCAL	Ligado aos oligarcas da Castanha e Dirigentes da E.F.T.	Formado por um novo poder local, ligado ao empresariado do comércio, do ramo madeireiro e agropecuário.
ATIVIDADES ECONÔMICAS	Ligada a pesca artesanal e de subsistência, ao extrativismo (destaque para a castanha do Pará) e a pequena agricultura.	Produção de energia elétrica, comércio varejista e serviços.
AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO	Destaque para as famílias de ribeirinhos, pequenos produtores e extrativistas, funcionários da E.F.T, pequenos comerciantes varejistas.	Funcionários públicos das 3 esferas: municipal, estadual e federal; a indústria (UHT), grupos econômicos (posto de combustíveis e madeireiros), grandes comerciantes varejistas.
INTERAÇÕES ESPACIAIS	Escala reduzida: local – regional. Dadas mais no plano da horizontalidade	Multiescalar: local-regional-nacional-global. Há uma intensificação de relações verticais.
APARELHAMENTO	Pouca participação do Estado.	Forte participação do Estado e crescente participação da iniciativa privada nos serviços.
DIVISÃO POLÍTICA-TERRITORIAL	Ordenamento territorial ligado a Baião. Em 1947 passa para a categoria de município, mantendo sob sua jurisdição as localidades de Breu Branco e Repartimento.	Há fragmentação territorial. Ocorre à autonomia de Breu Branco e Novo Repartimento que deixam de ser distritos de Tucuruí passando, em 1991, a categoria de municípios.
DIVISÃO TERRITORIAL DO TRABALHO	Forte entreposto comercial e produtor da castanha do Pará	Importante “nó” da rede dos Grandes Projetos minero-energético.
REDE URBANA	Centro local-intermediário	Sub centro regional

Org.: Veridiana de Souza Pompeu.

2.1 A perspectiva histórico-geográfica da cidade de Tucuruí.

De maneira geral, explica-se a formação das cidades na Amazônia considerando dois momentos de apropriação e uso do espaço. O primeiro ligado ao projeto inicial de colonização da região, em que os primeiros

núcleos urbanos foram as pontas de lança para a ocupação do território, pequenos aglomerados com poder mais simbólico do que efetivo mas que garantiram sua posse. Serviram de apoio a incursões fluviais para explorações na floresta em busca de riquezas, bem como de entrepostos para a circulação no grande rio. (BECKER, 2013, p. 11).

E o segundo, ligado ao recente processo de modernização capitalista onde a região passa a ser concebida como uma fronteira econômica (Becker, 1997), “tábua de salvação” frente ao projeto de modernização nacional. Assim, a partir dos anos de 1960 e mais precisamente na década de 1970, os núcleos urbanos que surgem na região estão interligados

aos grandes projetos governamentais, a exemplo: ao longo das rodovias e nas proximidades dos projetos agro-mineral.

Isso auxilia a explicar que o processo de formação histórico-geográfica da cidade de Tucuruí se remete a entendê-la, correlacionando com as mudanças nos padrões de ocupação da Amazônia em seus diferentes contextos.

Deste modo, resumidamente pode-se afirmar que quatro processos de ocupação e uso do espaço norteiam a formação histórico-geográfico de Tucuruí. Um tendo como base a fiscalização e o controle do território, com a criação de forte militares ao longo da calha do rio Tocantins, o outro como local estratégico para atender o escoamento da produção extrativa da castanha do pará e nos anos da década de 1980, geradora de energia elétrica ao PGC – Programa Grande Carajás e no período atual, por conta da consolidação do setor terciário na cidade, a exemplo do comércio varejista, a prestação de serviços na área da saúde e educação, e devido a presença de outros órgãos de serviços públicos do Estado, têm-se configurando como centro regional de responsabilidade territorial.

Assim, o entendimento da formação histórica de Tucuruí se alicerça pela configuração de sua geografia que se sedimentou por sua via fluvial – o rio Tocantins. Uma origem que estivera primeiramente imbricada no processo de ocupação da região do Vale do Tocantins colonial (ANGELO-MENEZES, 1994; 2000) por parte da Coroa Portuguesa e da Administração Colonial do Estado do Grão-Pará e Maranhão que se utilizaram de estratégias sócioespaciais, tanto de natureza geopolítica, militar e econômica para manter seu poderio na região. E em um segundo momento pela exploração no médio Tocantins com a exploração da borracha e da castanha do pará.

A dinâmica das franjas pioneiras da sociedade brasileira, na ocupação e exploração do médio Tocantins⁷, remonta desde século XVII, que na busca de riquezas extrativas são organizadas expedições de exploração na região. Em 1669, com a descoberta do cravo, castanha e canela na direção de Gonçalo Pires se estruturam a penetração do vale do Tocantins, que antes tinha sido percorrida no sentido do sul para o norte pelo bandeirante paulista Antônio Raposo Tavares. No século XVIII, além da catequese, das bandeiras, da busca do ouro e da caça aos índios, as expedições geográficas visaram estabelecer ligações

⁷ A formação e estruturação do Médio Tocantins no estado do Pará até ao final da década de 1960 deveram-se a influência da atividade extrativista da castanha do pará. Considerando este contexto histórico a área de abrangência do Médio Tocantins correspondia aos territórios do município de Marabá, Itupiranga, Jacundá e Tucuruí, os quais tiveram importante papel na divisão territorial do trabalho, enquanto espaços moldados para a realização do circuito espacial da produção extrativista (Rocha, 2008). Atualmente essa regionalização corresponde a Região de Integração do Lago da Usina Hidrelétrica de Tucuruí.

fluviais entre o norte e o sul do país, muitas vezes determinadas pelo governo de Goiás outras pelo governo do Pará (LARAIA & MATTA, 1978),

É no contexto dessa dinâmica de ocupação que para promover a navegação, foram fundados vários povoados e fortes, entre eles o de Alcobaça (referência citadina, até o ano de 1943, de Tucuruí). Segundo Laraia & Matta (1978) a necessidade de facilitar a navegação levou o padre Marcos Armulfini, em 1724, a fundar uma aldeia na cachoeira de Itaboca, que tempos depois surge em outro local, na margem esquerda do rio Tocantins, com a denominação de Alcobaça e junto a ele o forte de Nossa Senhora de Nazaré.

O incentivo ao povoamento, questões de natureza fiscal e militar e a necessidade de facilitar a navegação levaram o então Governador José de Nápoles Telles de Menezes a determinar a fundação de vários povoados e fortes, no médio Tocantins, duas localidades (São Bernardo da Pederneira, em 1779, e Alcobaça, em 1780) foram fundadas e construído um forte denominado de N. S. de Nazaré de Alcobaça. Em 1797, o referido governador estabelece junto à cachoeira de Itaboca um novo registro fiscal e militar reunindo a ele os moradores de Perdeneira e Alcobaça. (ROCHA, 1998, p.85-86).

Deste modo, no intuito de aprimorar a navegação no Rio Tocantins foi realizada a construção do Forte da Faxina Nossa de Nazaré na proximidade da cachoeira de Itaboca (1781) e do povoado de Alcobaça. Que dentre seus principais objetivos estavam impedir o tráfico de ouro das minas goianas e mato-grossenses que desciam pelo Rio Tocantins, conter a fuga de escravos de Cameté e controlar os indígenas, habitantes d'aquelas margens, para evitar as tentativas de agressão às canoas destinadas ao comércio do governo e de particulares (ANGELO-MENEZES, 1994).

Assim, Alcobaça foi um pequeno povoado ribeirinho que surgiu por volta do século XVIII próximo a uma cachoeira conhecida por Itaboca, no médio curso do rio Tocantins. No qual, pode se enfatizar que, uma das marcas significativas de sua constituição histórica registra-se inicialmente com:

a) a presença de diversas tribos indígenas (principalmente os Parakanãs, os Assurini do Trocará, os Gaviões da Montanha) territorializadas nessas áreas conquistadas pelos portugueses;

- b) dos negros ou remanescentes de escravos trazidos da África para trabalhar como escravos em Cametá, que fugindo da escravidão vieram a constituir em Alcobaça, um mocambo, liderados por uma mulher⁸.
- c) a presença do colonizador português, que ergue nesse lugar um ponto de defesa e controle do território conquistado;

Alcobaça, cujo nome originalmente de origem portuguesa, encontro do rio Alcoa com o rio Baça, já revelava que alguns espaços assumem um certo protagonismo na dinâmica da circulação do capital, de maneira implícita, denunciava o caráter estratégico que assumiria na Amazônia Oriental brasileira.

Marcada, desde o início, pelo trânsito de barcos, cargas, mercadorias e pessoas, que se fazia exclusivamente através do rio, por se localizar estrategicamente próximo a um grande desnível do canal do Tocantins, onde se situavam as corredeiras e cachoeiras de Itabocas (em épocas que o regime do rio se apresentava seco, as dificuldades para a livre navegação eram grande). Alcobaça era um local de passagem, de breve estadia para muitos, mas para outros um lugar de vida.

Por assim se constituir em posição geográfica bastante estratégica frente à expansão capitalista na Amazônia, teve durante a sua formação sócio-espacial a estruturação de sua função administrativa e de seu território sendo modificados.

A (re) criação da povoação, agora na condição de colônia militar, ocorreu em virtude da destruição daquele povoado e da fortificação por invasões indígenas, como uma forma de controle das invasões indígenas, de implementação do povoamento e, ao mesmo tempo, como base de apoio às atividades que viriam a ser realizadas para o solucionamento do problema da navegação. (ROCHA, 2008, p.88-89).

De acordo com a historiografia oficial, a povoação de Alcobaça, fundada 1781, pelo governador José Nápoles Teles de Menezes, com duplo caráter fiscal e militar sobre a navegação do rio Tocantins, por conta dos ataques dos índios fora destruída. Sendo em 31 de outubro de 1870, através da Lei nº 661, o governo provisório do Pará cria a freguesia de São

⁸ “Na Microrregião de Cametá ou região do Tocantins foram evidentes de que a mulher negra desempenhou com força, coragem e desenvoltura o destino de quilombolas. Assumindo, entre outras tarefas, a própria chefia de quilombos e posteriormente de suas comunidades remanescentes. Como ocorreu com a negra Felipa Maria Aranha, que assumiu a liderança do quilombo do Mola ou Itapocu, localizado nas cabeceiras do Igarapé Itapocu, um braço do Rio Tocantins. O referido quilombo foi formado, na região, na segunda metade do século XVIII, constituído por mais de 300 negros, seus habitantes quilombolas, sob a responsabilidade desta mulher, viveram ali por vários anos sem serem "ameaçados" pelas forças legais. Felipa Maria Aranha deixou um legado de luta, improvisações e liderança para suas descendentes na Região do Tocantins” (PINTO, 2001; 2011; 2012)

(...)Felipa Maria, uma figura presente na história local, líder de uma comunidade quilombola e responsável por “muitas desordens” nas povoações e ao longo do rio(...)” (BARBOSA, 2009, p.3)

Pedro. O então núcleo populacional formado às margens do rio Tocantins, no lugar conhecido como Pederneiras, município de Baião-PA, era onde se localizava o principal núcleo populoso daquele trecho do rio Tocantins. Em 19 de abril de 1875, pela Lei nº 839, o local foi chamado de São Pedro de Alcobaça, até 30 de dezembro de 1943 quando passou a denominar-se TUCURUÍ⁹, por força do Decreto-Lei nº 4.505. E em 1947, pela lei nº 62, art. 36, de 31 de dezembro, seu território desmembrado do município de Baião, do qual era parte integrante (Quadro nº 03) (BRASIL - IBGE, 1957).

Quadro nº 03 – Síntese da Evolução Histórico-Territorial de Tucuruí-PA.

Data	Denominação	Estatuto Jurídico	Fatos Históricos
1780	Mocambo	*****	Mocambo liderado por Felipa Maria Aranha, formado por negros oriundos dos cacauais e engenhos da região de Cametá.
1781	Alcobaça	Povoado	Por questões de natureza fiscal e militar e a necessidade de facilitar a navegação, levou o governador José Nápoles Teles de Menezes a fundar vários povoados e fortes, a exemplo o Forte de Nossa Senhora de Nazaré de Alcobaça.
1870	São Pedro	Freguesia de São Pedro (Lei nº 661).	Núcleo populacional formado às margens do rio Tocantins, no lugar conhecido como Pederneiras/localidade que integrava o município de Baião-PA.
1875	São Pedro de Alcobaça	Vila	Inicia-se os estudos de viabilidade econômica para a construção de uma via férrea, pela margem esquerda do rio entre Alcobaça e Santa Izabel em Goiás.
1943	Tucuruí	Distrito (Pertencente ao município de Baião-PA)	Já construída a E.F.T entre a antiga Alcobaça e a localidade de Jatobal (núcleo urbano de Jacundá), vivia-se o redimensionamento do comércio local/regional e a movimentação de novos fluxos de migrantes e mercadorias.
1947	Tucuruí	Município (Lei nº 62 – art.36 de 1947)	Criação do Município de Tucuruí, logo o desmembramento administrativo e territorial do município de Baião.
1948	Tucuruí	Município (Lei nº 158 de 31 de dezembro de 1948)	Alteração da Lei 62/47 (reinstalação do Município por um juiz de Direito da Comarca de Cametá-PA) e da configuração do território municipal.
1991	Tucuruí	Município	Reconfiguração do território municipal de Tucuruí com o desmembramento de Breu Branco (Lei 5.703 de 13 de Dezembro de 1991) e Novo Repartimento (Lei 5.702 de 13 de Dezembro de 1991) que passaram a serem municípios.

(Org. Veridiana Pompeu baseado em PONTES (2013) e em registros históricos).

⁹ Tucuruí é o nome dado em 1944 por ocasião da mudança em todo país, de nomes de cidades e vilas repetidos. A explicação de seu significado são utilizadas algumas justificativas, dentre elas que o vocábulo advém da origem indígena Tupi, língua das várias tribos indígenas que habitavam a região. Sendo decomposto em *tucura* (*gafanhotos*) + *i* = *ig* = (*rio*) = *Rio de Gafanhotos* ou a derivação de *tucuru* = *tacuru* (*espécie de formigas*) + *i* = *ig* = (*rio*) = *Rio das Formigas*, outra explicação se fundamenta da derivação *tycu-roy* = *líquido gelado*, fazendo referência aos rios e igarapés de águas geladas que ficavam nas mediações do território do município, ou então origina-se do anagrama de Pucuru-y, afluente do rio Tocantins. De todo modo, Alcobaça era seu nome e assim foi chamada até nos tempos iniciais da Estrada de Ferro Tocantins.

2.2 O espaço-tempo Flúvio-ferroviário: a cidade do rio e da Ferrovia.

É significativo destacar que em cada momento histórico os modos de fazer são diferentes, o trabalho humano vai tornando-se cada vez mais complexo exigindo mudanças correspondentes às inovações. Por intermédio das novas técnicas observou-se a substituição de uma forma de trabalho por outra, uma configuração territorial por outra, uma metamorfose do espaço habitado (SANTOS, 1988).

Assim se estabelece com a introdução do modal ferroviário¹⁰ outra configuração territorial no espaço social de Tucuuruí e na região do Médio do Tocantins. As novas técnicas de transporte estabelecidas com a incorporação do trem no sistema de circulação deu a Tucuuruí e para a região uma dinamicidade econômica, demográfica e espacial (Figura nº 02).



Figura – 02: Locomotiva da E.F.T sendo desembarcada na “beira” de Alcobaça-Tucuuruí, em meados dos anos de 1920. Fonte: Museu Virtual Tucuuruí.com.br

No entanto, cabe ressaltar que a circulação de mercadorias, capitais e pessoas realizada exclusivamente pelo transporte fluvial, no rio Tocantins, já demonstrava com a introdução da navegação a vapor mudanças quanto à estrutura espacial da região, na verdade o barco a vapor, segundo Coudreau (1980) se destacou como o verdadeiro e principal instrumento do progresso na Amazônia.

Deste modo,

¹⁰ As vias férreas implantadas na Amazônia (Estrada de Ferro Belém-Bragança, Madeira-Mamoré e a Estrada de Ferro Tocantins) no final do século XIX e início do XX representavam sinal de novos tempos, símbolo e marco da prosperidade de uma economia de exportação (ROCHA, 2008a).

Antes de se introduzir a navegação a vapor no Amazonas e Tocantins, essas povoações faziam o seu comércio por meio de barcos à vela, que simplificavam o número de portos; a pequena população, fugindo do território ainda não explorado, condensava-se nos primeiros núcleos (...). Logo, porém, que os barcos a vapor abriram o seio dessas águas, descobrindo e explorando, ponto por ponto, o território extenso e feracíssimo, permitindo a atracação em qualquer parte das margens intermediárias, a edificação e a população das cidades ficaram diminuídas, e em maior proporção se foi alastrando o comércio e aumentando o número de habitações nas margens do rio, até então despovoadas. (MOURA, 1989, p. 130).

A centralidade que algumas cidades, como Cametá, possuíam no controle dos fluxos pelo rio, com a navegação a vapor, foi diminuída e começaram a dispersar outras povoações ao longo das margens do Tocantins em pequenos povoados, vilas e sítios (MOURA, 1989).

(...) com o aparecimento do barco a vapor, pela facilidade de encostarem em toda parte, sem se importarem com a maré ou a corrente do rio, os comerciantes estabeleceram-se indistintamente por todos os furos, igarapés ou ilhas, facilitaram a compra e a venda, ensinando-lhes a fugirem da sede antiga, cavando a decadência e a ruína daquela cidade [Cametá] que lhes deu o orgulho de se lhe chamarem filhos. (MOURA, 1989, p. 54-55).

Com isso, segundo Moura (1989) muitos sítios e povoações proliferaram às margens de todo rio Tocantins e seus afluentes, principalmente na região entre o trecho encachoeirado e a cidade de Cametá, algumas dessas povoações que ficavam sob domínio territorial de Baião eram de aparência empobrecida como relata:

Seguindo rio acima, encontra-se a margem direita coberta, em certas porções, de casas ou sítios muito próximos uns dos outros, formando o que no distrito chamam de povoações, onde, na maior parte não existem mais de uma a três casas cobertas de telha, sendo as outras de palha e de aparência pobre (MOURA, 1989, p.132).

Com a dinamização da exportação da borracha, do caucho e da castanha do pará, entre o século XIX e início do XX, o Médio Tocantins se reestrutura agora por conta que a circulação passou a ter uma dinâmica organizada pela E.F.T.

Com a construção da E.F.T. -Estrada de Ferro Tocantins- passa a ter ao sul, a montante de Tucuruí um sistema duplo, que Rocha (2008b) caracterizou de “sistema fluvioferroviário”. O relato de um antigo morador que trabalhava na estiva da castanha e fazendo o transporte das mesmas nos barcos marabaenses, enfatiza bem como ocorria o sistema fluvioferroviário:

“(...) Antes o transporte de pessoa era só de barco, era só de barco! De Mercadoria, tudo era de barco. Não tinha estrada de rodagem. Ou então, na estrada de ferro que quando era no verão, o motor parava, não podia passar a cachoeira, o rio secava, ficava seco, aí era o trem que transportava até Jatobal, acima da cachoeira, né! Aí, de lá tinha os barcos que levava pra Marabá, levava pra lá (...).”

(Sr. Raimundo Neves da Conceição – “Seu Cirana” – 77 anos – antigo morador de Tucuruí, Estivador da castanha do pará e Tripulante do marabaense Iracema do Norte – Entrevista concedida em junho de 2018).

A ideia da construção de uma estrada de ferro¹¹ (futura E.F. T.), já era pensada desde 1869, com a objetividade de contornar as corredeiras do Médio Tocantins. Sua concretização veio de fato com a formação da Companhia de Viação Férrea e Fluvial do Tocantins Araguaia, criada pelo decreto do Governo Provisório nº 862 de 16 de outubro de 1890 concedida ao General Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim o privilégio de exploração da Navegação nos rios Tocantins e Araguaia e a via férrea do baixo Tocantins (ROCHA, 2008).

Segundo Rocha (2008) os relatos históricos enfatizavam que, em 1893, a localidade escolhida como ponto inicial da ferrovia era Alcobaça, onde foram construídos alojamentos para os trabalhadores, funcionários e técnicos que deveriam iniciar a construção da ferrovia.

As dificuldades financeiras em executar a obra foram um dos motivos que não permitiram implementar o projeto original. Outra questão se relaciona ao fato que no final do século XIX, a região central do Brasil passou a ter ligação direta com o sul através da estrada de ferro noroeste do Brasil, que em virtude do crescimento econômico trazido com a produção cafeeira e com o início do processo de industrialização de São Paulo, caracterizava-o como um importante pólo organizador do Centro-sul, o que marginalizava neste momento a ligação do Centro-oeste à Amazônia através do vale do vale do Araguaia-Tocantins (ROCHA, 2008).

A expectativa que a exploração gomífera teria viabilidade econômica no vale do Tocantins e atrairia um contingente populacional para a região, e de maneira marcante para Marabá fez com que em 1903, reiniciasse a construção da ferrovia que passara a ser inclusa no Plano Bulhões de Viação Nacional.

No ano de 1905 foram concedidos novos prazos para o término da Estrada, que passara a ser denominada de Estrada de Ferro do Norte do Brasil. Deste modo, com a importância extra local que os comerciantes de Marabá passaram a ter no cenário regional, foi colocado em pauta, frente ao Governo do Pará, a reivindicação de maior atenção política-administrativa, o que resultou, em 1913, na autonomia municipal de Marabá. Em 1916, após de ter sido inaugurado 56 km de ferrovia, muda a denominação para a então conhecida E.F.T. – Estrada de Ferro Tocantins -, mas por conta da caducidade do contrato, em 1920, as obras são abandonadas (ROCHA, 2008).

¹¹ O interesse, por parte do Governo Imperial – 1872, em estabelecer ligações da Amazônia com Planalto Central e assim solucionar a problemática da dificuldade de comunicação e ampliar a circulação, fez com que, através da Comissão Pereira Lago, apontasse como solução a construção de uma via férrea, pela margem esquerda do rio entre Alcobaça e Santa Izabel em Goiás. (ROCHA, 2008a)

Emmi (1999) destaca que o declínio da borracha na Amazônia, redirecionou o capital e a força de trabalho disponíveis, que passaram a ser orientados para a cata de outros produtos de origem extrativa, como madeiras, cacau, sorva e, no caso do Tocantins, foi a exploração da castanha que potencializou o poder econômico e o poder político no vale do Tocantins.

A exploração da castanha passou a representar como que um desafogo da grande crise econômica no decurso dos cinco primeiros meses do ano de 1927. A vantagem se explicava devido produção/circulação se utilizar da praça de Belém que possuía um mercado certo, a Europa e os Estados Unidos da América, para a exportação em grande escala. (CALHEIROS, *apud* EMMI, 1999).

Neste sentido,

Apesar de grandemente difundida a crise, virtualizada pela desvalorização da produção extrativa seringueira, no médio Tocantins ajustes ocorreram, mediante o estímulo econômico advindo do extrativismo da castanha-do-pará (*Bertholletia Excelsa*), proporcionando, até certo ponto, a “superação” dessas dificuldades. (ROCHA, 2008, p.92).

Tendo o sistema de comercialização também baseado nos moldes da comercialização da borracha que se fazia por meio das casas aviadoras e de firmas exportadoras, a partir de 1927, a região do médio Tocantins passou a ser a maior produtora de castanha-do-pará, e Marabá passa ser o primeiro município de produção da castanha no Estado do Pará. (EMMI, 1999).

Com a grande produção e exportação dos castanhais no vale do Tocantins, Tucuruí entra em outro cenário de sua história, o tempo-espaço dos castanhais, na época da castanha. Isso devido a região do médio Tocantins, em meados da década de 20, passar a ser conhecida pela riqueza dos seus castanhais e se tornar a maior produtora extrativa de castanha do Pará. Os grupos produtores de Marabá que comercializavam a castanha na capital do Estado do Pará, tinham em Tucuruí, neste período, como ponto estratégico para a parada dos seus marabaenses, embarcações que traziam a castanha de Marabá com destino a Belém do Pará.

Deste modo, a configuração espacial que se tinha de pequenas casas do tipo palafitas margeando o lado esquerdo do Tocantins, passara a ter o grande fluxo de pessoas, de embarcações da jusante e montante e ter comumente na paisagem a marca dos barracões de castanha. Estes eram em vários, para mais de dez barracões e mais de vinte embarcações que se atrofiavam rotineiramente no porto da cidade.

Há uma época do ano em que Tucuruí muda de aspecto. (...)É quando a safra de castanha, proveniente de Marabá, deve ser embarcada para Belém. Há, então, maiores possibilidades de trabalho (...).

Então, o porto de Tucuruí fica repleto de “motores”, construídos de forma adequada a enfrentar os obstáculos da navegação. Além de uma grande quantidade destas embarcações, a região se comunica com Belém, através do navio semanal do SNAPP. Este barco faz a viagem entre Tucuruí e Belém em 36 horas, conduzindo cerca de 30 passageiros de 1ª classe para um número ilimitado que se amontoa na terceira classe num emaranhado de redes. (LARAIA & MATTA, 1978, p.91)

Mas para além da paisagem mais visível, das formas das palafitas, dos barracões e das embarcações no porto, se configuram uma paisagem intermitente, composta das sociabilidades mais orgânica, de relações de proximidade, que se estruturam de forma menos flagrante ao olhar, mas que apenas furtivamente se materializam como extensões das ações demarcadas, por exemplo, através do corpo (POMPEU, 2002; 2008), como pode ser percebido na figura nº 03, um registro de 1958 ou 1959 de quando chegava o navio do SNAPP – Serviço de Navegação na Amazônia e Administração do Porto do Pará – a beira do rio tinha esse movimento de espera de embarcações na rampa/porto da Alcobaça-Tucuruí ; era o embarque e desembarque de pessoas ou de mercadorias, demarcando em certo período a paisagem da cidade do rio e da ferrovia.



Figura nº 03 . Moradores na rampa/porto à espera do navio do SNAPP. Fonte: Museu Virtual Tucuruí.

Emmi (1999) enfatiza sobre a participação de Tucuruí no auge da produção dos castanhais:

Um informante aponta que em meados da década de 1920 os produtores iam se aviar com Bittar, Roffé, A. Borges e outros – que eram em Belém casas recebedoras de produtos extrativos desde a época da borracha. Esses, por sua vez, exportavam ou vendiam para as casas exportadoras. Mas, já nessa época, um grupo de comerciantes de Marabá, o dos irmãos Chamon, tinha uma cadeia de depósitos em Marabá, Alcobaca (atual Tucuruí) e Belém, pois o transporte de Marabá para Belém implicava um transbordo e novo armazenamento em Tucuruí em razão das cachoeiras; de lá seguia para Belém. (EMMI, 1999, p.65-66).

Como também relatam¹² antigos moradores sobre apogeu econômico de Tucuruí neste período, que além de vir à castanha de Marabá, havia muitos castanhais na cidade que proporcionava fonte de renda para muitos:

“(…) Muita, muita castanha! Muito movimento! Vinha muita gente, muita gente dali de baixo, de Cametá, né!
 (...) Não! Vinha de Marabá, o pessoal que vinham de Cametá pra trabalhar aqui, na castanha.
 (...) a frente da cidade era só depósito (...) barracões enormes! Um encostado no outro. Desses Mutrães! cheio de castanhas! O verão todo era a catação de castanha, aqui! Chegava no inverno, era castanha que descia de lá e emendava as safras(…)”
 (Manoel Maria Cruz, 70 anos – aposentado pela Estrada de Ferro Tocantins, morador antigo)

“Eu trabalhava na estiva aqui, na castanha, descarregando e carregando o motor, o marabaenses, que chegava, né. Chegava de Marabá no inverno e no verão depositava castanha aí no barracão da castanha, que é a frente de Tucuruí. Ela nunca foi bonita, quer dizer, talvez agora ela esteja mais bonita, porque era só aqueles barracões de castanha, né! Aqueles barracões feitos de tábuas só pra depositar castanha, que era pro desembarque do motor que chegado desembarcava a castanha e depois armazenava. No verão, catava e mandava pra Belém” (Manoel Costa, 62 anos, ex-estivador de castanha do pará, morador antigo do bairro da Matinha).

Isso demonstra que quando a exploração e comercialização da castanha-do-pará ganha expressividade, Tucuruí tornou-se um local estratégico, na escala da comercialização deste produto (a castanha-do-pará) e sua paisagem passou a ser preenchida pela presença de muitas embarcações (barcos de vários tamanhos, nomes e velocidades diferentes que vinham, principalmente, a montante de Marabá e a jusante de Belém-PA) (Figura nº04) e dos grandes barracões erguidos sob os barrancos à beira do rio Tocantins (Figura nº 05). Uma Tucuruí que havia um movimento muito grande de pessoas na beira do rio Tocantins.

¹²Entrevista realizada em trabalho de campo durante a pesquisa do TCC – (Curso de Licenciatura e Bacharelado em Geografia – NUT/UFPA) – Pompeu, V. de S. 2004: “Bairro da Matinha: raiz e resistência cultural no espaço urbano de Tucuruí-PA”.



Figura - 04- Embarcações na beira do Tocantins – Tucuruí-PA. Fonte: Autoria desconhecida / Arquivo: <https://www.facebook.com/ira.nogueiradesouza>



Figura - 05: Barracões de castanha. Fonte: Eletronorte.

Além de ter sido entreposto de armazenamento da castanha que vinham principalmente de Marabá-PA, Alcobaça-Tucuruí era um local onde havia muitos castanhais e muitos povos indígenas.

(...) Tucuruí era uma cidade cercada de tribos aguerridas, obrigando a população a se localizar na sede do município, onde a concentração demográfica e a presença próxima de uma ilha inspirava-lhe confiança. Esta pequena ilha sempre foi uma promessa de refúgio seguro em caso de ataques. (LARAIA & MATTA, 1978, p.91).

Tais ataques ocorreram, visto que a ferrovia atravessou o território de tribos indígenas do Médio Tocantins, que se opuseram com braveza a usurpação de seus territórios. Logo, a construção da E.F.T foi responsável por muitos conflitos entre os trabalhadores da ferrovia, castanheiros com os indígenas, principalmente com os Asuriní, quase dizimados pelos trilhos do “progresso”. Se não fosse às atividades protecionistas do S.P.I. – Serviço de Proteção ao Índio, na região, que desde 1928, quando da fundação do Posto de Atração Indígena Pucuruí, os trabalhadores de pacificação fizeram um esforço épico em tomar providências para impedir o massacre dos indígenas pelos regionais, tiveram também que empregar toda a energia para conter os ímpetos criminosos de certos diretores da E.F.T, responsáveis pela organização de várias expedições punitivas. Assim, muitas terras indígenas não teriam sido preservadas se não tivesse tido a intervenção do S.P.I. (LARAIA & MATTA, 1978).

No entanto, em resumo, para os índios o resultado tivera um saldo negativo, que além de terem que sair de seu território tribal, rompendo com isto a estrutura sócio-econômica do grupo, foram acometidos de diversas epidemias de gripe, nas quais os índios faleceram em grande número. Outro problema se relaciona ao preconceito, atitudes discriminatórias, utilizadas por todas as camadas da população regional, desde posseiro, do coletor de castanha e de funcionários da Estrada de Ferro são movidos por um ódio ingênuo contra os indígenas como se observa na entrevista a seguir (a preponderância dos povos indígenas na formação histórica da Alcobaça-Tucuruí e a significativa presença dos castanhais como uma de suas bases econômicas da época.).

“(...)Tinha os índios que atrapalhava a gente tirar castanha aqui na beira da Estrada pra cá. Eles atacavam e até matavam pessoas. Tinha muito índio aqui! Não têm esses aí do Trocará?! Pois é, era esses aí! e os, os Parakanãs!, os dali e os daí, os Assurinís. Você não podia passar da Estrada pra cá! Pra passar você tinha que vir armado, viu?! Com rifles, espingarras, pra poder meter medo neles, viu?! Para eles se afastarem pra poder tirar castanha, pois tinha muita castanha! Por que, aqui tudo era mata, tudo era mata virgem! muita castanha, aqui!

Quando era esse mês de agosto, eles..., não têm a sede da Campestre ali?!, da Matinha?! Ali era um setor deles!, Que por essa época eles ficavam lá, eles acampavam lá, os índios!, né! Lá eles ficavam, das seis horas em diante, eles

começavam a fazer a batucada, lá! A fazer a cantoria dos índios. Nós morava lá na Matinha. Não tinha outras casas, era só pra lá na beira do rio! Aí, que a gente ficavam com medo, a família! Era pouca família e ia lá pra aquela ilha que estar só o pedral, defronte a feira! A gente ia pra lá! Com medo dos índios atacar(...) Na Sede Campestre aí da Vila Pioneira que eles faziam a farra!”(Sr. Raimundo Neves da Conceição – “Seu Cirana” – 77 anos – antigo morador de Tucuruí, Estivador da castanha do pará e Tripulante do marabaense Iracema do Norte – Entrevista concedida em junho de 2018).

No geral, Alcobaça-Tucuruí, no interior do seu território encontravam-se muitos indígenas e como pode ser visualizado na figura nº 05, nas terras mais afastadas da beira do rio Tocantins, constituíam as áreas de terras-firmes onde havia também muitas castanheiras que compunham a atividade econômica deste período. Apesar do registro fotográfico (Figura nº05) ser datado da década de 1970 é possível remontar como se organizava a frente da cidade, a sua beira de rio e de perceber, no segundo plano, as áreas que eram preenchidas pelos castanhais na antiga Alcobaça.

É importante destacar que essa função e as atividades relacionadas à época da castanha não preenchia toda a vida das pessoas que viviam em Tucuruí, pois havia o rio e a floresta, e deles ainda se podia extrair a subsistência.

Tucuruí como um todo não era simplesmente um depósito de castanha, um entreposto comercial ou um dos pontos produtor de castanha, ou mesmo uma terra de índios hediondos como era visto por muitos oligarcas e superintendentes da Ferrovia, havia ali também aqueles que moravam, que viviam e trabalhavam para além da atividade da/castanha, tinha os seus ribeirinhos.

Obviamente, de algum modo, muitos foram envolvidos e afetados pela dinâmica da economia da castanha (como mostra a terceira fala relatada pelo antigo morador), não obstante, ainda se organizavam em um modo de vida que tinha o rio seu elo e o referencial mais forte. Para eles, o rio não era mero meio de circulação. O rio era meio de comunicação, de sobrevivência, espaço simbólico de referência identitária, da conformação do imaginário e organização do seu espaço vivido (LEFEBVRE, 2006).

Para além da dimensão simbólica-cultural, o rio era a base da organização do sistema de circulação dessa produção de castanha, no médio Tocantins, tinha-se na via fluvial, o rio Tocantins como eixo articulador da rota comercial, que se realizava pelo trajeto Marabá-Tucuruí-Belém.

A comercialização da castanha era transportada nos barcos conhecidos por marabaenses, que principalmente no período seco das águas, apresentavam grandes dificuldades de fazer com que a navegação chegasse até Alcobaça (Tucuruí), por conta do trecho encachoeirado do rio Tocantins, as corredeiras de Itaboca.

Assim, em virtude do sucesso da castanha no mercado exterior e a queda do preço da borracha (EMMI, 1999), e das precárias condições de transporte, especialmente entre Marabá e Alcobaça estimulou a retomada da ferrovia em 1927 e seu término na década de 40 (ROCHA, 2008b).

A volta da construção da E.F. T agora sob a gerência do governo do Pará, entre os anos de 1927 e 1935 proporcionou o prolongamento da ferrovia, sendo ampliada posteriormente, entre 1944 e 1946, constituindo 117 km ligando Tucuruí a Jatobal (no município de Jacundá-PA). Conforme, já enfatizado por Rocha (2008b):

Entre 1927 e 1935, a obra é retomada, então sob os auspícios do governo do Pará, que, porém, somente conseguiu o seu prolongamento até os 87 km. Entre 1944 e 1946, a ferrovia foi ampliada para 117km, ligando as localidades de Tucuruí (naquela época ainda Alcobaça) e Jatobal, no município de Jacundá, muito embora essa ampliação ainda estivesse distante da extensão proposta inicialmente quando do primeiro projeto, cujo fim inicial foi claramente desvirtuado. A partir de então, a ferrovia passou a ser utilizada preferencialmente para o escoamento da produção extrativa da castanha. Em 1943, a Estrada de Ferro Tocantins foi anexada à Fundação Brasil Central, por meio do decreto nº 7.173/43. No período anterior, esteve sob o controle do Governo do Estado que, ao passar o controle para a referida fundação, ampliou a área de gestão e influência do concessionário de 20 para 50 quilômetros às margens do rio Tocantins e de 3 ou 4 para 10 quilômetros em cada margem da ferrovia. (ROCHA, 2008b, p.285-286).

A imagem seguir do acervo da A.F.E.E.F. T -Associação da Extinta Estrada de Ferro Tocantins(Figura nº06)- e a produção cartográfica (Figura nº 07) auxiliam a visualizar o trajeto realizado pela E.F.T, de Tucuruí até Jatobal (antiga Jacundá), de pontuar as principais localidades existentes antes da formação do reservatório, como: Arumateua, Breu Branco, Independência, Picuruí, Remansão, Repartimento, Jatobal.

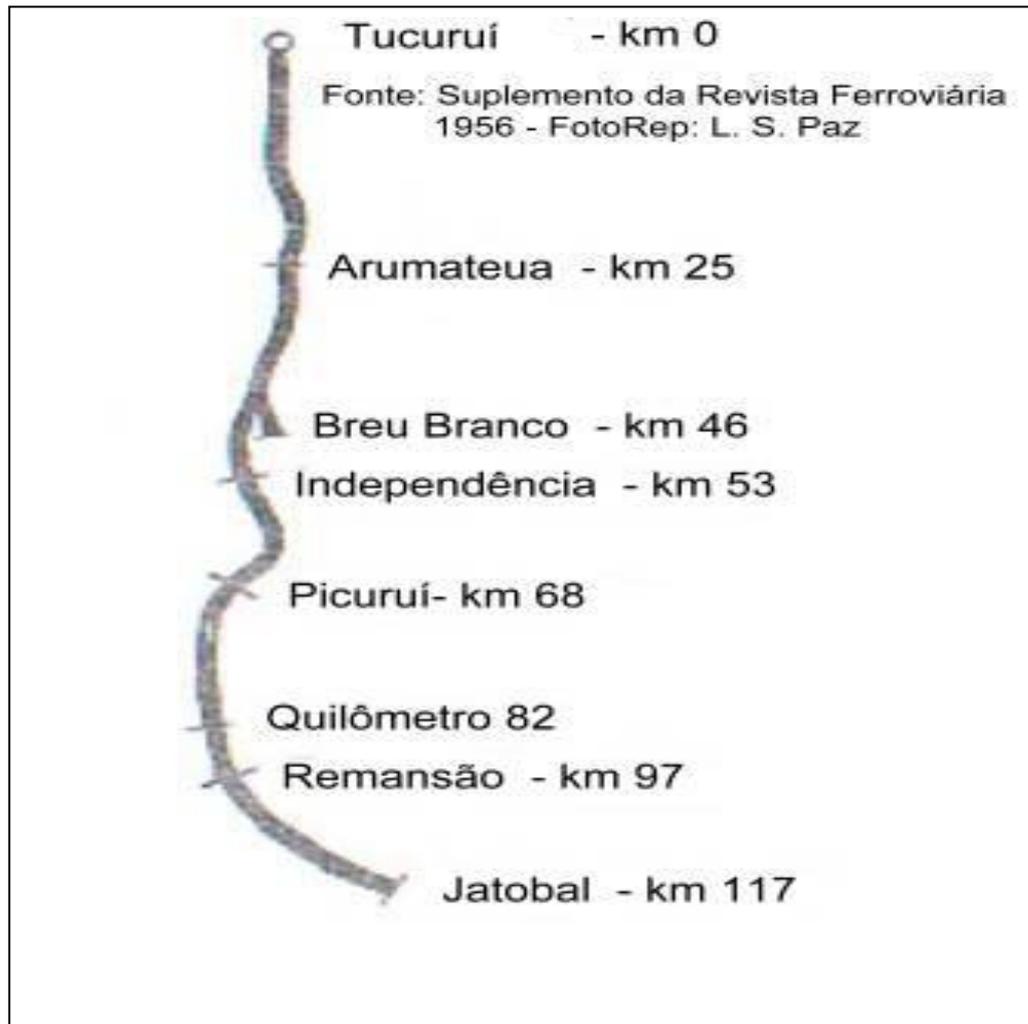


Figura - 06: Localidades do trajeto da Ferrovia: Alcobça-Jatobal. Fonte: Suplemento da Revista Ferroviária -1956 /acervo da A.F.E.E.F.T.

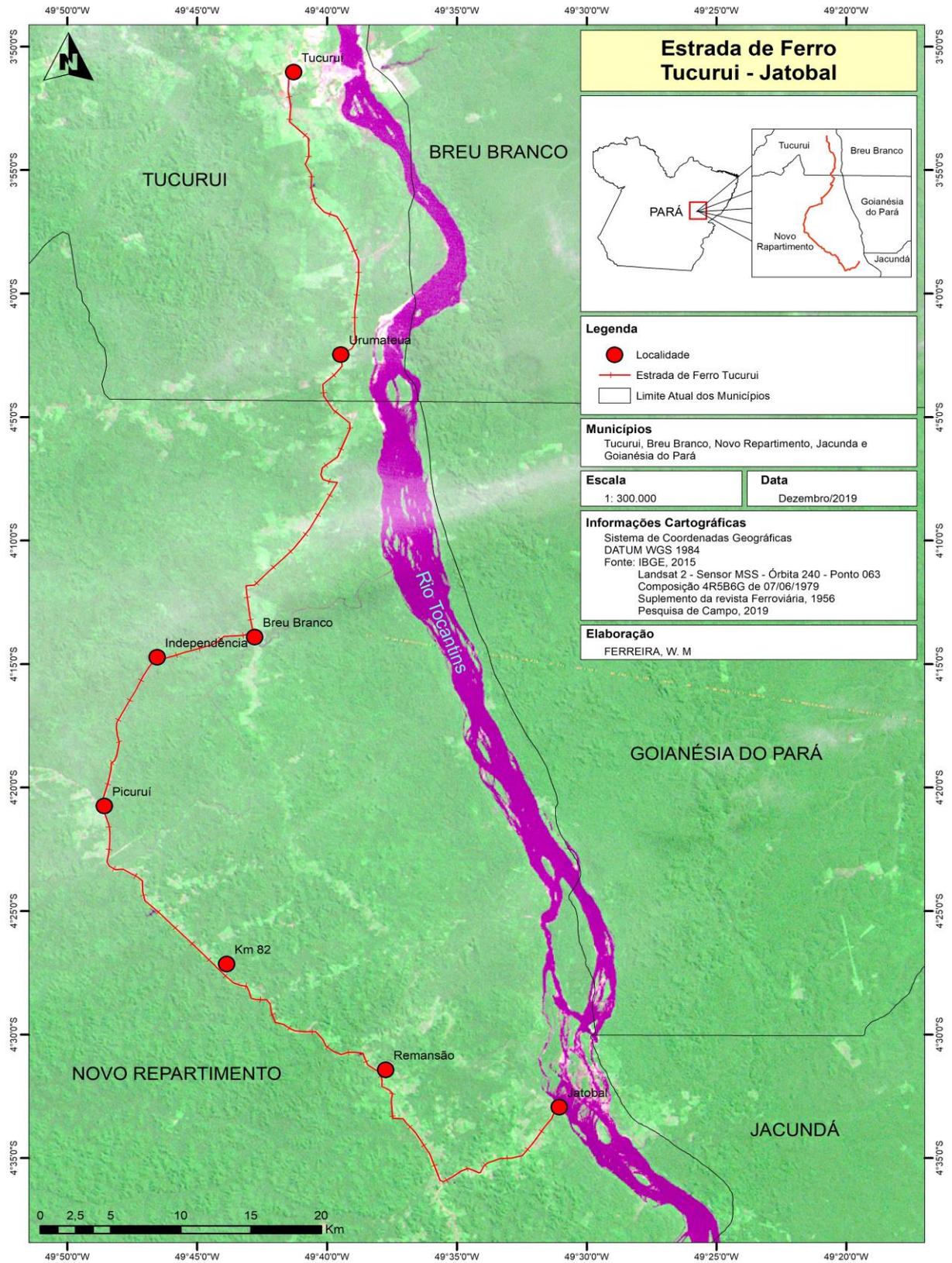


Figura – 07: Mapa do Trajeto da Estrada de Ferro Tocantins. Elaboração: FERREIRA, W.M

Assim sendo, a ferrovia tinha seis estações: Alcobaça (Figura nº08), Mestre Leopoldino, Breu Branco, Tucuruí, Remansão e Jatobal, por onde passava a Belém uma das três locomotivas da Estrada de Ferro Tocantins (Figura nº09).

Quadro 04- Nome das Estações da Estrada de Ferro Tocantins.

Estações da EFT					
Nome	Tipo	Município	Inauguração	KM	Altitude
Central de Tucuruí	E	Tucuruí	1938	0,27	65m
Mestre Leopoldino	P	Tucuruí	1958	24,68	91m
Breu Branco	P	Tucuruí	1910	42,23	99m
Independência				53	
Pucuruí	P	Tucuruí	Dec. 30	66,65	85m
Quilômetro 82		Tucuruí	1916	82	
Remansão	P	Tucuruí	1944	96,97	101m
Jatobal	E	Itupiranga	1950	117,08	101m

Legenda:

E - Estação: local provido de instalações para o serviço de mercadorias ou de passageiros. Emite documentos de transporte, podendo interferir na circulação de trens.

P - Parada: local provido de plataforma destinada ao embarque desembarque de passageiros e de pequenas expedições. Não emite documentos de transporte e não interfere na circulação de trens.

Fonte: Pontes(2013)



Figura – 08 Estação Central Alcobaça -

Figura- 09: Locomotiva da E.F.T.

Foto: L.S. Paz, Revista Ferroviária, s/d. Fonte: AFEEFT - Arquivos pessoal da autora

Se a circulação conecta-se a produção em um movimento de cumplicidade para a ampliação do capital. A produção da castanha do Pará, em seu grande apogeu no Médio Tocantins, fez o mesmo movimento, interligou os dois eixos de circulação utilizados - o rio e os trilhos - para responder a demanda do capital (produção extrativa da castanha), “dibrando” as irregularidades da natureza do relevo de seu rio e as inquietações da floresta¹³.

Formava-se um “sistema fluvioferroviário” (ROCHA, 2008b) – um sistema de transporte que incidia na interligação sazonal do uso de embarcações e do trem no trecho Marabá – Tucuruí no intuito de escoar a produção da castanha que posteriormente destinava-se para Belém, utilizando a via fluvial. Ou seja,

Tratava-se de um sistema fluvioferroviário, um sistema de transporte que consistia em um conjunto de embarcações – “pentas”, barcos a motor de popa, batelões, barco a remo e gaiolas – que ligavam os locais da extração a Belém, passando por Marabá e Tucuruí. A utilização diferenciada desse sistema de embarcações obedecia igualmente às condições de navegabilidade do rio Tocantins, apresentando constantemente problemas, uma vez que a transposição das cachoeiras de Itaboca era um processo penoso. Nos trechos piores, o sistema fluvial era substituído por outro sistema complementar, por terra, a Estrada de Ferro Tocantins. (ROCHA, 2008b, p.285).

A E.F.T. não apenas reconfigurou o sistema de circulação, não foram apenas a funcionalidade na rede urbana que se modificou em Tucuruí (na antiga Alcobaça), internamente novos fixos e fluxos (SANTOS, 1988) passaram a dar outra configuração territorial. A movimentação de pessoas (Figura nº 10) nas proximidades da estação ferroviária Central, o trabalho nas oficinas mecânicas, a robustez dos seus prédios em alvenaria, a exemplo, o Escritório (Figura nº 11), e a Estação (Figura nº 12), da E.F. T. registram a nova dinâmica e paisagem que a cidade passou a ter com seus mais recentes sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 1999).



Figura –10: Movimento de pessoas na Estação Central. Fonte: Revista do DNEF.

¹³ Segundo Laraia & Da Mata (1978) por muito tempo o trecho encachoeirado do rio e os grupos indígenas impediram o desenvolvimento desta zona do Tocantins. Os 117 quilômetros de estrada custaram dezenas de vítimas, por conta das picadas dos mosquitos, da malária.



Figura – 11: Prédio do Escritório da E.F.T. (atualmente Secretária Municipal de Educação). Fonte: ELETRONORTE.



Figura – 12: Prédio – Continuação/Estação da E.F.T. (atualmente Sede do INCRA - Superintendência Regional do Sul do Pará – SR (27) – Unidade Avançada de Tucuruí). Fonte: ELETRONORTE .

As poucas casas que se distribuíam ao longo da margem do rio eram cobertas com palhas e estendidas do chão por estacas de madeira; as vidas que ali habitavam, interligadas por laços de parentescos, compunham juntamente com a presença em certas horas do dia, da canoa de pesca, do remo, da rede de pesca, da malhadeira, a espacialidade do “embrião histórico” de Alcobaça, antes das infraestruturas construídas para atender aos funcionários da ferrovia tomar forma na paisagem.

Assim se caracterizava um dos primeiros bairros da cidade de Tucuruí, o bairro da Matinha, que naquele momento por conta da predominância de moradores ligada a uma “família-raíz” de sobrenome Barroso, denominava-se de barrosada. Era a caracterização em forma e em movimentos da Tucuruí ribeirinha, da “cidade da floresta” (TRINDADE JR, 2010) que Alcobaça representava. Uma vivência que remetia aos seus moradores um cotidiano compartilhado na relação de parentesco, de vivência e convivência nas margens do rio (POMPEU, 2004). Como se pode verificar no relato¹⁴ de uma moradora antiga:

“O bairro da Matinha era um bairro muito bonito, alegre porque só morava lá só família, mesmo! Era difícil, do mercado velho até o fim da Matinha só era família, às vezes tinha uns assim, outros não. É logo do mercado velho pra cá morava o tio Jipinha, né! Era só família mesmo, quase! Era assim, só família mesmo e vizinho, mas bem conhecido, mesmo (...), Olha, as pessoas daquele tempo vivia da pesca, de caçar e também muitos faziam roça, como o meu pai que tinha roça e quase todos tinham roça. Viviam dessas três coisas: pesca, roça e caça.” (Natalina Gomes Barroso, 52 anos, funcionária pública, moradora antiga do bairro da Matinha)

A construção da ferrovia redimensionou o comércio e estimulou o surgimento de fluxos migratórios (ROCHA, 2008a). Para realizar os trabalhos de derrubada e deslocamento, ao longo dos trilhos, tiveram que recrutar trabalhadores de vários lugares, empreiteiros de regiões como a Bragantina, do Baixo-Tocantins e de sertões goiano e nordestino.

Portanto, para atender as obras de prolongamento da ferrovia, teve-se que construir em Alcobaça, todo um apoio logístico para atender os funcionários que vieram para trabalhar na E.F.T. As dependências da ferrovia em Alcobaça eram compostas de uma oficina mecânica, a mais bem equipada de toda a região; serraria e carpintaria, olaria, galpões, de máquinas, galpões de trucks, vagões e setores administrativos, um hospital e uma escola de ensino primário.

¹⁴ Entrevista realizada em trabalho de campo durante a pesquisa do TCC – (Curso de Licenciatura e Bacharelado em Geografia – NUT/UFPA) – Pompeu, V. de S. 2004: “Bairro da Matinha: raiz e resistência cultural no espaço urbano de Tucuruí-PA”.

Em virtude do grande índice de malária contraída pelos funcionários, nas dependências da estrada, em Alcobaça, tinha-se de plantão, um médico e um enfermeiro que vieram para dar assistência médica aos trabalhadores da estrada de ferro.

Dentre os muitos profissionais com experiência em ferrovias que vieram de outras áreas, a exemplo da Estrada de Ferro de Bragança, para trabalharem na Estrada de Ferro Tocantins, havia: engenheiros, técnicos, vigias, graxeiros, auxiliares, motoristas de máquinas pesadas, empreiteiros, estagiários, carregadores, estivadores, mestre de linha, administradores, diretores, artesões, fotógrafos, pilotos, comandantes, marinheiros, entre outras.

A instalação de equipamentos técnicos, como foi à oficina (Figura nº13) e de serviços da E.F.T. representou uma verdadeira escola de aprendizes em Tucuruí, visto que, a presença da diversidade de serviços realizados para época proporcionou a muitos jovens a se instruírem e aprenderem uma profissão, como de: telefonista, radiotelegrafista, enfermeiros, maquinistas, foguistas, caldeiros, pintores, carpinteiros, marceneiros, pedreiros, eletricitas, feitores, encanadores, mecânicos, funileiros, fundidores, truqueiros, serralheiros, soldadores, oleiros e outros profissionais. Portanto, a oficina da Estrada chegou a representar para muitas famílias, em especial de menor poder aquisitivo, a sala de aula onde os seus filhos poderiam sonhar com um futuro promissor, onde teriam a oportunidade de se especializar em uma profissão rentável, para aquela época, em Tucuruí.



Figura – 13: Oficina da E.F.T – (atualmente dependência do Mercadinho “VENDE BEM”-na Rua Santo Antônio). Fonte: ELETRONORTE .

Além de ter estruturado um novo arranjo espacial, com a instalação de equipamentos, serviços e alojamentos, e de ter impresso uma nova e diversa estrutura social, com a migração e com a profissionalização, à localidade ribeirinha de Alcobaça, a presença da E.F.T. trouxe importantes mesclas culturais, por exemplo a tradição do boi-bumbá, trazida pelos maranhenses e localmente re-significada nas “brincadeiras de boi” realizadas por uma das famílias mais antigas de Tucuruí – família Barroso.

Outra questão relevante é o rearranjo das relações de poder de local, que outrora esteve exclusivamente nas diretrizes dos oligarcas de Baião. O período áureo da E.F. T concedeu a Alcobaça uma relativa autonomia política de Baião, de quem pertencia como Distrito.

Poderia bem destacar-se que se formou uma elite local que vivia na parte da cidade que apresentava uma melhor infraestrutura urbana (Figura nº 14), o “bairro da estrada”. Contrastando urbanística e socialmente com o bairro da Matinha (“o Barrosada”), onde viviam muitos pescadores em casas de palafitas, que se utilizavam das águas do Tocantins também para o uso doméstico e com a área do porto, da beira do rio (o “bairro da Beira”), onde se localiza a igreja, o mercado municipal e se concentrava o fluxo de pessoas e mercadorias, a área central de comércio.

Assim, considerando a organização e distribuição da funcionalidade interna de Alcobaça, sua dimensão territorial se delimitara em três áreas (Figura nº 15): o “bairro da estrada”, a beira e o barrosada, diferente de Laraia & Da Matta, que ao considerar o aspecto urbanístico demarca duas zonas, uma “opaca” e outra “iluminada” pelos serviços e infraestrutura da E.F.T. (SANTOS,1994).

Urbanisticamente a cidade está dividida em duas zonas, uma onde se encontram as instalações da estrada de ferro e outra onde se localizam o mercado, casas, igreja, comércio e o porto. As diferenças existentes entre as duas zonas são bem nítidas, tanto que se refere aos aspectos urbanísticos, quanto à situação econômica dos moradores de cada uma. Quando a noite chega, pode-se notar uma verdadeira delimitação de cada zona; enquanto a primeira é iluminada pela energia elétrica fornecida pela estrada de ferro, a segunda fica mergulhada na escuridão, desde que a usina municipal há muito está paralisada por falta de peças.

Na primeira, sobressaem as instalações da estrada de ferro: escritório, estação, oficinas e enfermaria, todas construídas de alvenaria; enquanto as residências dos funcionários são bem construídas: casas de madeira com cobertura de telhas. Todas estas construções são servidas por um regular serviço de água encanada e esgoto.

A outra parte da cidade caracteriza-se pelas casas de palha e pela falta de água encanada e esgoto. Consequentemente, as condições de higiene são precárias. A grande parte consumida é extraída do próprio Tocantins. As “instalações sanitárias” consistem em pequenas casinhas, sobre estacas, com paredes laterais e frequentemente sem telhados. (...). (LARAIA & DA MATTA, 1978, p.88).

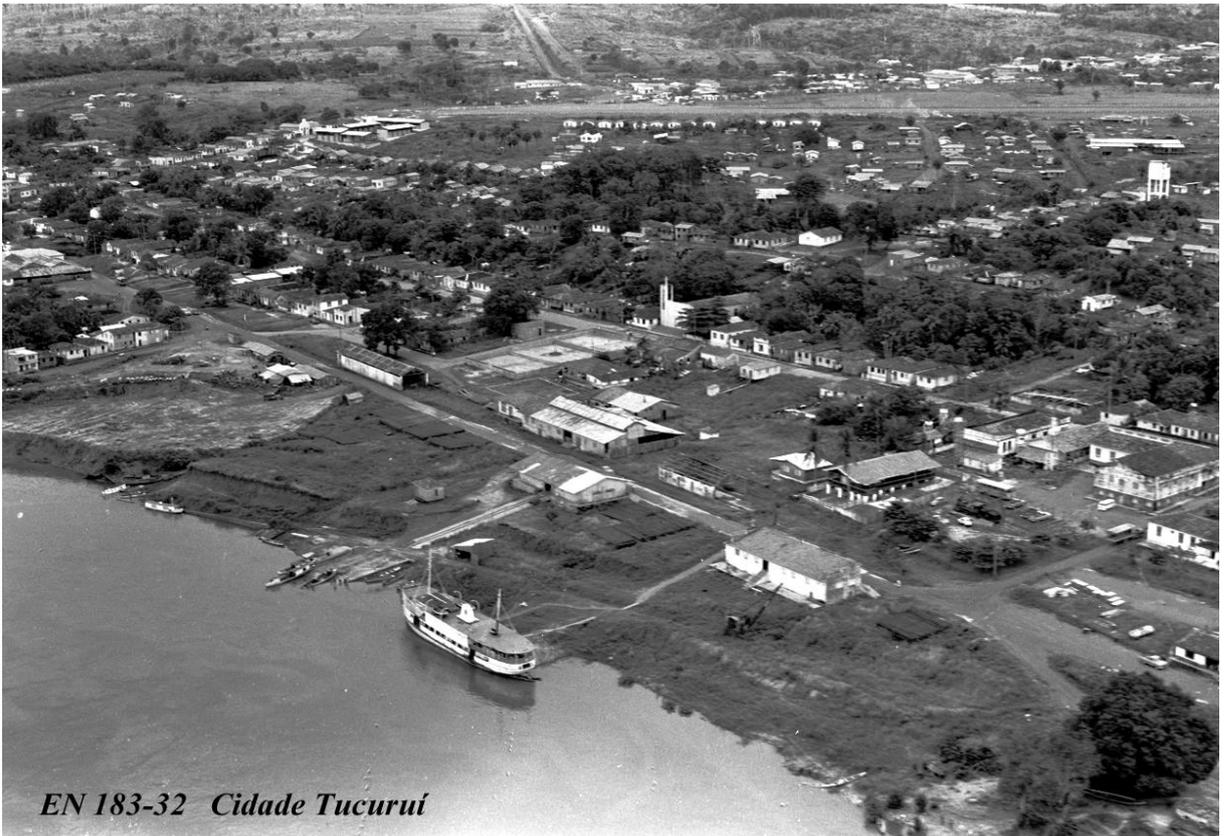


Figura-14: Panorâmica das dependências da Estrada de Ferro Tocantins em Tucuruí anos 70. Fonte: ELETRONORTE.

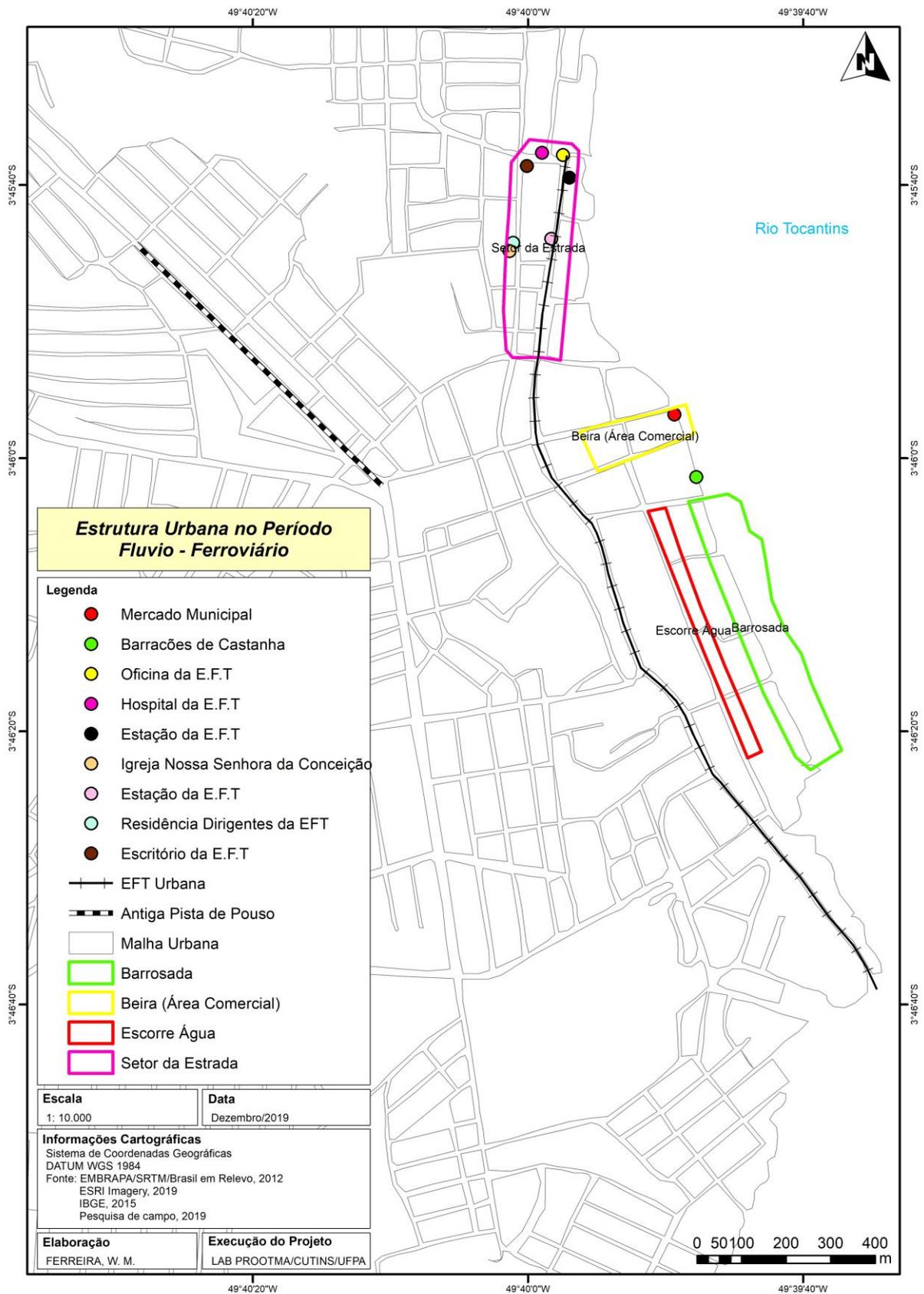


Figura – 15: Mapa da Estrutura Urbana de Tucuruí no Período Flúvio-Ferroviário. Elaboração: FERREIRA, W.M.

As transformações internas não se limitaram a edificação das novas formas construídas e a chegada de profissionais aos serviços e trabalho da Estrada de Ferro, as mudanças se deram também na territorialidade de outros atores e na configuração de outras formas, formada pela constituição de uma “zona de bares e prostituição”, conhecida localmente por “escorre água” (situada no bairro da Matinha, na rua denominada, atualmente de Assis de Vasconcelos¹⁵), para onde muitos funcionários da estrada iam aos finais de semana, na “época de pagamento” para se divertirem nos bares e no igarapé (Santana).

O movimento da cidade que era mantido com os provimentos salariais dos funcionários da E.F.T., uma considerável folha de pagamento, que ingressava mensalmente na pequena cidade foi responsável pela proliferação de casas comerciais e outras atividades periféricas, que procuravam participar, através de preços altos, do montante do pagamento da ferrovia, logo isso explica que com E.F. T, a maior concentração populacional¹⁶ na área urbana estava em Tucuruí, o que não acontecia nas outras localidades da região (LARAIA & DA MATTA, 1978).

Deste modo, são mudanças significativas que não dizem respeito apenas ao movimento ou circulação, mas na dinâmica local, o ritmo social impresso pela E.F.T muda também aquilo que permanece: os sentidos sociais do lugar.

Não se trata apenas de um objeto técnico “moderno” (SANTOS, 1999), que muda na configuração espacial do lugar, de novas infraestruturas radicados na paisagem, de pessoas que trazem com elas os seus modos de ser, os seus outros lugares, mas se trata também de relações e valores, de ideologias e saberes que estão neles materializados e que estes veiculam. Essas relações e valores assumem uma expressão que é resultada do processo em que se combina com valores e relações localmente instituídas.

¹⁵ A Rua Assis de Vasconcelos é uma das primeiras ruas de expansão do bairro Matinha, seu traçado segue na paralela do rio, após seu primeiro logradouro (antes Rua Getúlio Vargas, atualmente, Rua Alexandre José Francês, referência ao nome do primeiro prefeito de Tucuruí (Alcobaça)). É o local que é cortado pelo igarapé Santana, onde se consolidou outra área de comércio e de entretenimento da antiga Alcobaça, estruturado em pequenas mercearias, bares e prostíbulos, frequentados por muitos trabalhadores da E.F. T, o “escorre água” como ficou conhecido teve no período da estrada os seus primeiros frequentadores, depois com a primeira etapa da construção da UHE-Tucuruí, passa ser os “barrageiros”.

¹⁶ O grande contingente demográfico não correspondia a quantidade ofertada de alimentos que a cidade apresentara na época. Deste modo, Tucuruí passou por uma crise de gêneros alimentícios, no mercado se fazia filas aguardando algo que aparecesse para comprar, a pesca e a caça tinha seus produtos muito disputados. (LARAIA & DA MATTA, 1978).

Tais transformações internas são marcas que se estabelecem até 1973, ano que registra o último apitar nos trilhos da Estrada de Ferro Tocantins (Quadro nº 05). A Amazônia é inserida no I PND – Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-1974/governo de Médici) – que estava voltado principalmente para a integração da Amazônia à economia nacional, através da construção de rodovias, e posteriormente no II PND (1974-1979) que se buscava a implantação de projetos de grande porte para inserir o país na revolução técnico-científica que estava em curso. A preponderância da E.F.T. já estava com seu tempo-espaço sendo substituído pelo tempo-espaço rodo-energético.

Quadro 05: CRONOLOGIA DA ESTRADA DE FERRO TOCANTINS (1872-1974).

Ano	Fatos relacionados
1872	O Governo Imperial estabelece a Comissão Pereira Lago que, ao analisar a viabilidade para transpor o trecho encachoeirado do rio Tocantins, propõe a construção de uma via férrea de Alcobaca a Santa Izabel em Goiás, denominada de Estrada de Ferro Pará-Goyáz.
1890	Formação da Companhia de Viação Férrea e Fluvial do Tocantins Araguaia.
1893	Alcobaca é estabelecida como ponto inicial da ferrovia, são instaladas as primeiras infraestruturas e chegam os primeiros migrantes atraídos pela obra.
1905	A Companhia inicia trabalhos de construção da Ferrovia, com um empréstimo obtido no exterior para dar cumprimento ao seu contrato.
1908	Foram inaugurados os 43 km iniciais, até onde mais tarde se constituirá a cidade de Breu Branco.
1916	A Ferrovia passa a se denominar Estrada de Ferro Tocantins. Tinha sido alcançado o quilômetro 82, na metade do trecho Alcobaca - Praia da Rainha, quando por dificuldades financeiras, a Companhia concessionária entrou em liquidação.
1920	Foi declarada a caducidade do contrato com a Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brasil e a União arrematou a Estrada.
1925	A Ferrovia foi arrendada ao Estado do Pará.
1928	Os Asuriní intensificaram os seus ataques, após uma batida organizada pelo Engenheiro Amyntas Lemos, que resultou na morte de oito índios. Os conflitos com os indígenas se prolongariam até década de 1960. Com o desmoronamento da ponte de madeira existente no km 67, sobre o rio Pucuruí, houve o seccionamento da linha nesse ponto, interrompendo o tráfego entre Alcobaca e a ponta dos trilhos.
1932	Rescisão do contrato de arrendamento da EFT pelo Estado do Pará. A administração da ferrovia é entregue a Inspetoria Federal de Estradas.
1935	Haviam sido construídos apenas 67 quilômetros, dos 117 planejados; havia 87 km de linha percorrida por um trem duas vezes por mês.
1938-9	Retomada dos serviços, é colocado em tráfego toda a extensão da ferrovia. Houve vários serviços de recuperação da Ferrovia e foi iniciado o prolongamento da linha.
1940	A EFT contava com: 83 quilômetros de linha e com 5 locomotivas, 2 carros de passageiros, 4 vagões fechados para mercadorias, 4 vagões para animais, 4 gôndolas e 6 plataformas.
1944	O trilho alcança Jatobal, numa distância de 117 km. Jatobal (km 118) e a administração da Estrada passou para Fundação Brasil Central.
1945	A obra prevista havia sido parcialmente finalizada.
1967	O Governo Federal decidiu substituir a EF Tocantins por uma estrada de rodagem, que nunca foi construída.
1974	Os trilhos foram arrancados, sendo extinta a ferrovia. No ano anterior (1973) chegaram os primeiros técnicos da Eletronorte em Tucuruí para construir a UHT.

Elaborado por Edir Augusto Dias Pereira.

A presença de uma Agência de venda passagem de ônibus – Rodomar - na beira (frente) da cidade de Tucuruí, (local que predominava na paisagem barracões de castanha); a

travessia de barco e de balsa, regulada pela hora, no ritmo e tempo do relógio cronometrado, da margem esquerda para a margem direita do rio Tocantins, frente ao ramal que interliga à PA 263¹⁷ deslocando mercadorias e pessoas para viajar de transporte rodoviário, com destino para Belém e outras localidades; a vinda sobre rio dos primeiros maquinários para a construção da UHE-Tucuruí faziam o presságio à cidade sobre a reestruturação urbana e do território que se delineava em virtude do processo de integração da Amazônia ao Capital Nacional e Internacional (com a construção das rodovias e com a exploração minero-metalúrgica na região) e a confirmação sobre fim do entreposto comercial da castanha em Tucuruí, assim como, o término do sistema flúvio-ferroviário que se utilizava da ferrovia E.F.T.

A malha de controle técnico implantada na Amazônia no final dos anos de 1960 e início dos anos de 1970, como as rodovias e hidrelétricas, estruturava outra dinâmica espacial que aos poucos foi sendo assimilada internamente pelas pessoas que moravam em Tucuruí. A base econômica estabelecida pela circulação da castanha do Pará via transporte fluvial e ferroviário é substituída; a dinamicidade espacial e cultural inerente das transformações do eixo rodoenergético tornar-se real, sem ser dada conta por muitos dos seus moradores, como é destacado a seguir:

“(...) Transportava castanha! Daqui [Tucuruí] pra Belém, de Belém pra cá, nós trazia, a gente trazia frete pros comércios daqui. Era naquele tempo não tinha carro, era só o barco, aí nos trazia frete de Belém, viu! Aí, que quando foi em 68, de 70 começou a chegar a primeira, a primeira companhia aqui, CONTERPA! A CONTERPA chegou aqui. (...) Essa Companhia era de terraplanagem. Aí começou a fazer, fizeram pra Repartimento e fizeram pra Marabá. Foi aí que foi acabando o marabaense! Quando começou a vir carro pra cá com castanha, aí aprontaram a de Belém, aí não veio mais pra cá! Não veio mais castanha pra cá! Em 70! 70, aí chegou MENDES JÚNIOR!, chegou a CAMARGO CORRÊA! Começou a chegar. A Gente não sabia o que era! Essas companhias começaram a chegar rochudos, geotop, pessoas chiques! Aí que foram contar pra nós que era a barragem. (...)” (Luís Veiga – antigo morador natural de Cametá e proprietário do barco – “Irmãos Veiga” – que fazia linha de Tucuruí-Belém).

Partindo disso, observa-se a interseção das ações do movimento do sistema capitalista e sua atuação nas diferentes escalas espaciais, de como as ações pensadas em âmbito regional, nacional e até global se manifestam na escala local. Se compreende parte da produção do espaço urbano em Tucuruí, considerando os eixos da circulação, fazendo o exercício da leitura intra e inter escalar, analisando que as ações externas se sincronizam com ações internas.

¹⁷ Rodovia que corta o município de Novo Breu Branco e faz interligação com Goianésia do Pará.

Portanto, oriundo do decreto federal nº 58.992/66 que dispunha sobre a extinção de ramais anti-econômicos e sua substituição por rodovias, têm-se a extinção da ferrovia da E.F.T, que em 1974 definitivamente são tirados os seus trilhos.

A intensidade dos fluxos que eram realizados com base no sistema “fluvioferroviário” (ROCHA, 2008b) é transferida para o modal rodoviário. Conseqüentemente, a dinâmica advinda com o espaço-tempo rodo-energético dão a antiga área onde se situava a estação de embarque/desembarque de passageiros da EFT uma outra configuração espacial. O que antes registrava o movimento nas mediações da Estação Central (Figura nº10), atualmente são compostas por atividades comerciais, como mercadinhos e açougues; e pelas interações espaciais do presente, que principalmente durante o período da manhã, fazem referência aos encontros e as compras, no [novo] Mercado Municipal de Tucuruí - José Kleber Beliche e na Feira Municipal – Crescêncio Barroso Brandão. Uma espacialidade preenchida, no rodo-energético, pelos fluxos de automóveis, motos, vendedores do setor terciário informal, moto taxistas e por muitos outros transeuntes (Figura nº 16).



Figura-16: Mercado Municipal – Kleber Beliche. Foto – Veridiana Pompeu -Trabalho de Campo – jan.2019.

Hoje a cidade tem nas rugosidades espaciais (SANTOS, 1999) e nos resíduos espaciais (LEFEBVRE, 2006), bem como na memória dos seus antigos moradores, a representatividade do espaço-tempo flúvio-ferroviário, dos fixos e fluxos da cidade predominante do rio e da cidade ferrovia (Figura nº 17).



Figura - 17: Relíquia da Locomotiva Belém. Foto – Veridiana Pompeu. Trabalho de Campo- jan.2019

A partir de tais análises, verifica-se conforme Santos (1988) que a paisagem não se cria de uma só vez, mas por acréscimos, substituições; a lógica pela qual se fez um objeto no passado era a lógica da produção daquele momento.

Em vista disso, “uma paisagem é uma escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que têm idades diferentes, é uma herança de muitos momentos diferentes” (SANTOS, 1988, p.66), não apenas como forma, mas enquanto conteúdo sócio-espacial que se faz presente em certos tempos. Logo, “indica a construção de uma geografia capaz de revelar formas e conteúdos espaciais que foram transformados e/ou permanecem” (OLIVEIRA, 2004, p.9) como elementos subsídios para relacionar que a produção do espaço urbano na Amazônia é disposta em várias escalas espaciais e temporais.

Explicam que, alguns elementos cedem lugar, completa ou parcialmente, outros elementos resistem à modernização, outros elementos de diferentes períodos coexistem, ou alguns desaparecem completamente sem sucessor e elementos completamente novos se estabelecem. O espaço passa a ser considerado como um mosaico de elementos de diferentes eras. (SANTOS, 2014).

Revela ainda, que as medidas criadas com a construção da EFT promoveram uma espacialidade a Tucuruí, com feições dos sistemas de ações e sistemas de objetos ligados a lógica do capital, mas dar sinais também que o espaço urbano em Tucuruí é resultado da

dialética sociedade e espaço e da produção técnica e sócioespacial promovida pelo eixo de circulação.

2.3 O espaço-tempo rodo-energético: a cidade da rodovia e da Usina.

A inserção da Amazônia nos novos moldes de exploração capitalista, adotados pelo governo brasileiro, explicam as recentes transformações ocorridas em sua dinâmica espacial. A partir da implantação da rodovia Belém-Brasília, no governo de Juscelino Kubistchek (1956-1961), registram-se: a primeira grande ligação terrestre entre a região Amazônica com as demais regiões do Brasil e as mudanças advindas com o novo padrão de organização do espaço que deixa de estar estruturado exclusivamente na relação rio-várzea-floresta para se configurar no padrão estrada-terra-firme-subsolo (GONÇALVES, 2008).

Tais mudanças tornaram-se mais expressivas com a criação de planos e projetos de desenvolvimento ou de integração para a Amazônia, como o Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) e posteriormente com II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND).

Deste modo, o I PND (1972 a 1974) – na Amazônia esteve atrelado ao Plano de Desenvolvimento da Amazônia - I PDA - que consistia em buscar por meio da colonização oficial preencher os chamados “vazio demográfico” da região e na perspectiva de também amenizar internamente os problemas relacionados à questão agrária do país (BECKER, 1997).

Para tanto, esse interesse geopolítico foi norteado através da criação do Plano de Integração Nacional – PIN -, cujo principal objetivo consistia em implantar redes técnicas, como a abertura de rodovias, ampliação da rede de aeroportos, energia e de telecomunicações integrando a Amazônia com outras regiões do Brasil, o que facilitaria a exploração de suas matérias-primas e a chegada dos bens industrializados da região Sudeste (LOUREIRO, 1992).

Nesse contexto, são otimizados a circulação pelo eixo rodoviário na Amazônia, dado a construção de importantes rodovias federais como a Cuiabá-Santarém e a Transamazônica.

O II PND – (1974-1979) com vistas a reverter às tendências pessimistas, verificadas no conjunto da economia mundial (GUIMARÃES, 1995), por conta da eclosão da crise do petróleo (1973) que havia provocado fortes impactos na economia nacional, aprofundou a noção de Amazônia como fronteira de recursos, enfatizando a contribuição que a região daria,

naquele momento a uma melhor situação para o futuro do país, melhoraria sua balança comercial (LOUREIRO, 2014).

Assim,

Na Amazônia, com o II PND e seu desdobramento regional, o II Plano de Desenvolvimento da Amazônia – PDA, os objetivos estratégicos se tornam mais precisos. Os grandes empreendimentos voltados à exportação ascendem em importância, sobretudo aqueles oriundos das riquezas do subsolo, dos recursos hídricos e seus possíveis desdobramentos produtivos. Estes seriam estratégicos na captação e geração de divisas à economia brasileira na “marcha forçada” do desenvolvimento empreendido pelo II PND. (GUIMARÃES, 1995, p.164).

São nestes contextos dos PNDs (I e II) e seus desdobramentos regionais em PDAs (I e II) que se consolidam a implantação dos Grandes Projetos na região. Materializa-se o espaço-tempo rodo-energético na porção oriental da Amazônia e seus rebatimentos na escala local. Tucuruí passa a ter em seu espaço urbano feições da dinâmica da rodovia, devido à presença dos fixos e fluxos organizados com a implantação da rodovia BR 422 e PA 263 e ter também feições que caracterizam o que Trindade Jr. (2013) denomina de “cidades na floresta”, com a implantação da company town da Vila Permanente, a cidade-empresa do grande projeto hidrelétrico, da UHE-Tucuruí.

A circulação e organização espacial de Tucuruí que outrora era configurada no espaço-tempo flúvio-ferroviário passa a ter com a implantação dos eixos rodoviários e com a implantação da Usina Hidrelétrica de Tucuruí maior interação com outras escalas espaciais, intensifica-se as relações econômicas e espaciais na escala regional e estreita-se tanto com a escala nacional como com a escala global.

A organização espacial e as interações espaciais (CORRÊA, 1997c; 2016) que antes eram estabelecidas em consonância e proximidade com o rio Tocantins, na composição geográfica da parte baixa do relevo, com a intensificação da circulação por vias terrestres e em virtude, comumente das cheias do rio Tocantins, passam a localizar-se em áreas mais alta e adentro do território, seguindo a elevação topográfica do relevo (Figura nº 18).

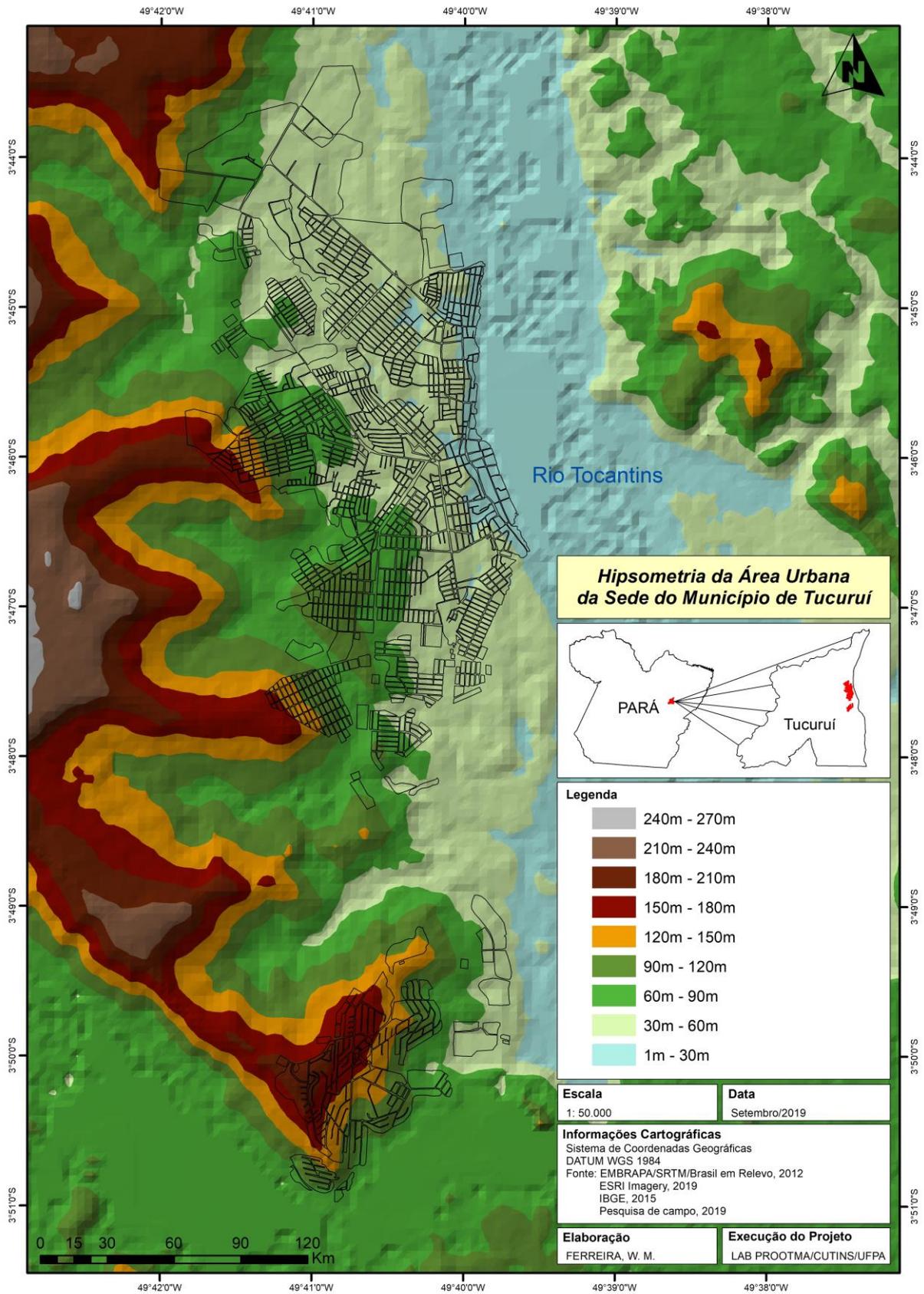


Figura – 18: Mapa da Hipsometria da Área Urbana da Sede do Município de Tucuruí. Elaboração: FERREIRA, W.M.

Deste modo, a parte alta da cidade revelará uma dinâmica espacial externa à região da Amazônia dos rios, onde era predominante o “tempo lento” (SANTOS, 1994), aparecerá um maior número de estabelecimentos comerciais, de fluxos de mercadorias, capitais e pessoas, trazidos pelas “promessas” de trabalho nas obras de construção da barragem e/ou pelo novo horizonte que se instalava de uma cidade promissora, onde haveria a oportunidade de ampliar e/ou investir capital, ou de usufruir das ofertas de trabalho nos novos serviços que a cidade passaria a ter.

As transformações decorrentes da implantação da rodovia e da hidrelétrica ocorrem simultaneamente no espaço urbano de Tucuruí, são reflexos do ingresso da malha de controle (técnico e político) desenvolvido pelo Estado para dar suporte à acumulação e produção capitalista e ao processo de industrialização na Amazônia.

Construída, entre 1975 a 1985, conduzida pela empresa estatal - Centrais Elétricas do Norte do Brasil S.A.– Eletronorte – subsidiária da Eletrobrás no trecho médio do rio Tocantins, a treze quilômetros de Tucuruí e a cerca de 350 quilômetros de Belém, com o principal objetivo de abastecer os complexos de alumínio do Programa Grande Carajás – PGC, a UHT promoveu a reestruturação espacial na área (intra e inter) de Tucuruí (ROCHA & GOMES, 2002).

Segundo Rocha (1999, 2002, 2008) o processo de construção da UHT alterou profundamente a estrutura espacial e demográfica local de Tucuruí, modificou as relações e cadeias que se estabeleciam entre os homens e a natureza, redefinindo totalmente os gêneros de vida e o ambiente dos espaços locais. Como também, a partir do empreendimento hidrelétrico o espaço microrregional foi reestruturado, isto é,

A polarização espacial mediada pela energia, igualmente induziu a alterações na rede urbana, no sistema de transportes, no surgimento de novas atividades e redefiniu substancialmente os aportes demográficos. A região, que contava com aproximadamente 40 mil habitantes, em 1970, hoje conta com cerca de 300 mil habitantes. Em decorrência disso, novos núcleos urbanos foram criados: a Vila Permanente, para abrigar o pessoal técnico da Eletronorte; núcleos de Novo Repartimento, Breu Branco, Jacundá e Nova Ipixuna, para abrigar os remanejados da área do lago. Os Núcleos preexistentes reconheceram revigoramento a partir da ampliação da área urbana e dos novos fluxos ali estabelecidos. Uma nova rede de transportes também foi implantada – as rodovias PA-150, PA-263 e a BR-422 – em substituição ao sistema Flúvio-ferroviário, e, igualmente, um novo sistema de comunicações, portuário e aeroportuário; foi definido. (ROCHA; GOMES, 2002, p.34).

Como se pode visualizar na figura nº 19 as transformações espaciais produzidas pelo empreendimento hidrelétrico foram de tamanha grandeza que modificou por completo a rede de circulação estabelecida e os locais de conexões referente à organização do período flúvio-ferroviário.

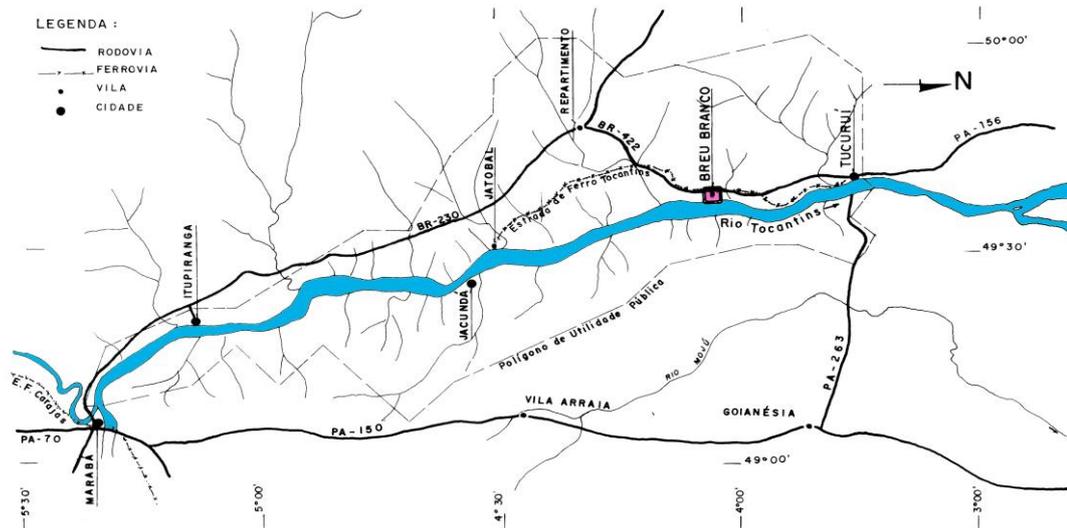


Figura - 19: Mapa Esquemático do trajeto da E.F.T. e traçado das rodovias antes da formação do Lago artificial da UHE-Tucuruí. Fonte: ELETRONORTE.

Deste modo, pode-se inferir como mudanças: a) o traçado da malha rodoviária existente antes da formação do Lago da UHT fora redesenhados para responder a expectativa do novo reordenamento territorial instituído pelos planos de implantação da Hidrelétrica de Tucuruí; b) as localidades ribeirinhas, muitas delas pontos das estações ferroviárias foram remanejadas para outras áreas que, por ventura, não correspondiam as suas características sócio-culturais; c) a métrica do Rio Tocantins e a liberdade de suas águas circularem deram lugar, a montante da Usina, a métrica do RIO-LAGO e a subordinação das águas em um Lago artificial - o Reservatório Hidráulico da hidrelétrica de Tucuruí.

O arranjo espacial de outrora, fundamentado no extrativismo e na pesca é substituído pela geração de energia elétrica e pela nova produção agrícola, pecuária, de carvoejamento e pela atividade industrial (metalurgia e serrarias) (ROCHA & GOMES, 2002).

A Amazônia passa a apresentar um novo arranjo espacial, uma nova regionalização se configura com a implantação de novos recortes espaciais, como os núcleos planejados para dar apoio e atender a grandes empreendimentos econômicos, as *company towns*.

Assim, a implantação da Vila Permanente¹⁸, a cidade-empresa do grande projeto hidrelétrico de Tucuruí (UHT) vem representar, após a construção da Vila Pioneira¹⁹ (Figura nº 20): o segundo núcleo urbano planejado para dar apoio logístico à construção da UHE-Tucuruí e a nova face da produção do espaço urbano de Tucuruí com um modelo de urbanização sedimentado em valores extralocais e infraestruturas para atender ao capital globalizado.

A organização espacial e a arquitetura urbanística da Vila Pioneira, primeira company town em Tucuruí (Figura nº 21), já assinalara no final dos anos de 1970 como a cidade estaria sendo consumida e preenchida por outra estrutura urbanística e por novos padrões de organização do espaço. Isso, por que a vila era estruturada seguindo um código de construção e normatização de condutas de moradia, suas ruas possuíam pavimentação, com calçadas e meio fios, as casas apresentavam divisórias e banheiros internos, cobertas com telhas industrializadas e seus moradores (os funcionários e suas famílias) tinham acesso a lazer, saúde e educação de nível respeitável ao padrão que a cidade de Tucuruí apresentava, assim a Vila Pioneira contava com clube para recreação, escola e posto de saúde, muito diferente da realidade vivida pelos moradores do bairro da Matinha.



Figura 20: Casas da Vila Pioneira – Fonte: ELETRONORTE.

¹⁸ Durante o processo de construção da UHE-Tucuruí, foram construídos diferentes núcleos urbanos na cidade-empresa. Sendo subdividido em: Vila Permanente e Vila Temporária I e Temporária II. A Vila Permanente era destinada aos operários estáveis, ao administrativo e cargos de chefias da Eletronorte, onde estava instaladas as principais atividades de comércio, saúde, serviços e lazer, enquanto a Vila Temporária I e II caracteriza-se como núcleo satélite de uso muito mais residencial (ao término das obras da 1ª etapa de construção da UHE-Tucuruí foram desativadas). Na 2ª etapa de construção, entre 1998 e 2003, foram construídos novos setores residenciais para abrigar a mão de obra de baixa qualificação profissional, deste modo, foram construídas anexo a Vila Permanente, a Vila Tropical e a Vila Marabá.

¹⁹ No ano de 1973, quando foram realizados os primeiros estudos e levantamento sobre a viabilidade do aproveitamento hidrelétrico do rio Tocantins, foi construída a Vila Pioneira, primeira base de sustentação dos serviços necessários para a construção da UHT, uma vez que a cidade de Tucuruí possuía uma precária infraestrutura urbana. Assim, construída margeando o núcleo histórico, o bairro da Matinha, a Vila Pioneira foi a primeira cidade-empresa em Tucuruí (ROCHA, 2008b).



Figura 21: Vista panorâmica da Vila Pioneira. Fonte: ELETRONORTE.

A Vila Permanente passa a caracterizar em Tucuruí elementos marcantes de uma urbanização na Amazônia que reflete a propagação do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1994) por possuir uma conectividade muito maior com a economia mundializada. As ações não mais se definem como locais, mas como globais, deste modo o espaço organizado na Vila se apresenta muito mais relacional e ligado a uma cientificação e tecnização da paisagem.

Deste modo, a Vila Permanente, representa a materialidade do arranjo espacial que Santos (1999) apontou como verticalidade. Um arranjo espacial que mesmo separado fisicamente de outro, assegura o funcionamento global da sociedade e da economia, é o veículo de uma cooperação mais ampla, tanto econômica e politicamente como geograficamente dos processos da produção (circulação, distribuição, consumo). Ela representa os vetores de uma racionalidade superior e do discurso pragmático dos setores hegemônicos, criando um cotidiano obediente e disciplinado (SANTOS, 1999).

A cidade-empresa da UHT, a Vila Permanente, vem representar conforme já abordado por Corrêa (1987), Becker (1997) Trindade Jr. & Rocha (2002) um verdadeiro *enclave* urbano na Amazônia. Considerando-se que o seu arranjo espacial é a negação de um passado regional amazônico (TRINDADE JR. 2013), constitui-se, muito diferente - da solidariedade orgânica - que é criada no local, e espelha uma solidariedade organizacional, que respeita as diretrizes e ordens da empresa (SANTOS 1994). Sua consolidação na configuração territorial representou a nova composição da divisão territorial do trabalho que se sobrepôs em Tucuruí.

Assim, uma “vila programada e fechada” foi estabelecida, principalmente durante a primeira etapa da construção da UHT (entre os anos de 1976 e 1986). Desde, da sua localização próxima à Usina, para facilitar o acesso ao canteiro de obras, bem como na concepção urbanística desenvolvida; que adequou o perfil do relevo à estratificação sócio-profissional.

Havia uma organização espacial em que a estratificação e hierarquização estiveram nítidas no tamanho e nos materiais das casas, no acesso aos equipamentos coletivos de lazer. Em vista disso, as habitações dos cargos de chefias possuíam um maior número de cômodos, construídas em alvenaria e situavam-se na parte elevada da topografia do relevo, área em que a denominação das ruas faz referência de modo geral aos países de maior poder aquisitivo e qualidade de vida, aos países ricos, enquanto aos cargos de menor qualificação técnico-profissional as residências foram projetadas de maneira geminada ou seriada, com um padrão de qualidade inferior, tanto no que pese a dimensão da casa, quanto ao material utilizado (PEREIRA; SILVA e FERREIRA, 2002).

Uma organização espacial que exemplifica de fato as 4 características e funções básicas que segundo Rocha (2008b) asseguram as especificidades dos núcleos urbanos das cidades-empresa, portanto, a *company town* - Vila Permanente, apresenta-se, dentre os principais atributos: 1- uma extensão da linha de produção do próprio empreendimento; 2 – por ter sido planejada, já surgiu com equipamentos urbanos completos (rede de água, esgotos, asfaltamento, calçadas, centro comercial e de serviços), diferenciando-a do padrão regional de urbanização; 3 – possui um certo grau de autonomia econômica e política com relação ao contexto local e regional; e 4 – uma concepção urbanística fechada, na forma de “enclave” urbano, que permite um maior controle da força de trabalho mobilizada para o trabalho na obra e garante a eficácia da funcionalidade da empresa.

Nessa perspectiva,

Ao se atravessar a guarita de entrada da Vila Residencial, tem-se a impressão de se estar entrando em um “outro mundo”. É a realidade de um mundo intencionalmente produzido, racionalmente organizado. No traçado das ruas, na arquitetura dos edifícios, na disposição dos objetos, está escrita a história de um espaço pensado para funcionar segundo uma lógica bem definida. Desde a escolha do terreno, de sua localização, aos materiais usados, tudo feito em consonância com um objetivo específico e de acordo com os critérios condizentes com as necessidades da empresa e da mão de obra a ser abrigada (...)

Ruas traçadas à régua, casas comportadas em suas variações geométricas, milimetricamente posicionadas. São tão parecidas que quem viu uma parece ter visto todas, apesar das modificações, implementações que muitos dos seus habitantes já fizeram. Essa uniformização/padronização lembra um desfile de soldados.

Uniformizada, a cidade quase sempre está imersa no silêncio. O silêncio sólido das ruas asfaltadas, das casas enfileiradas – todas gêmeas, filhas da mesma mãe – (...). (PEREIRA; SILVA e FERREIRA, 2002, p.60;67).

Essa era a paisagem e a organização do arranjo espacial, predominante da Vila Permanente, na primeira etapa de construção da Usina Hidrelétrica. O espaço-tempo, da face da “cidade na floresta” em Tucuruí, com uma lógica extravertida e com vínculos de relações verticalizadas que pouco se estabelecia uma integração orgânica com o entorno e com a vida local próxima (TRINDADE JR., 2013).

Atualmente, mesmo ainda estando sob a administração da Eletronorte, os fixos e os fluxos permanente de outrora na Vila, o espaço produzido pela empresa ao grande capital, ganha outra aparência, as formas das casas se apresentam com outras cores e novas arquiteturas, seus moradores não se restringe apenas aos funcionários da empresa, a “cidade fechada” transfigura-se em “cidade semiaberta”, a transumância entre a sede de Tucuruí e a Vila Permanente tornaram-se mais comum no dia a dia, são estudantes que moram na cidade e estudam na Vila, pessoas que moram na Vila e trabalham na cidade e vice-versa, serviços e lazeres antes ofertados exclusivamente aos funcionários da empresa, são utilizados pela população residente na sede, As casas que eram gêmeas idênticas apresentam-se com cores diferentes e separadas por cercas (Figura nº 22).



FIGURA - 22: Vila Permanente e suas novas cercas. Foto – Veridiana Pompeu - Trabalho de Campo – Fev.2019.

O espaço planejado passa ter novas relações sociais, uma morfologia social nova é produzida pelo espaço vivido, há ao mesmo tempo entre suas relações uma coexistência e

simultaneidade de uma ordem –relativa- e/ou uma desordem -relativa- (LEFEBVRE, 2006). Uma Vila Permanente que cotidianamente estar sob uma nova “des-ordem” (relativa), suas casas vão apresentando os interesses e a identidade de seus moradores não mais da empresa (Figura nº 23).



Figura – 23: Boutiques em casas da Vila Permanente. Foto: Veridiana Pompeu- Trabalho de Campo – Fev. 2019.

Diferente do padrão de urbanização que se estabelecera na Company Town da Vila Permanente, na sede de Tucuruí foram formado diferentes padrões de organização intra-urbanos. A chegada do grande projeto hidrelétrico e a interligação rodoviária de Tucuruí com as rodovias (PA 263 e BR 422) definiram, para além da cidade da empresa, uma nova organização espacial, social e econômica e uma nova temporalidade alicerçada no tempo rápido, ao tempo veloz (SANTOS, 1994), cujo perfil populacional adquire traços do migrante, da mobilidade da força de trabalho e do capitalista empreendedor.

Um processo de urbanização e crescimento populacional significativo em pouco espaço de tempo (ver tabela nº 01):

Tabela nº 01 – População residente e situação do domicílio – Tucuruí-PA²⁰.

Tucuruí-PA	Situação do Domicílio	Ano				
		1970	1980	1991	2000	2010
	Total	9.921	61.123	81.623	73.798	97.128
	Urbana	5.628	27.308	46.014	60.918	92.422
	Rural	4.293	33.815	35.609	12.880	4.686

Fonte: IBGE - Censo Demográfico / Org.: Simão Bossi

²⁰ Segundo os dados do IBGE Tucuruí-PA apresenta no ano de 2018 uma estimada em 112.148 pessoas.

O crescimento populacional em Tucuruí, (que segundo o IBGE em 1970 a sede municipal apresentava 5.628 habitantes no ano de 1980, pico de construção da UHT, registrou um aumento para 27.308 habitantes) e a expansão urbana redimensionaram o espaço urbano, implicando um processo diferenciado de valorização espacial que promoveu a ampliação da estrutura física da cidade e o desenvolvimento e produção de um novo centro de comércio e de serviços. Tucuruí expandiu a sua malha urbana, quintuplicando sua área com a expansão urbana (ROCHA, 2008b).

Portanto,

ao redor, ao norte, a oeste e ao sul, a cidade, de forma desordenada, criava bairros periféricos espontâneos (Santa Mônica, Jardim Paraíso, etc). Grande parte das habitações e dos serviços desses “acampamentos” induzidos pelo crescimento populacional foi construída segundo os critérios e as condições, geralmente precárias, dos migrantes. Não havia controle sobre a terra, e as invasões de terra multiplicavam-se. Isso deu a Tucuruí um traçado urbano irregular, condicionado tanto pelo processo de ocupação como pelas características morfológicas do sítio urbano: declives acentuados, cortados por vales úmidos (...). (ROCHA, 2008b, p.301).

Outros, apresentavam um padrão pré-definido, como o bairro da Cohab e o Getat, idealizados a partir de ações coordenadas entre a prefeitura municipal de Tucuruí, Eletronorte e o Governo do Estado do Pará.

Deste modo, devido a grande demanda de moradores que Tucuruí já possuía nos anos de 1980 e o grande déficit de habitação, foi criado um grande conjunto habitacional por meio de convênio com a Companhia de Habitação do Estado do Pará – COHAB, surgindo assim o bairro da Cohab, com casas em madeira e arquitetura padronizada, arruamento e logradouros estabelecidos, situado nas proximidades do novo centro comercial (rua Lauro Sodré – parte alta da cidade) e nas mediações da BR-422.

O Getat como ficou conhecido o assentamento urbano do projeto de loteamento Caripé, estruturado pelo Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins – GETAT – órgão esse, que passou também a atuar na periferia da cidade disciplinando o processo de ocupação e organização dos assentamentos urbanos (ROCHA, 2008,b), caracteriza-se como outro bairro de Tucuruí pré-definido.

Assim, considerando o cenário da cidade de Tucuruí dos anos de 1980, marcado pela ampliação da demanda demográfica e pelo crescimento urbano é concebido o bairro do Getat, localizado ao norte do município com o ramal Porto da Balsa, cujo interesse é marcado por uma mescla e combinação de fatores de diferentes ordens, como: no plano interno - a) os

problemas sócio-espaciais locais (déficit de moradias, problemas de saúde humana, ausências de esgotos sanitários, insuficiência de distribuição de redes de energia elétrica e água, que provocavam fortes pressões sobre os serviços públicos; b) a inoperância da gestão municipal que, principalmente, ocorria perante o volume dos problemas urbanos, c) o arranjo e as articulações políticas locais; e d) [no plano externo] o papel exercido pelo Estado na regulação social e no controle urbano (FERREIRA, 2004).

Ferreira (2004) destaca ainda que o arranjo dos atores políticos locais e as articulações destes com as vias institucionais foram fatores decisivos à criação do bairro do Getat, sua consumação ficou organizada apenas no loteamento e no arruamento, a construção das casas foram feitas pelos próprios moradores que adquiriram apenas o lote²¹.

Diferente do bairro da Cohab que além de ter sido organizado o loteamento, arruamento, teve a construção das casas; estas foram vendidas a prestações às pessoas cadastradas no convênio – COHAB - do governo do Estado do Pará.

Deste modo, é marcante, no período rodo-energético, distintos padrões de formações intra-urbanas apresentados em Tucuruí. Bairros que se caracterizam segundo Trindade Júnior, Silva & Amaral (2008), diferente do padrão ligado à origem ribeirinha, de beira-rio. São na verdade bairros que se apresentam como: bairros de caráter mais *espontâneo*, em que o padrão de ocupação e referência não estar ligado à proximidade do rio, mas apresenta como referência outros elementos ligados mais a dinâmica da rodovia, possui uma configuração menos padronizada e mais aleatória; bairro *pré-definido*, seu padrão de ocupação foi estabelecido por loteamentos de iniciativa pública ou privada, apresentando uma racionalidade do traçado, em Tucuruí alguns se apresentaram com certo grau de organização do arruamento, pavimentação e infraestrutura urbana.

Além desses, uma nova face intra-urbana se estabelece em Tucuruí, no período rodo-energético, com o advento da dinâmica da rodovia, revelado em certa medida com a presença da BR 422²² uma organização de fixos e fluxos estruturadores de novas relações institucionais, econômicas e culturais, logo então, de diferentes usos e consumo do espaço.

²¹ “A listagem dos pretensos moradores foi elaborada pelo GETAT, mas atendendo a determinações políticas e interesses eleitorais, os atos de cadastramento e distribuição dos lotes estiveram ligados a uma engenharia política. Era realizadas distribuições de uma certa quantidade de senhas (que significava cada senha um lote) pela chefia da Unidade local do órgão GETAT aos aliados de grupo político, que por sua vez, escolhiam a quem distribuí-las.”(Ferreira, 2004).

²² Constituída inicialmente como ramal da BR -230/ Transamazônica no trecho do Município de Novo Repartimento, com a Lei nº 10.789 de novembro de 2003 altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a modificar a descrição da rodovia BR-422, na Relação Descritiva

Os estudos alertavam de norte a sul do Brasil que a Amazônia, em Tucuruí-PA, sediariam um dos mais vultosos empreendimentos econômicos, a U.H.E - Tucuruí, neste contexto de expectativas e promessas de crescimento econômico da cidade com a construção do empreendimento hidroenergético e ao conjunto de obras a ele associado fez com que além do crescimento populacional, houvesse uma significativa expansão do comércio.

Muitos comerciantes de variados ramos (hortifrútiis, armarinhos, bebidas, calçados, vestuários, etc) com a convicção de que a cidade se tornaria o “novo garimpo” na região se instalaram em Tucuruí. No primeiro momento, na parte “baixa” da cidade, onde predominava o comércio da Tucuruí “beira-rio”, posteriormente seguindo a oeste para interior do território, subindo o relevo e distanciado da beira do rio Tocantins, passaram a constituir sua comercialização na parte “alta” da cidade e a contribuir com a expansão da malha urbana.

Nesta perspectiva expansiva, se teve a construção do primeiro posto de combustível²³ em Tucuruí sob a autorização do CNP – Conselho Nacional de Petróleo – que naquela época era o órgão que emitia a certificação para o funcionamento, atualmente denominada de ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis).

Localizado nas proximidades da área de retorno dos aviões, da antiga pista de pouso das aeronaves que prestavam serviços a E.F.T., surge o Posto de combustíveis BR-Barreirinhas, na Rua Lauro Sodré, nas imediações da Praça do Rotary, atual centro comercial do espaço urbano de Tucuruí, no entroncamento que representa a conexão entre os diferentes padrões de assentamentos urbanos da cidade.

O posto de combustíveis BR-Barreirinhas, de certo modo, vem representar internamente a simbologia das formas e das relações sócio-espaciais da dinâmica do modo de vida urbano, onde a circulação, o desejo pelo tempo rápido e o consumo são as engrenagens desta dinâmica. Reflete ainda, a inserção de características da totalidade capitalista, cujo

das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, identificando em: BR 422 – pontos de passagem: entroncamento com BR-230 (Novo Repartimento) / Tucuruí / Cametá / Limoeiro do Ajuru. Unidade da Federação Pará com 367 km de extensão. Conhecida no trecho Tucuruí – Cametá como TRANSCAMETÁ.

²³ Um dos primeiros postos de venda de gasolina da cidade era na beira do rio, que funcionava sem licenciamento, depois teve a construção de outro, de propriedade do Sr. Raul onde atualmente é o BASA, (localizado na Rua Lauro Sodré - parte de cima), que depois passar a ser de propriedade do Sr. Baltazar Pimenta (vice-prefeito de Colinas-GO) que coloca as bombas onde situa o atualmente o Posto Barreirinhas, nas imediações da Praça do Rotary. Sendo em 18 de setembro de 1978, com o nome de Petro – peças Ltda passando a ser de propriedade do Srs. Armênio Oliveira Barreirinhas e Maria de Fátima Neves Barreirinhas com a venda de combustível e autopeças, em 10 de dezembro de 2003 passar a ter apenas a venda de combustíveis com a denominação de Posto BR-Barreirinhas. Entrevista concedida a autora com o Sr. Armênio Barreirinhas – proprietário do Posto de combustíveis – Br-Barreirinhas, ex-vice-prefeito de Tucuruí(terminou o mandato como prefeito entre o ano de 1986 a 1988) e 1º prefeito de Breu Branco(mandato do ano de 1993 a 1996).

movimento e a circulação potencializam a economia e as relações espaciais locais com outras escalas.

Em outras palavras, poder-se-ia destacar segundo Santos (1994) que o Posto BR-Barreirinhas exemplificaria a admissão, no espaço geográfico de Tucuruí, de uma tecnosfera e uma psicofera da dinâmica urbana de espaços hegemônicos. Essa tecnosfera e psicofera foram ampliadas com a intensificação da circulação e dos transportes realizados, em Tucuruí, a partir das rodovias, sendo a BR-422 uma das vias mais importantes.

2.3.1 - A 422 e os seus fixos e fluxos na cidade de Tucuruí.

Situada mais no interior do território, na parte elevada topograficamente do relevo distante da beira do rio Tocantins, a área do percurso intra-urbano em Tucuruí da BR-422 se constituiu em um importante local de acumulação de capital e onde as condições para a reprodução da força-de-trabalho tornou-se maior (CORRÊA, 1997) é onde também se teve uma organização espacial que refletiu em um maior número as características da sociedade ligada a dinâmica da rodovia.

Assim sendo, nas mediações e bordas, em perímetro urbano da BR 422²⁴ em Tucuruí, outra centralidade de comércio e serviços passaram a estar disposta ao longo da rodovia, dando a cidade uma feição oposta ao seu processo de origem, de cidade ligada à dinâmica ribeirinha. Logo, “a cidade que outrora se expressava como um padrão de ocupação urbana, formada a partir do rio, adquire outras feições, afastando-se e recriando-se através de outros espaços” (FERREIRA, 2004, p.51). Outros sistemas de objetos e sistemas de ações passaram a serem estruturados com a interligação de Tucuruí realizada a partir das rodovias e implantação do grande objeto, a UHT.

Considerando segundo Santos (1999) que o espaço é como um sistema de objetos e sistemas de ações, torna-se esclarecedor identificar a partir das formas (sistema de objetos) e de suas funções, dos seus conteúdos (sistemas de ações) que compõem a paisagem no percurso intra-urbano da BR 422 a expressão material e os fluxos que dão existência a “espacialidade da cidade da rodovia” em Tucuruí.

Deste modo, na 422 observa-se:

A presença da rua larga e dupla demonstra que seu papel é garantir a passagem, de maneira especial aos veículos de transportadoras, caminhoneiros que abastecem o comércio

²⁴ Em perímetro urbano a BR-422 o logradouro passa a ser identificada como Avenida Brasília, Avenida Veridiano Cardoso e Rua Lauro Sodré.

local e de enfatizar que a cidade é para os fluxos de veículos automotores, para a circulação do capital.

O significativo número de postos de combustíveis em suas margens, um total de 7, aponta que a intensidade dos fluxos de pessoas e capitais na cidade se estabelecem frequentemente com a utilização do transporte terrestre rodoviário.

Há aqueles que possuem uma extensa área, como exemplo o Posto BR Petromax e o Posto Ipiranga -São Pedro - (Figura nº 24) são como “hotel-garagem” para caminhoneiros de vários locais do Brasil e são expressões da pausa dos fluxos que chegaram para a cidade pela BR-422.



Figura -24: Posto Ipiranga (São Pedro) na BR 422 – Tucuruí-PA. Foto: Veridiana Pompeu – Trabalho de Campo – Fev.2019.

A paisagem testemunha com o enfileiramento de caminhões no pátio dos postos de combustíveis que as mercadorias e produtos dos estabelecimentos comerciais chegam à cidade em maior número pelo meio de transporte terrestre, utilizando-se frequentemente do modal rodoviário.

Outro elemento a ser pontuado, estar na diversificação e sofisticação dos serviços dos postos de combustíveis na BR-422. As lojas de conveniência é o novo ponto de encontro de pessoas na cidade (Figura nº 25), marcando a espacialidade de um modo de vida urbano de outra lógica, a ordem global, que segundo Santos (2014) busca impor a todos os lugares uma

única racionalidade, preenchida por uma solidariedade que é produto da organização, de um acontecer hierárquico fundamentada a partir de escalas superiores ou externas à escala do cotidiano, trata-se de um cotidiano imposto de fora em que as relações são mais pontuais do que contínuas; é a teleação, isto é, aquela presença de corpos ausentes, comandado por uma informação privilegiada. Representando os recortes espaciais das verticalidades (SANTOS, 2014, 1999).



Figura – 25: Conveniência – ROTA 422. Fonte: <https://www.facebook.com/pg/rota422/photos> - acesso 21/02/2019.

Tal reflexão teórica de Santos (2014) é constatada, nas dependências do posto de combustíveis - Auto Posto Popular – representante da multinacional petrolífera anglo-holandesa Royal Dutch Shell, na Conveniência – ROTA 422 com os seus serviços de bar e lanchonete. Estes tipos de encontro adiciona ao período rodo-energético características de um modo de vida em que o entretenimento, o lazer são utilizados como mercadorias a serem consumidas e direcionadas para a 422 onde se apresenta hoje o maior movimento da cidade de Tucuruí.

Outro elemento importante tem-se a localização do Terminal Rodoviário – Suely Zinn Furman – que além de indicar que Tucuruí estar interligado pela rodovia, demonstra a nova relação da cidade na rede urbana Amazônica, que outrora predominava em “dendrítica” (CORRÊA, 1987) e era regida pelo tempo do rio, hoje é muito mais coordenada e gerida pelas determinações das estradas de rodagem.

O Terminal Rodoviário (Figura nº 26) é a representatividade que movimento de saída e de entrada de Tucuruí agora em sua maioria são feitos pelo eixo rodoviário. A presença de diversas empresas de transportes de viagens com linhas de ônibus estadual e interestadual (ver Quadro nº 06) exemplifica a interação espacial que Tucuruí possui com diferentes centros urbanos, desde os que estão em sua região imediata aos que estão nas regiões centrais do Brasil. Há uma interação espacial em diferentes escalas que são depositadas no uso da rodovia.



Figura - 26: Terminal Rodoviário de Tucuruí-PA. Foto: Veridiana Pompeu. Trabalho de campo – Jan.2019.

Quadro nº 06 - Empresas de Transportes Rodoviários em Tucuruí-PA.

Tipo	Empresa	Interações Espaciais
ÔNIBUS	AÇAILÂNDIA	Marabá- Parauapebas Canaã dos Carajás – Rondon - Dom Eliseu- Açailândia- -Itinga- Imperatriz- -São Luís —Buriticupu- Santa Inês –Santa Luiza- Miranda
	BOA ESPERANÇA	Belém – Altamira – Teresina
	COMASPA	Cametá
	GUANABARA	Teresina – Campo Maior – Piri-piri – Tianguá – Sobral – Fortaleza – João Pessoa – Natal – Recife – Macéio – Mossoró – São Luís – Juazeiro do Norte – Crato – Campina Grandes – Barreiras – Santa Inês
	JALENTUR	Goiânia – Araguaína – Anapólis – Guaraí – Paraíso – Gurupi – Porangatu – Aparecida de Goiânia
	OURO E PRATA	Altamira – Tailândia – Santarém – Novo Repartimento - Ruropólis
	REAL MAIA	Guaraí (TO) – Miranorte (TO) – Paraíso (TO) – Gurupí (TO) – Anapólis (GO) – Goiânia (GO)- Barra do Garças(MT) – Primavera do Leste (MT) – Campo Verde (MT) – Cuiabá (MT) – Várzea Grande (MT) – Uberlândia (MG) – Uberaba (MG) – Ribeirão Preto (SP) – Campinas (SP) – São Paulo (SP).
	TOP CARAJÁS	Goianésia-Jacundá-Nova Ipixuna-Marabá
	VIAÇÃO TUCURUI	Breu Branco
VAN /	COMASPA	Breu Branco – Novo Repartimento – Pacajá – Tailândia -

MICRO- ÔNIBUS	Goianésia do Pará – Jacundá, Nova Ipixuna – Marabá – Baião – Mocajuba - Cametá.
------------------	--

Org.: Veridiana de Souza Pompeu / Trabalho de Campo – Janeiro/2019.

Outro elemento revelador presente na 422 é a nomenclatura²⁵ do Terminal Rodoviário, que dá sinais que o período rodo-energético representa o momento que a cidade passou a agregar pessoas de diferentes recantos do território brasileiro, vindos não só do Nordeste, mas também do extremo sul do país. Indica que os migrantes atraídos pela expansão da fronteira do capital na Amazônia, não se inseriram apenas como força operária, mas passaram a fazer parte da produção do espaço urbano tomando a frente das decisões do poder político municipal de muitas cidades na região.

Isso exterioriza que além de serem presente novas formas, nova paisagem, outra configuração política se instala no espaço-tempo rodo-energético. No Rodo-energético passou ser representativa a nova composição política que passa a ser desenhada em Tucuruí. Testemunha que “o arranjo político da cidade estrutura-se através da formação de uma classe modernista local” (FERREIRA, 2004, p.56), desfazendo-se da base política estruturada nos grupos políticos atrelados as elites históricas, comumente ligada a oligarquia da castanha e a E.F.T²⁶.

O espaço-tempo rodo-energético exprime:

O revigoramento do poder local que passa a ocorrer a partir de 1982/84 não tem como substrato a revitalização da oligarquia da castanha, os velhos caciques locais, mas a recomposição hegemônica a partir das novas forças ali presentes. (ROCHA, 1998, p. 240).

Esses processos sociais deram origem a outras formas, movimento e conteúdo sobre o espaço urbano (CORRÊA, 1997) em Tucuruí. Novos atores passaram a modelar a organização do espaço, criando processos espaciais, que conforme Corrêa (1997) caracteriza-se em centralização e coesão. Dentre esses atores destacam-se os empresários do ramo de

²⁵ O Terminal Rodoviário de Tucuruí- recebe o nome, em homenagem póstuma, à genitora do prefeito Cláudio Furman, natural da região Sul do Brasil, cidade de Londrina – Paraná, que impulsionado pelo momento de expansão do grande capital na Amazônia, pelos grandes projetos, como a UHT, instala-se em Tucuruí por volta dos anos de 1976, ligado ao ramo de fazenda, serraria e laminados e administrador/proprietário de um Hotel construído na cidade. É eleito prefeito durante o pico de construção da UHT, gestão de 1983 a 1988 (1º mandato), sendo que no período de 1986 a 1988 é convidado pelo, então governador do Estado, Jader Barbalho, a exercer o cargo de secretário de Agricultura do estado do Pará, assumindo seu vice o Sr. Armênio Barreirinhas, comerciante do ramo de posto de combustíveis e autopeças. O Terminal Rodoviário é obra do segundo mandato de prefeito (1997 a 2000), o início de sua construção é de 1998, sendo inaugurada apenas em seu terceiro mandato (2005 a 2008), no ano de 2007.

²⁶ Até o ano de 1982 a gestão municipal esteve ligada a ferrovia, tendo o Sr. Pedro Paulo Antônio Miléo (mandato de 1977-1982), funcionário da E.F.T, como o último representante político deste período, passando a ser corporificado por outra conjectura política no mandato de 1983 a 1988 -Cláudio Furman(prefeito) e Armênio Barreirinhas (vice-prefeito).

postos de combustíveis, locadora de veículos, autopeças, hotelaria, agências bancárias, agentes imobiliários e o Estado.

Assim, em Tucuruí na área intra-urbana da BR-422, a centralização das principais atividades comerciais (supermercados, lojas de departamentos, farmácias) e de serviços (hotelaria, saúde, educação) fez emergir o novo centro comercial (Figura nº 27), muitos desses estabelecimentos ligados à dinâmica da rodovia e a agropecuária, como Postos de combustíveis e Lojas do ramo agropecuarista.

A concentração dos fluxos e fixos, agora voltados para a mediação urbana da BR-422, em Tucuruí, fez com que o solo urbano apresentasse um mosaico de usos (Figura nº 28). Estes são desde uso misto, religioso, institucional, educacional e de uso jurídico. A presença destes delineia durante certo período um movimento diferenciado na parte central da cidade, podendo ser observados, por exemplo, nos estabelecimentos de uso institucional e de uso religioso. Os estabelecimentos de uso institucional só são utilizados durante o período diurno e de segunda a sexta-feira, já os de usos religiosos são comumente utilizados durante alguns dias da semana, geralmente aos domingos, intercalando-se pelo período da manhã ou da noite, dependendo de algumas denominações religiosas. Esse mosaico de uso do solo urbano vem responder as novas demandas que a cidade passou a ter com o crescimento urbano.

A abertura da rodovia e o intenso número de fluxos de veículos automotores configuraram o processo espacial de coesão (CORRÊA, 1995), isto é, incitou a aglomeração de atividades complementares ao longo da BR-422, dentre as quais se destacam restaurantes, churrascarias (sinalizando os hábitos alimentares dos migrantes, em especial, do sulista), serviços de hotelaria, dormitórios, farmácias e entretenimento (Figura nº 29).

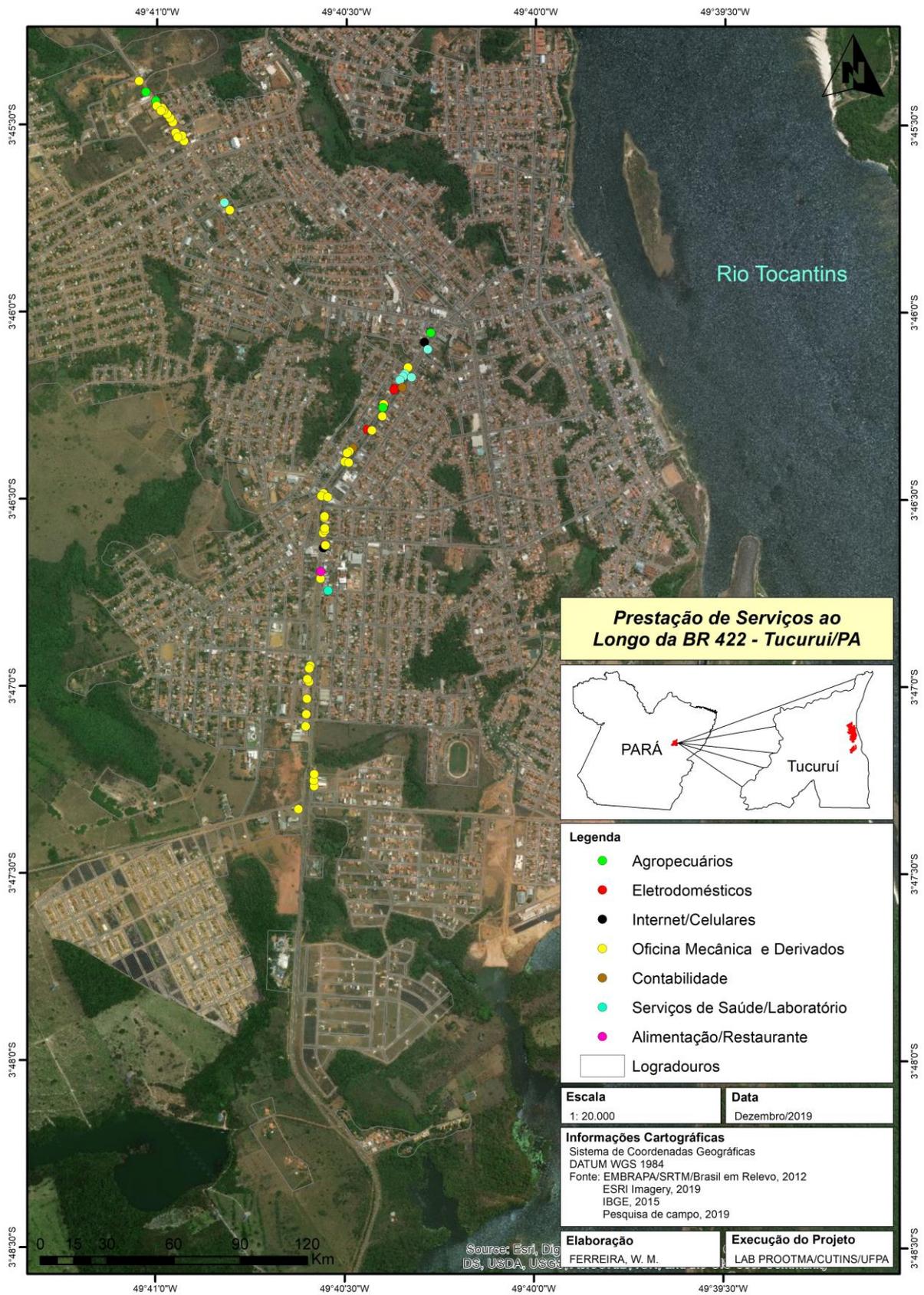


Figura – 27: Mapa – Tipos de Serviços ao longo da BR 422. Elaboração: FERREIRA, W.M.

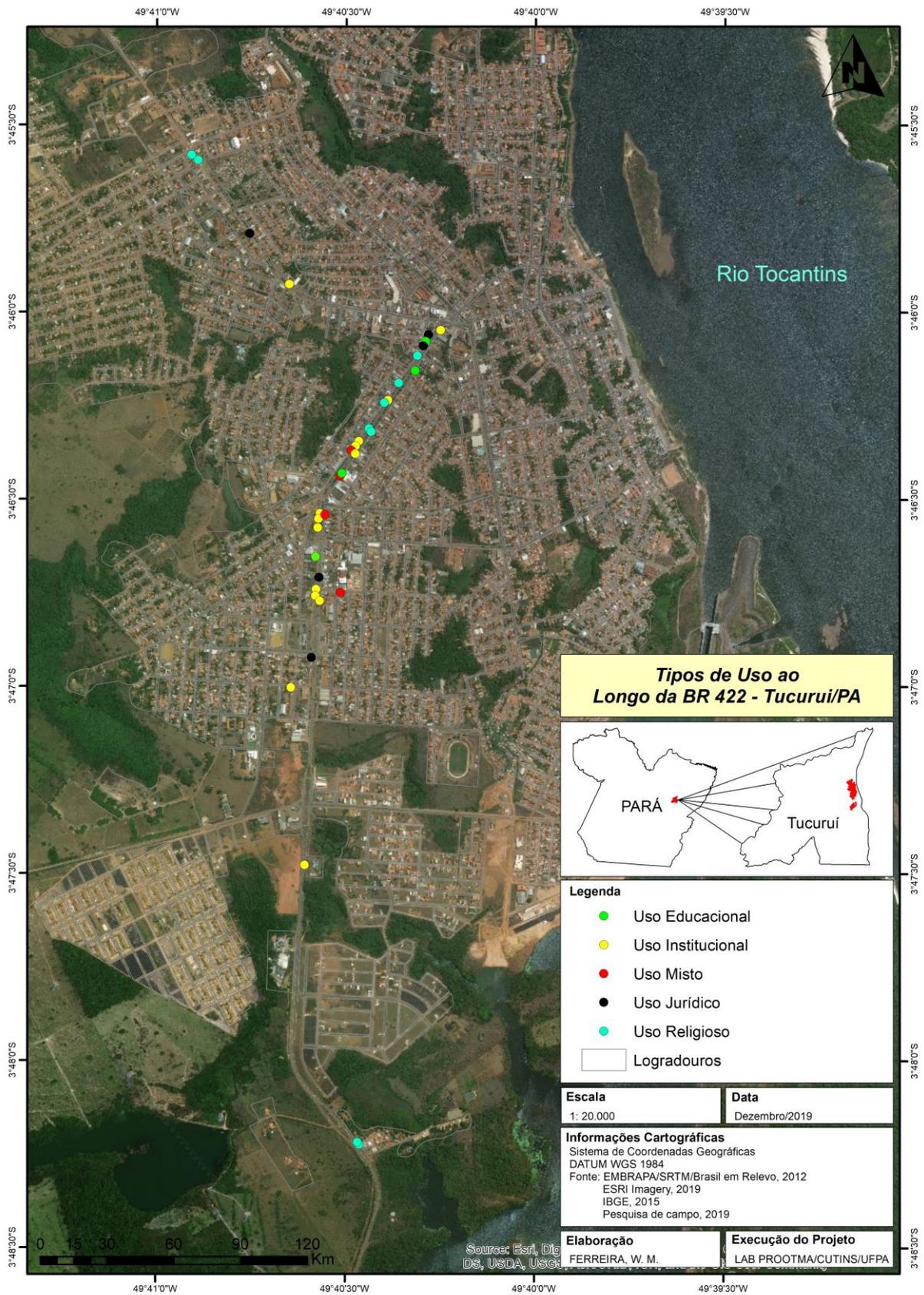


Figura – 28: Mapa – Tipos de Usos ao longo da BR 422. Elaboração: FERREIRA, W.M.

Sendo a rodovia uma das principais portas de entrada-e-saída de Tucuruí, o seu trajeto tornou-se o itinerário básico dos fluxos de pessoas, mercadorias, de automóveis, de caminhões e com isso muitas atividades e serviços passaram a estar voltadas para as mediações urbanas da BR-422, como pode ser visualizadas na concentração de oficinas mecânicas, borracharias no representativo comércio de Lojas de autopeças e postos de combustíveis.

Com o período rodo-energético, as atividades desempenhadas pelos borracheiros, mecânicos, frentistas de postos combustíveis, lanterneiros, vendedores especializados em lojas de autopeças passaram ser desenvolvidas em maior número em Tucuruí. Isso mostra que ao mudar o conteúdo da cidade, mudam-se também as relações de trabalho. Se no Flúvio-ferroviário se tinha um número considerável da participação dos estivadores, pilotos de embarcações, gerentes da castanha, cozinheiro e tripulantes de barcos, maquinistas, envolvidos no processo de produção e circulação do espaço, nos últimos tempos, há esses novos agentes ligados à dinâmica do Rodo-energético.

Tais mudanças podem ser explicadas pelo número significativo de sua frota de veículos. Segundo dados do IBGE (2016), Tucuruí apresenta uma frota de 29.731 veículos (Tabela nº 02), distribuídos em diferentes tipos, o que vem ressaltando que o meio transporte terrestre é o mais utilizado em Tucuruí e que o modo de vida urbano tem criado a necessidade de circulação e primado pelo movimento do tempo rápido, o tempo do capital, assim sendo a oferta de atividades relacionadas a autopeças, oficinas mecânicas acaba por ser bem presente na cidade:

Tabela 02 – Frota de Veículos / Tucuruí-PA.

Tipo	Qtde
AUTOMÓVEL	7.169
CAMINHÃO	915
CAMINHÃO TRATOR	95
CAMINHONETE	2.106
CAMIONETA	426
MICRO-ÔNIBUS	91
MOTOCICLETA	13.985
MOTONETA	4.080
ÔNIBUS	225
TRATOR DE RODAS	0
UTILITÁRIOS	140
OUTROS	499

Fonte: IBGE/2016 – Frota de Tucuruí-PA.

E ao longo do percurso intraurbano da BR-422 em Tucuruí, um total de 7 borracharias, 5 serviços de despachantes, 38 lojas de autopeças e pneus, 28 oficinas mecânicas e lanternagem

Deste modo, muito presente a complementariedade. A localização do Terminal rodoviário estabeleceu em seu raio de ação a instalação da rede hoteleira, restaurantes, farmácias, ponto de táxi e mototaxistas²⁷, os postos de combustíveis potencializaram também a presença dos circuitos inferiores (SANTOS, 2008), representados pelos serviços de borracharia, lanternagem (Figura nº 30).

As concessionárias de carros (Disbrava, Lucena, Revemar) e as agências bancárias (Caixa Econômica e Banco do Brasil), por conseguinte é a expressão do circuito superior, (Figura nº 30) quanto as lojas de autopeças e acessórios de carros e motos e as locadoras de veículos se classificariam em circuito superior marginal, por apresentar de certo modo um caráter emergente (moderno) estabelecidos na 422.

²⁷ Atualmente Tucuruí possui 550 mototaxistas, regulamentado pela Lei Municipal nº 8.548 de 14 de Dezembro de 2009, sendo 390 ligados ao SIMOTU – (Sindicato dos Mototaxistas de Tucuruí – fundado em 13 de março de 2001) e os 164 ligados a ASMOTUC – (Associação dos Mototaxistas de Tucuruí), com uma tarifa de média de 5,00 reais. E um Sindicato dos Taxistas, o SCAVR TUC (fundado em 03 de março de 1983), possuindo atualmente, 170 associados / “pontos de táxi” e circulando na praça apenas 70 táxis, com uma tarifa de 20,00 reais. Entrevista concedida a autora por José Wilson Pereira Lopes (Presidente do SIMOTU) e Jeovaldo Nunes Matos (Presidente do SCAVR TUC).

Representando, o Estado como um dos atores que modelam a organização do espaço, tem-se a UEPA – Universidade Estadual do Pará - , a CIRETRAN/DETRAN – Circunscrição Regional de Trânsito/ Departamento Estadual de Trânsito. Estabeleceu-se também nas mediações da 422 os serviços de Despachantes, autoescolas, exames clínicos ligado a questão de CNH - carteira Nacional de Habilitação.

Na área mais ao norte da rodovia, no trecho que interliga Tucuruí a Cametá, os estabelecimentos comerciais estão mais vinculados ao ramo madeireiro, serraria, movelaria, agrolojas, oficina de veículos pesados, como tratores, caminhões (Figura nº26).

Outro ponto relevante da BR-422, entre a Vila e a Praça do Rotary, é a concentração das Universidades tanto pública (UEPA) quanto privada (GAMALIEL, UNOPAR, UNIDERP). Estas impulsionaram uma maior circulação de pessoas, veículos, moto-táxis, nesta mediação da BR, principalmente no período noturno, e atraíram para esta área estabelecimento de entretenimento, vendedores de lanches, hambúrgueres e churrasquinho.

Em vista desses processos sociais e espaciais, torna-se visível nas formas e nos conteúdos espaciais a face da dinâmica da rodovia em Tucuruí e a centralidade exercida a partir desses processos frente a municípios vizinhos.

2.4 O espaço-tempo global-local: a cidade de Tucuruí e os novos eixos.

Diferente do período flúvio-ferroviário em que a mancha urbana era apenas uma estreita faixa, paralela ao rio, predominando uma população de origem local-regional a partir do período rodo-energético a mancha urbana se expandiu configurando um mosaico de relações sócio-culturais e assentamentos urbanos.

Tendo como base o processo de Expansão da Malha Urbana em Tucuruí (Figura nº 31) observa-se que seu espraiamento ocorre na 1ª, 2ª e início da 3ª fase do período rodoenergético, havendo essa expansão e o crescimento populacional em Tucuruí decorrente da grande circulação de capital proveniente da construção da hidrelétrica (em sua primeira etapa: entre 1976 e 1986 e segunda etapa: entre 1998 e 2003).

Momento esse que segundo Santos (1982), o espaço passa aderir feições do novo e do externo em virtude da implantação do grande objeto técnico, a UHE-Tucuruí, contrastando deste modo, a ordem local vigente com a ordem global, que é portadora de uma racionalidade superior, veículo do discurso pragmático dos setores hegemônicos (SANTOS 1994).

A 4ª fase do período rodo-energético (do ano de 2005 a 2018) consolida o intenso processo de urbanização que Tucuruí passou a ter com a implantação da UHT e com sua integração via rodovia.

Expansão da Malha Urbana de Tucuruí-PA

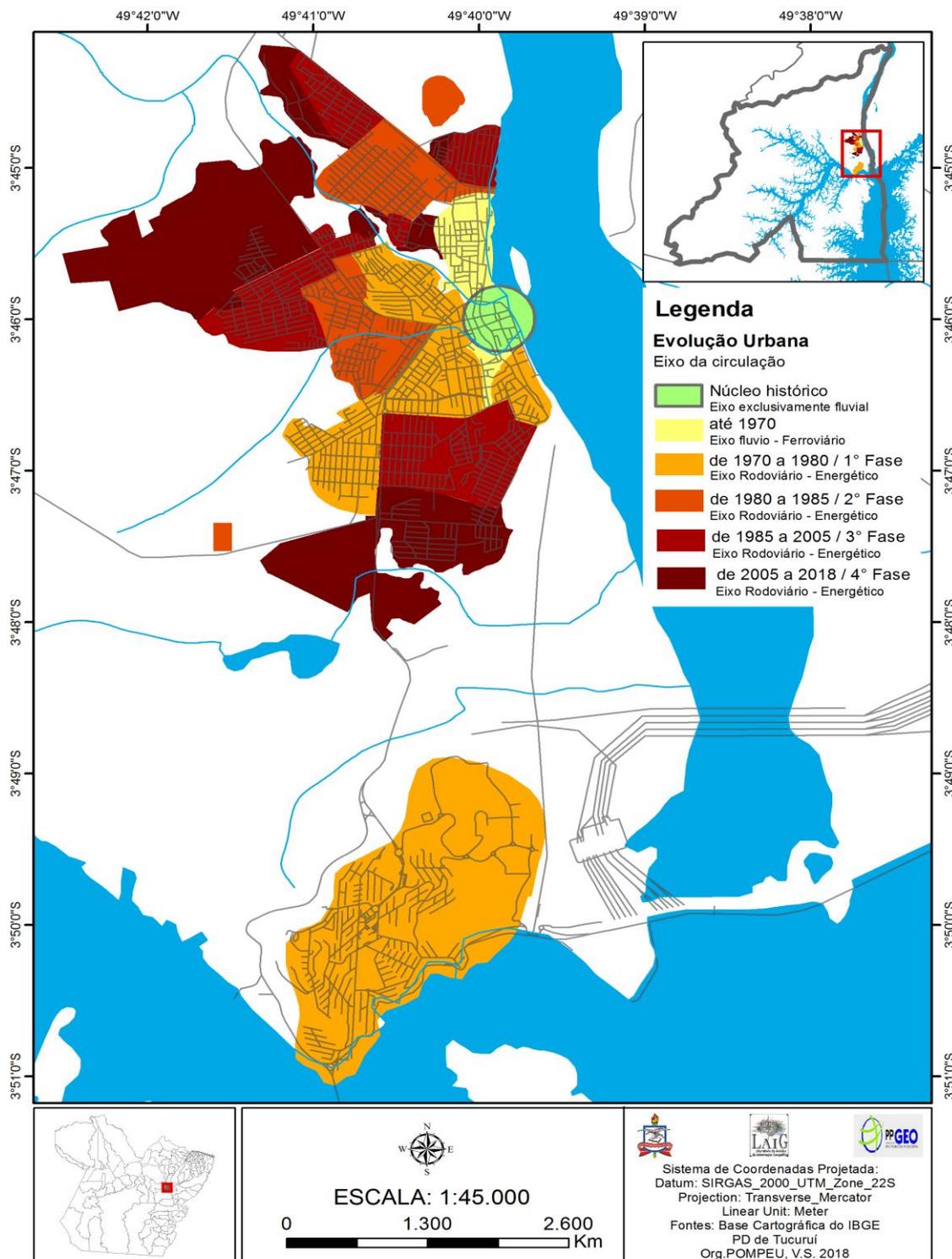


Figura – 31: Mapa – Expansão da Malha Urbana de Tucuruí-PA. Elaboração: POMPEU, V.S.

Em vista disso, observam-se segundo os registros do último censo do IBGE (2010) 92.422 pessoas em Tucuruí estão em domicílio urbano e apenas 4.686 pessoas estão em domicílio rural, ilustrando o que Becker (1997, 2007, 2013) realçava sobre a urbanização da Amazônia, em especial de sua parte oriental, que “a fronteira já nasce urbana” e que a região se apresenta como uma “floresta urbanizada”. Essa 4ª fase vem representar a expansão da cidade pela cidade, sem estar relacionada exclusivamente ao empreendimento da UHT, contudo incluída, mesmo de forma não homogênea, ao meio técnico-científico informacional (SANTOS 1994).

Os valores dos royalties (de 12, 009,573. 96 R\$ em 2018 - aneel) e a implantação e consolidação posterior de serviços em educação, de nível Técnico e Superior, com a instalação de universidades públicas: UFPA, UEPA e IFPA, e privadas GAMALIEL, UNOPAR, entre outras; os serviços de saúde oferecidos pelas clínicas e laboratórios particulares, bem como o atendimento de média e alta complexidade oferecido pelo Hospital Regional, dão a Tucuruí um caráter de centro médio regional de serviços de saúde e educação e fortalece suas interações espaciais com outros municípios, aumentando sua importante responsabilidade territorial em sua região geográfica imediata.

Novos conteúdos e novos comportamentos sob a égide do mercado global (SANTOS & SILVEIRA, 2008) são incorporados a Tucuruí, a presença de agências bancárias (de economia mista, privado e público), como o Banco do Brasil, Bradesco, Caixa Econômica Federal, Banpará e Banco da Amazônia; cursos profissionalizantes em línguas estrangeiras, especialmente em espanhol e inglês, como o CCAA-Tucuruí, CNA-Tucuruí, WIZARD-Tucuruí; boutiques que representam grifes de âmbito internacional e nacional (Carmem Steffens, Ellus Jeans, Colcci, Calvin Klein, entre outras), operadoras de telefonia celular (Tim Vivo, Claro e Oi), franquias da rede Subway²⁸ e o espraiamento de vendas de hambúrgueres, comidas japonesas e pizzas que se utilizam das redes sociais para o anúncio e vendas com entregas em domicílio, estreitando novos hábitos alimentares, do global ao local, ao consumidor-cidadão tucuruense.

Concomitante os serviços de locação de automóveis, os transportes agilizados de mercadorias e correspondências realizados pela agência de Correios, o serviço de educação a distância oferecida em muitos cursos de nível superior por universidades privadas atuando em Tucuruí, como a EaD Universidade Estácio/Tucuruí, Centro Universitário Anhanguera,

²⁸ Subway é uma rede norte-americana de restaurantes fast food, com especialidades em vendas de sanduíches.

Universidade Pitágoras Unopar, Centro Universitário Internacional –Uninter, Faculdade da Lapa- Fael, Faculdade de Uberaba – Uniube, , bem como a conexão oferecida em comunicação e entretenimento com cinco emissoras de rádio (Rádio Floresta FM (104,7) e AM (1500), Energia FM, Nova FM (90,9), Filadélfia FM (105,9), 3 salas de cinemas ligados ao Grupo Mobi Cine testemunham os nexos do mundo globalizado na escala local.

São as verticalidades (SANTOS, 1994) produzidas pelas incorporações capitalistas do espaço geográfico tucuruense, ou como dissera Lefebvre (2004) em “A Revolução Urbana” são os “signos do urbano” representados por esse conjunto de fixos e fluxos acima listados.

A par disso e fazendo uma sobreposição do crescimento demográfico de Tucuruí dos últimos censos (Tabela nº 01 – pg: 97) com a expansão da mancha urbana (Figura nº 31 – pg: 125) é perceptível destacar que o aumento populacional em Tucuruí, seguido do aumento significativo do número de assentamentos urbanos (bairros), a produção do espaço como um todo estivera influenciado, em primeiro plano pela construção do empreendimento hidrelétrico e de suas obras, e em segundo plano, estivera pela ampliação de trabalhos no comércio (supermercados, magazines, lojas de calçados), nos bancos (apesar de um nº bem menor), na rede hoteleira, restaurantes, entre outros, que deram à cidade o fortalecimento tanto do circuito inferior, em maior grau, quanto do circuito superior da economia²⁹.

Atualmente pode-se inferir a existência de um processo de acumulação produzindo a própria cidade, que não se vincula exclusivamente a hidrelétrica de Tucuruí, os condomínios, a título de exemplo, são expressões dessa nova produção sócioespacial e reproduzem, de certo modo, as novas relações sociais de produção cuja determinação se dá a partir da sociedade urbana.

²⁹ Considerando as modernizações atuais, especificamente nos países subdesenvolvidos, com as criações de sistemas tecnológicos que dão formas modernas de difusão de informações e novas formas de consumo, Santos (2008) identificou que esse processo resultou na formação de dois circuitos de produção, distribuição e consumo dos bens e serviços, cuja atuação define as formas de organização do espaço. Um ficou caracterizado por circuito superior da economia, que se define por suas atividades utilizar-se de tecnologias avançadas, dispor de crédito bancário, apresentar uma organização burocrática, manipular grandes volumes de mercadorias, quando reduzidas com preços altíssimos (lojas especializadas); o seu número de emprego é reduzido, geralmente os preços são fixos, há uma preocupação na acumulação de capitais. E o circuito inferior da economia, cujas atividades são baseadas no trabalho intensivo, concentra a população pobre e sem qualificação profissional, o crédito em sua grande maioria relaciona-se ao crédito pessoal direto (no uso do dinheiro líquido), o emprego é volumoso e raramente permanente, com baixa remuneração salarial e o contrato muitas vezes é um acordo pessoal entre patrão e empregado, ou se dá pelo trabalho autônomo, há uma grande oscilação nos preços das mercadorias e serviços, pouca ou quase nula a acumulação de capital, volta-se mais para sobrevivência e manutenção da vida cotidiana da família.

Até o ano de 1970 a cidade se configurava em apenas quatro bairros: o bairro da Matinha (núcleo histórico/ a Barrosada), o bairro da Jaqueira (antigas imediações das instalações da EFT/ bairro da Estrada), o bairro do Mangal (imediações do rio Tocantins) e o bairro Colinas (antigo Alto do Bode).

A partir da década de 1970, entre os anos de 1973, quando se realizaram os estudos sobre o aproveitamento hidrelétrico do rio Tocantins, começa a expandir a área com os assentamentos urbanos, momento que é construído o primeiro bairro planejado de Tucuruí, a Vila pioneira.

Assim, entre os anos de 70 e 80, há uma expansão para a parte mais elevada e interior do território com assentamentos urbanos que tiveram uma formação espontânea, como a área do antigo bairro Aeroporto Velho, área da antiga pista de pouso da E.F.T., hoje o bairro Santa Isabel, outros como a company town da UHE-Tucuruí, a Vila Permanente e seus bairros satélites, foram planejados com toda infraestrutura urbana. Tem o início de formação do bairro da Cohab e se intensifica, período de 1980 a 1985, a constituição e a expansão da mancha urbana mais ao norte, constituindo o bairro do Caripé (Getat) e a oeste com os bairros da Nova Tucuruí, Góes Calmon (Paravoá), Santa Mônica.

Quando se retoma o crescimento do contingente populacional com as obras da 2ª etapa da UHE-Tucuruí, caracterizando a 3ª fase do período rodoenergético – de 1985 a 2005- há o crescimento de assentamentos urbanos espontâneos, como os bairros: São Sebastião, São Francisco, Jardim Alvorada, Jardim Colorado.

Sendo a partir dos anos 2000 uma significativa expansão da malha urbana, resultando no surgimento de muitos bairros, sendo alguns afastados do centro de comércio da cidade, outros próximos, surgidos a partir de ocupações urbanas e loteamentos de áreas de sítio e de pequenas propriedades (chácaras/fazendas) que estavam localizados em área de divisa dos bairros já existentes, como o bairro do Carajás (loteamento de uma área que fica entre o bairro do Jardim Paraíso e o Getat).

Outros foram constituídos a partir de reflexos de uma ordem não constituída em âmbito local, mas sim, imbricados à escala do capital global que ativamente reordena os espaços para intensificar e promover a produção e circulação do modo de produção capitalista, a exemplo o bairro da Nova Matinha (apesar de seu conteúdo espacial, suas relações socioculturais expressarem muito mais uma relação com a dinâmica ribeirinha) e os Buritis I e II.

O bairro da Nova Matinha constituído, com um total de 220 casas, para atender ao remanejamento de algumas famílias do bairro da Matinha, atingidas pelo canal das eclusas de Tucuruí, inter-relaciona a uma ação combinada de processos regionais, nacionais e globais, de políticas de desenvolvimento e integração do Brasil ao competitivo mercado de grãos. Isso se explica por ser a construção das eclusas de Tucuruí infraestrutura importante do projeto de integração da Hidrovia Araguaia-Tocantins, que visa em sentido amplo, à circulação espacial dos recursos minerais e agropecuários, em grandes escalas, entre a região Centro-oeste do Brasil e a Amazônia.

Em outras palavras, se pode destacar que, a concepção de construção das Eclusas de Tucuruí e na tangencial a concepção do Nova Matinha, segue uma matriz de planejamento e gestão cuja finalidade demonstra ser a modernização do espaço urbano e o crescimento da economia nacional atrelados aos planos de desenvolvimento voltados para o mercado (FERREIRA & POMPEU, 2007). Estes planos, por sua vez, acompanhavam a nova dinâmica de investimentos instaurada pelos eixos nacionais de integração e desenvolvimento (ENEID'S), em especial aos eixos que referem a Amazônia Oriental (BECKER, 2001) e pelos projetos pontuais de infraestrutura, como a Hidrovia Araguaia-Tocantins, concebida para atuar e dialogar com mercados globalizados e altamente competitivos, o mercado de grãos (BECKER, 2007).

Todavia, as eclusas repercutem antes mesmo do seu pleno funcionamento na (re)configuração social, cultural, política e econômica da cidade de Tucuruí, refletindo principalmente nas famílias ribeirinhas remanejadas que tiveram suas vidas e vivências pautadas por um planejamento à lógica externa e estranha, exclusivo e excludente (FERREIRA & POMPEU, 2008), transformando-as em meros residuais históricos (HARVEY, 2013).

Os assentamentos dirigidos Buritis I e II (na margem da BR-422, no sentido Tucuruí-Vila e fronteira com o Nova Matinha) são reflexos da expansão e mobilidade do capital imobiliário e elementos que auxiliam também a perceber os novos eixos de produção do espaço.

Seu ordenamento espacial (equipado com pavimentação asfáltica, meio-fio, iluminação pública, água encanada), o padrão arquitetônico de suas moradias, os artificios de propagandas para aquisição dos lotes, acoplado do discurso de conforto e segurança (Figuras nº 32 e nº 33) são exemplos das verticalidades de um modo de vida urbano determinado pela totalidade da produção capitalista do espaço.



Figura - 32: Cartazes-propaganda da Buritis Imóveis. Fonte: <<http://tudosobrenoticiadopara.blogspot.com/2015/11/tucurui-conta-com-tres-grandes.html>> acesso em 15/03/2019.



Figura 33: Folder – Park dos Buritis II.
Fonte: <<http://buritiemprendimentos.com.br/emprendimentos/tucurui-pa/>> acesso: 15/03/2019.

Alinhado a isso, tem-se o padrão aquisitivo/econômico médio de seus moradores, constituídos de funcionários públicos, profissionais liberais e empresários locais; e a instalação de vetores da modernidade (SANTOS, 1999) como: os equipamentos de seguranças que se apresentam com o uso de cercas elétricas, sistema de vigilância e monitoramento das residências; o uso de equipamentos modernos, como antenas que permitem que os televisores estejam conectados com vários canais de assinatura (as tvs por assinatura), a ausência de espaços públicos, como praças, parques, e a inexistência do uso das ruas e das calçadas como espaços de lazer por seus moradores consolidam uma dinâmica que não estão pautadas nas relações de vizinhanças, na co-presença, mas às relações extra-locais, à uma outra sociabilidade (SANTOS, 1999) muito mais estreita ao espaço relacional, conforme aponta Harvey (2015) que ao espaço absoluto.

Seguindo ainda a lógica do capital imobiliário no solo urbano, tem-se o Residencial do Jardim América (na margem da BR-422, no sentido Tucuruí-Cametá), o condomínio Vivacidade (na Estrada do Aeroporto) que evidencia a expansão da malha urbana e “novo jeito” de habitar a cidade.

Diferente do assentamento urbano construído pelo Programa Minha Casa, Minha Vida, o Cristo Vive (na confluência da Estrada do Aeroporto com a BR-422), e das ocupações urbanas que margeiam o novo cemitério (próximo ao presídio de Tucuruí, na BR-422, sentido Tucuruí-Cametá) suas carências infraestruturais e sociais, destoantes dos aspectos do urbanismo dos promotores imobiliários; revelam a contradição concreta do desenvolvimento geográfico desigual (HARVEY, 2013).

Atualmente, a cidade de Tucuruí conta em torno de 47 bairros que explicam a partir de sua formação e de seus fixos e fluxos o desenvolvimento geográfico desigual de Tucuruí, mostrando que esse processo é parte de um todo, do desenvolvimento contraditório do capitalismo (SMITH, 1988).

Apresentou um processo de urbanização que segundo o último censo do IBGE- 2010 demonstrou que 95,18% da população tucuruense domicíliam em área urbana e se comparada ao censo do IBGE-1970 em que a população urbana registrava 5.628 pessoas, teve-se nesses quatro decênios, um aumento populacional que se multiplica em dezesseis vezes e meia a população urbana da década de 70, uma explosão demográfica acompanhada de um rápido crescimento e surgimento de bairros em Tucuruí.

Portanto, além do significativo incremento demográfico destacar que Tucuruí teve uma urbanização da população, houve igualmente, a expansão da mancha urbana e a urbanização do território (SANTOS, 2005) ou como aponta Monte-Mór (1994) uma urbanização extensiva, que revela “uma mudança no conteúdo material do território referente à instalação de novos sistemas técnicos e de engenharia, acompanhando as redes técnicas, como a viária e a elétrica. E uma mudança, ainda, no sistema de valores e práticas urbanas” (COSTA, 2014).

Assiste-se, também, a uma considerável evolução do consumo que passa a ser difundidas com a presença de supermercados, magazine, lojas de empresas de telefonia móvel, de serviços de provedores de internet, concessionárias de veículos automotores, hamburguerias, entre outros que trazem embutidos em seus serviços, rótulos e produtos, as marcas e a lógica capitalista de empresas multinacionais, fazendo com que passe a prevalecer o valor de troca ao valor de uso (LEFEBVRE, 2016) no espaço urbano de Tucuruí.

O que faz refletir, na seção/capítulo posterior, sobre a produção do espaço de Tucuruí Pós-Hidrelétrica, utilizando-se a partir das variáveis: comércio (Supermercados, Lojas de Departamentos, Atividade Pesqueira) e serviços (Educação de Nível Técnico e Superior; Saúde de Média e Alta Complexidade) como instrumentos explicativos para visualizar que o novo alento do capitalismo na conquista do espaço está na produção da cidade como acumulação (LEFEBVRE, 2008) e que isso tem proporcionado a atribuir a Tucuruí um relevante papel de cidade de responsabilidade territorial (BITTOUN, 2009), na rede urbana de sua região imediata, visto que responde por demandas de cidades do seu entorno, com oferta de serviços e atividades consideradas essenciais.

**CAPÍTULO III: Entre os Novos Eixos
de Circulação são tecidas novas redes:
Uma Tucuruí sob novas conexões e
intercâmbios.**

A complexidade genética em que se insere Tucuruí na rede urbana Amazônica é reveladora da existência de diversos padrões espaciais presentes em sua configuração intra-urbana e de sua crescente diversidade funcional e complexa integração externa na rede urbana brasileira.

Os diversos padrões espaciais presentes em Tucuruí formado com a organização espacial provenientes dos eixos de circulação historicamente constituídos são indicativos, ora de uma superposição, ora de uma justaposição de processos criativos de núcleos urbanos verificados em momentos distintos e com propósitos também diversos, configurando no presente, além de um tecido urbano diferenciado em sua composição cultural e sócio-econômica, uma rede urbana extremamente complexa (CORRÊA, 1997) na qual Tucuruí estar inserida.

Deste modo, é possível elencar a crescente complexidade funcional (CORRÊA, 1997) que Tucuruí adquiriu. Sua participação na divisão regional territorial do trabalho conferiu-lhe diferentes funções na rede urbana regional e brasileira. Dentre elas, destacam-se:

a) *Local estratégico - político-militar*- criado pelos colonizadores portugueses, a partir do século XVIII no baixo Tocantins, para facilitar a navegação das expedições geográficas, realizadas via ligações fluviais ora estabelecidas tanto pelo governo de Goiás quanto pelo governo do Pará (LARAIA & DA MATA, 1978).

b) Tempos depois, após vários confrontos com os índios, (dos grupos tribais: Assurini, Parakanãs, Gaviões) a localidade passa a ser caracterizada e organizada como um *núcleo ribeirinho*, com raízes culturais alimentadas pelas tradições afros, originadas do Mocambo Alcobaça, e com forte característica dos povos tradicionais da floresta.

c) No século XX, anos de 1920, além de pequeno produtor de castanha, “Alcobaça-Tucuruí”, passa a ser um forte *entrepoto comercial da castanha do Pará*, local de desembarque das embarcações, conhecidas como barcos marabaenses, que traziam as castanhas dos castanhais de Marabá-PA com destino às indústrias beneficiadoras na capital do Estado, Belém-PA.

d) com o crescimento e valorização da castanha do Pará no mercado nacional e internacional, outro mecanismo para facilitar a circulação e comercialização da castanha é criado. A ferrovia EFT passa a ser o novo eixo de circulação e Alcobaça-Tucuruí passa a *ser cidade sede da ferrovia*.

d) A abertura de rodovias de integração Amazônia - Centro-Sul e a implantação de usinas hidrelétricas e de projetos mínero-metalúrgicos a representatividade de Tucuruí frente à divisão territorial do trabalho na região é de ser a grande *produtora de energia elétrica aos grandes projetos mínero-metalúrgicos implantados na Amazônia*, em destaque ao Projeto Ferro Carajás do P. G. C.

Obviamente que as redes de transmissão de energia elétrica advindas da produção energética da U.H.T. deram à cidade a ampliação de seus espaços de conectividade e proporcionaram juntamente com as redes de telecomunicações e com as redes da malha rodoviária um papel diferenciado na composição espacial da rede urbana Amazônica. A UHE-TUCURUÍ é exemplo demonstrativo do quanto à implantação de grandes objetos técnicos subserviente ao grande capital dão uma nova feição para a cidade e região onde se instalam, como foi o caso na configuração e participação de Tucuruí-PA na rede urbana regional e brasileira.

Portanto, de pequeno núcleo ribeirinho, com economia de base agro-extrativa e ligada à atividade da pesca, comunicação e transporte fundamentado por via fluvial e fortes laços sociais com um território marcado pela presença da floresta e do rio (CASTRO, 2008), Tucuruí, metamorfoseia-se em mais uma cidade dos grandes projetos da Amazônia, a “cidade da energia do PGC”. Local em que as configurações de suas relações espaciais, considerando sua produção e transmissão energética ultrapassa as fronteiras nacionais. Tucuruí transformasse em um importante “nó” na rede do regime acumulação capitalista (HARVEY, 2013).

A magnitude econômica e geográfica do processo de implantação desse grande objeto técnico (SANTOS, 1999), a hidrelétrica de Tucuruí, além de ter proporcionado a instalação de infraestruturas e serviços para atender a grande indústria produtora de energia elétrica (UHE-TUCURUÍ), trouxe consigo, com a construção da company town da Vila Permanente de Tucuruí, um dos mais expressivos arranjos espaciais de urbanização da Amazônia do século XX, redimensionou com a formação do Lago artificial de Tucuruí a estrutura espacial do Médio Tocantins; novas vilas e cidades e uma nova rede urbana foi composta sob o comando de processos ligados à produção de energia elétrica (ROCHA, 2008).

Tucuruí passou a exercer um importante papel na divisão territorial do trabalho como um dos principais “nós” da cadeia produtiva do desenvolvimento capitalista na Amazônia no final do século XX. Visto que, a partir de 1970 a geração de energia elétrica a partir de hidrelétricas compôs o modelo projetado de desenvolvimento para a Amazônia, assim teve-se

na produção de energia das hidrelétricas um dos vetores básicos de insumo para impulsionar o desenvolvimento regional e dar estímulo à indústria extrativa mineral na Amazônia e à implantação de empresas de transformação mineral (TAVARES, COELHO & MACHADO 2006).

Internamente o espaço geográfico de Tucuruí ganhou outras feições, novas atividades no comércio, novos fluxos e formas, diferentes interações espaciais se incorporaram a realidade local.

A instalação do primeiro estabelecimento de revelação de fotografias, em Tucuruí, é um exemplo bem singular do processo de “urbanização extensiva” (MONTE-MÓR, 1994), da acomodação da globalização na escala local e de como os “elementos ditos da modernidade” adentram o lugar, expandindo o “tecido urbano” (LEFEBVRE, 2004) e criam uma nova lógica de consumo e de conectividade com outros espaços geográficos. Uma Tucuruí que apresenta na base econômica fenômenos de uma outra ordem, num outro nível, o da vida social e cultural trazidas pelo tecido urbano. Isto é, uma Tucuruí comportando novos sistemas de objetos e sistemas de valores no modo de viver. (LEFEBVRE, 2016)

Em entrevista ao Programa “Bom Dia” da Rádio FM 104,7 – Sistema Floresta de Comunicação (em 16 de janeiro de 2019) – um dos antigos empresários de Tucuruí do ramo de magazine, o Sr. Divino Vaz – proprietário do Cine Foto Vaz, pôde-se perceber as transformações culturais e econômicas que Tucuruí passou a ter com a chegada do serviço de revelação de fotos e com a venda de eletrodomésticos, isso ocorrido no contexto de implantação da Usina hidrelétrica de Tucuruí.

O mesmo destaca como começou suas atividades no ramo do comércio em Tucuruí, evidenciando que no período de construção da 1ª etapa da UHT a estruturação de uma atividade pensada, inicialmente, para atender a necessidade dos “barrageiros” que careciam de fotos (3x4) impressas para inserir nos documentos de contratação e dos estudantes que precisavam ter na documentação escolar, consentiu a uma demanda ligada a indústria energética, mas com o passar dos dias, a atividade de revelação de fotografias promoveu à cidade características de um comportamento ligado ao novo, aos elementos que expressam a urbanização da sociedade e espacialidades urbanas (OLIVEIRA & SCHOR, 2007).

Como se observa nos trechos a seguir:

[Apresentador do Bom Dia – Marcelo Bulhões] – Como começou o Cine Foto Vaz?

[**Sr. Divino Vaz**] - “ (...) O dia 1 do um de 81 a data de fundação do Cine Foto Vaz (...). Naquele tempo, (é, é) nós vivíamos uma época que não era a época digital e nem o sistema, os computadores, (não, não) é, como é hoje a modernidade (...). Olha, Cine Foto Vaz, na verdade, nós começamos numa, (num, num) digamos assim, na entrada da cidade de Tucuruí [localizava na antiga área comercial de Tucuruí, próximo ao rio Tocantins, na parte baixa da cidade], pra as pessoas antigas que nos conheceram, é o Cine Foto Vaz ele começou tipo assim, num barracão, num pequeno barraco que eu tive. Naquele tempo era muito difícil eu conseguir um ponto comercial em Tucuruí. Eu tive que fazer o quê, depois de muitas tentativas de conseguir um ponto.

Eu consegui um barzinho que o cara tava fechando o barzinho, ou seja, ele tava querendo vender o barzinho, mas naquele tempo existia um tal de luva, devido as dificuldades, e eu paguei uma luva muita alta! alguma coisa, digamos o seguinte hoje, tipo, uns vinte mil reais! Comprei o barzinho do cara pra mim abrir o Cine Foto Vaz e o espaço era alguma coisa assim em termos de quarenta metros quadrados, trinta e cinco metros quadrados (é, é) tipo assim um barraco. E ali eu finquei ali as esperanças e nunca desanimei, e ali eu comecei assim com toda força!

[**Apresentador do Bom dia – Marcelo Bulhões**] – E o Sr. Começou com fotos mesmo? Fazendo fotos, revelação de fotos?

[**Sr. Divino Vaz**] – é exatamente! Naquele tempo não tinha quase nada! E o forte, o que nos ostentou na época financeiramente, que nos deu respaldo financeiro foi exatamente revelação de filmes! Por que para quem não sabe, hoje, praticamente não existe mais revelação de filmes, foto em papel! Naquele tempo usava até o slogan, o seguinte, porque até hoje você deve ter fotos em papel, que quando você pega aquilo, você têm assim belas recordações e eu usava o slogan assim: “A foto ainda é a maior recordação!”. E eu usava muito esse slogan! E realmente é! Não tem outra igual!(...).

Então, naquele tempo, o que mais nós desenvolvemos mais, foi em cima de revelação de filmes. Por que, o capital, dinheiro?! Praticamente, não tinha para investir em mercadorias. Só depois de praticamente um ano que eu comecei comprar algumas coisinhas, maquininhas fotográficas. E aí, naquele tempo, eu fiz uma divulgação muito grande; que existia uma história muito forte, de marketing em revelação que era: “revele as suas fotos e ganhe outro filme grátis!”. Isso aí, era uma sequência que o camarada, revelava, revelava, recebia suas fotos e já recebia um filme novinho para fotografar de novo! E aí como se diz: “A gente tinha aquele cliente todas as semanas!”

[**Apresentador do Bom Dia – Marcelo Bulhões**] – Era uma estratégia de fidelização do cliente. (...) E era muito bacana!!(...)

[**Apresentador do Bom Dia – Marcelo Bulhões**] – E o Sr. Trabalhava na revelação de fotos também?

[**Sr. Divino Vaz**] – (...). Naquele tempo, a gente não tinha revelação colorida aqui. Eu cheguei a fazer fotos coloridas aqui em Tucuruí, mas basicamente nós trabalhávamos somente com revelação preto e branco. Igual eu enumerei, existia um volume muito grande de fotos 3x4, 5x7 pra documentos, ou seja, todos os estudantes anualmente na renovação de matrículas tinha que levar uma foto nova, uma foto tirada no mesmo ano. Então, a gente tinha um volume muito grande de revelação de fotos pra documentos (...).

A entrevista com o Sr.: Divino Vaz (Proprietário do Cine Foto Vaz – realizada em 16/01/2019 ao Programa “Bom dia” da rádio FLORESTA FM 104,7) é reveladora também ao destacar do quanto à obtenção de alguns produtos industrializados eram adquiridos hegemonicamente via comércio da capital do Estado do Pará e do quanto às transformações espaciais decorrente da expansão da fronteira capitalista para Amazônia promoveria para a região do sudeste do Pará mudanças territoriais e que Tucuruí se revelaria em um importante pólo econômico e que o mesmo teria um importante papel na divisão territorial do trabalho. Como se pode sinalizar nos trechos a seguir:

[**Apresentador do Bom Dia – Marcelo Bulhões**] - Mas como é que veio o crescimento? A gente estar resgatando um pouco da história, dos 38 anos do Cine Foto Vaz, Como é que veio o crescimento para expandir, sair dessa questão só da foto e ampliar para a oferta de outros produtos?

[Sr. Divino Vaz] – (...) Marcelo, basta acreditar! (...)

Eu enxergava um mercado assim deslumbrante pra frente, como isso nunca parou nesses 38 anos. Então, isso é uma força que a gente encoraja muita gente que quer começar alguma coisa e tem dúvidas se vai ou se não vai, Acreditar! (...). Devagarinho a gente foi capitalizando e fomos desenvolvendo. E comecei a comprar mercadorias vinda do ramo fotográfico e câmeras fotográficas, que era realmente o que tava levando ao mercado e acreditei!

E vi o seguinte, eu descobri que uma das coisas que mais era carente em Tucuruí era eletrodomésticos!!!! . Por que entrei em eletrodoméstico? Por que eu via carência! E eu descobri nos ônibus, eu uma vez, vim de ônibus de Belém, e vi no gavetão do ônibus que vinha cama, colchões, vinha não sei o quê, fogão. Você já pensou? Só tinha o Armazém Paraíba aqui (...).

Vendo toda a logística de produtos, eu descobri que Tucuruí não tinha custo maior para receber mercadoria, mesmo não tendo estrada, do que Belém! Então, o quê que eu conclui, poxa, por que Tucuruí não pode praticar o mesmo preço da capital?! Ou de outras cidades que têm mais acesso, né?! E foi assim que acreditei e comecei a ver, o quê? a carência de tudo que é tipo de produtos.

Por que hoje que o Cine Foto Vaz tem cerca de mais de vinte mil itens? Isso não é por um acaso e nem uma necessidade de expansão. Acima de tudo, foi o quê, vendo o que precisava Tucuruí, porque Tucuruí quando terminou a primeira etapa, Tucuruí virou um caos, o comércio de mais expressão tudo fora embora!

[Apresentador do Bom Dia – Marcelo Bulhões]-Pois é, isso que eu gostaria de lhe perguntar também. Durante esses 38 anos a gente teve aí também um momento que, primeiro: Em 81, quando o Senhor cria o Cine Foto Vaz aqui era um formigueiro de tanta gente, né?!Muita gente, muita gente! Primeira Etapa a todo vapor! Mas, depois aí, vem o final da primeira etapa e esse povo vai embora, não é?! E a cidade depois enfrenta um momento de praticamente não ter consumidor em grande escala? Como é que foi esse momento?

[Sr. Divino Vaz] – Na verdade, deixa eu te falar o que eu comecei a imaginar naquele tempo e acreditar! Quando todo mundo tava indo embora, porque acabou a obra, o que é normal. Numa cidade que tem uma grande obra, terminou as obras, é igual ao que você estar falando o povo foi procurar outras opções. Mas, como, porque o Cine Foto Vaz cresceu? O quê que eu imaginei? Uma cidade como Tucuruí, isso aqui num futuro como é hoje! É um pólo! Então, no que eu acreditei?! Numa região completamente nova! Em franco desenvolvimento! Tanta coisa que iria desenvolver! Aí, começou a emancipar Goianésia, Repartimento, Breu Branco! Quem iria dar ostentação de mercado a esses lugares? Porque tantos lugares novo que tá aí emancipando. Eu apoiei nessa hipótese de dar apoio comercial à região e não somente a cidade que teria que desenvolver! Então eu acreditei nisso aí! Nunca parei.

[Apresentador do Bom Dia – Marcelo Bulhões] – Mais foi um momento difícil esse de quando o pessoal vai embora daqui, no final da 1ª etapa? Final da 2ª etapa já é outra situação, né. Bateu tipo assim aquela dúvida(..)?Naquele momento, bateu uma certa insegurança? Ou tipo assim: “não, vou acreditar! no futuro vai dar certo!, é uma instabilidade agora, mas”; Como é que foi?

[Sr. Divino Vaz] – Marcelo, todo mundo tem que ser precavido. Naquele tempo eu cheguei abrir o Cine Foto Vaz em Marabá, porque virou uma onda de todo mundo procurar outros centros aqui perto e Marabá foi onde abrigou muitos tucuruíenses. Então eu cheguei abrir lá um Cine Foto Vaz em Marabá. Eu tive dificuldades, muitas! incertezas também! Mas, eu enxergava alguma coisa obscura na frente que iria clarear, entendeu!? E não desacreditei. É tanto que em 92 eu fechei a loja em Marabá! Abri em 84 e fechei em 92 (...) por que eu via, a minha competência eu sempre enxerguei que é Tucuruí! Seria Tucuruí! E aí eu acreditei e hoje estamos aí completando 38 anos!

A par disso, é possível tirar como análise que a configuração sócio-territorial de Tucuruí foi se organizando correspondendo às perspectivas criadas pela dinâmica do eixo rodo-energético, que trouxe a partir de seus agentes, novos nexos da urbanização (TRINDADE JR. 2006) e um novo reordenamento do território oriundo das emancipações distritais de Breu Branco, Novo Repartimento (ROCHA, 2008).

Houve uma metamorfose intra e inter-urbana provocada tanto pelo “resultado dos processos de rearranjo das estruturas sociais locais, no qual novas territorialidades são

erigidas à função de direção da vida social e política local” (ROCHA, 2008, p. 189) quanto pela implantação das redes técnicas (DIAS, 2008) trazidas com os Grandes Projetos da Amazônia. Sendo Tucuruí o espaço geográfico de maior expressão dessas transformações.

As atuais condições materiais de produção presentes a partir do comércio e dos serviços dão margem à caracterização de uma nova periodização da rede urbana de Tucuruí. Revela dinâmicas econômicas que vão além da escala local, que rompe a estrutura hierárquica que outrora era muito comum. Uma relação que possui fortes vínculos com os municípios que compõem a região do Lago de Tucuruí e com os do Baixo Tocantins, acrescidos de conexões na escala regional, nacional e global.

Hoje, a centralidade econômica de Tucuruí não gira entorno exclusivamente da grande indústria hidrelétrica, ou como de outrora (nos anos 40, 50 e 60) ligado ao eixo flúvio-ferroviário, há uma produção do espaço da cidade ligada aos novos eixos de circulação que na presente pesquisa identifica o comércio (lojas de departamentos, supermercados, a atividade pesqueira), os serviços (saúde de média e alta complexidade, educação de nível superior e técnico público e privado, o de TV por assinatura); o que reforça a centralidade de Tucuruí na rede urbana amazônica como um centro sub-regional “B”, considerando a região de influência de Belém (Figura nº 34), como apontado pela mais recente regionalização – “ Regiões de influência das cidades” - REGIC do IBGE (2008) a qual teve como base de estudos a análise de gestão do território, que segundo Corrêa (2005) se refere “àquela cidade onde se localizam, de um lado, os diversos órgãos do Estado e, de outro, as sedes de empresas cujas decisões afetam direta ou indiretamente um dado espaço que passa a ficar sob o controle da cidade através das empresas nela sediadas.”(CORRÊA, 2005).

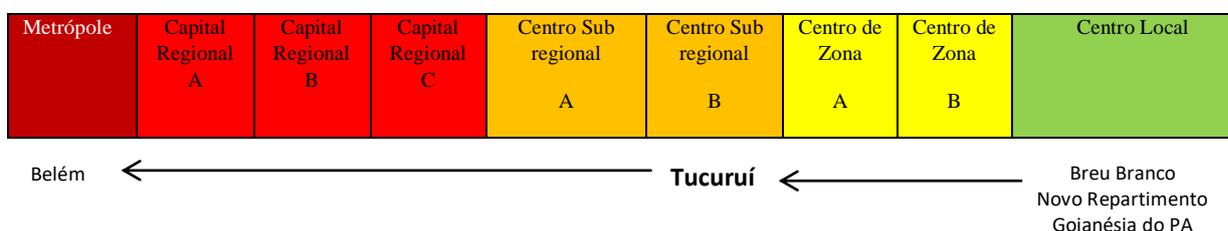


Figura 34 – Classificação de Tucuruí sob a Região de Influência de Belém. Fonte: IBGE, 2008.

No que se refere à escala estabelecida pelo IBGE (2008), Tucuruí está sob a Região de Influência de Belém como Centro Sub regional “B” mantendo apenas de 3 (três) cidades sob influência direta (Breu Branco, Novo Repartimento e Goianésia do Pará).

Em relação à sua regionalização em região geográfica intermediária e imediata do Pará (IBGE, 2017), situado na região Intermediária de Marabá que se subdivide em 3 regiões imediatas (Marabá, Tucuruí e Parauapebas). O centro de mais elevada hierarquia têm-se Marabá-PA, como capital regional “C”, seguida de Tucuruí como Centro Sub regional “B”, Parauapebas, como Centro de Zona “A” e os outros centros da região intermediárias de Marabá como Centro Local (Figura nº 35).

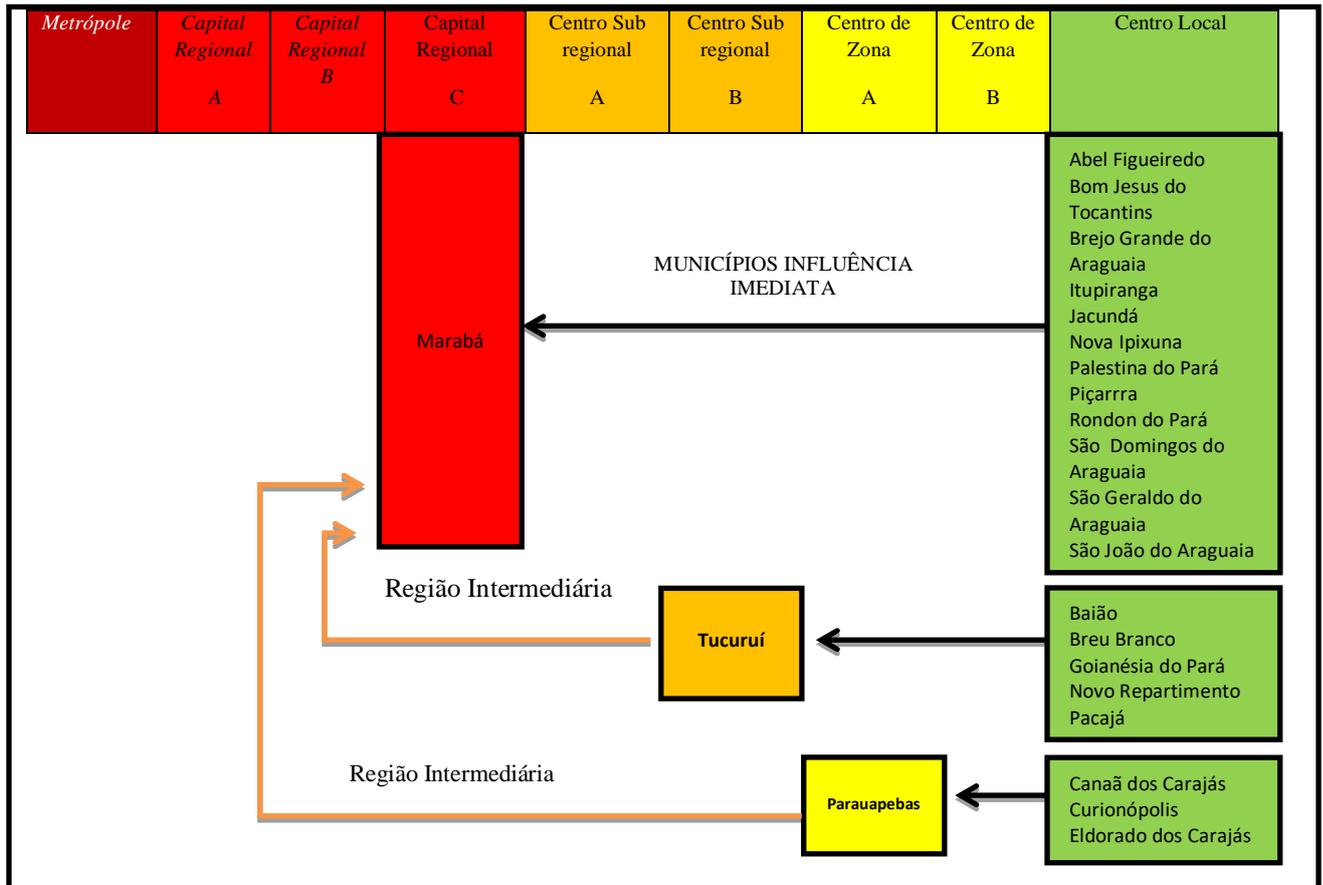


Figura - 35: Hierarquia Urbana da Região Geográfica Intermediária de Marabá segundo o REGIC (2007).Fonte: REGIC, 2008.

Mas ao analisar-se em uma escala sub-regional dos municípios da região de Integração do Lago de Tucuruí o número de cidades sob influência imediata sobe de 5 para 6, tendo: Breu Branco, Goianésia do Pará, Itupiranga, Jacundá, Nova Ipixuna e Novo Repartimento nesta regionalização. Ao considerar-se a escala de interações espaciais de curta distância, além de Baião, acrescentam-se Mocajuba e Cameté, no Baixo Tocantins, nutrindo a centralidade político-econômica de Tucuruí nesta escala de análise.

Tal relação ocorre por ocasião dos serviços em Educação Nível Técnico e Superior ofertados pelas universidades públicas e privadas instaladas em Tucuruí e pelos serviços em

Saúde de média e alta complexidade, oferecido especialmente pelo Hospital Regional de Tucuruí, bem como de outros serviços ligados a Segurança Pública e de decisões de políticas regionais, têm revelado Tucuruí como o centro convergente nessa escala sub-regional.

As palavras do Sr. Divino Vaz (proprietário da Loja Cine Foto Vaz) que vislumbrava que Tucuruí seria um “pólo de desenvolvimento” é autenticada atualmente com a presença de gestão federal sediadas na cidade, representada pelos órgãos públicos federais como: o INCRA, a Secretaria da Receita Federal, a Agência de Previdência social (INSS – Tucuruí), a Justiça Federal, o Ministério Público Federal³⁰, o IBAMA; e pela oferta de equipamentos e serviços (de educação e de saúde), atividades de comércio (Supermercados, lojas de departamentos, atividade ligada à pesca), dão um novo conteúdo nas interações espaciais estabelecidas em Tucuruí e externamente reforça o seu nível de centralidade e seu papel de responsabilidade territorial.

Essa dinâmica econômica pode ser decifrada nos repasses de recursos oriundos do Imposto de Circulação e Mercadorias e Serviços (ICMS) (Tabela nº03) e do Imposto de Produtos Industrializados (IPI) (Tabela nº04), ao compararmos com os municípios que fazem limites territoriais com Tucuruí, com a Região de Integração do Lago de Tucuruí e com os que possuem expressividade econômica dentro do estado do Pará.

TABELA 03 - REPASSE DE ARRECADAÇÃO DO ICMS AOS MUNICÍPIOS 1º SEMESTRE DE 2019

MUNICÍPIOS	TOTAL DO SEMESTRE
Baião	2.161.591,78
Belém	173.837.486,14
Breu Branco	4.095.647,58
Goianésia do Pará	3.413.039,65
Itupiranga	4.209.415,57
Jacundá	2.957.967,70
Marabá	71.446.296,66
Nova Ipixuna	2.047.823,79
Novo Repartimento	6.143.471,37
Pacajá	4.436.951,54
Paragominas	26.166.637,31
Parauapebas	159.275.183,63
Santarém	23.208.669,62
Tucuruí	40.387.635,85

Fonte: Governo do Estado do Pará. Secretaria da Fazenda - Diretoria do Tesouro Estadual 2019.

Obs.: Deduzidos 20% de contribuição ao FUNDEB

³⁰ Com sede em Tucuruí até o primeiro semestre do ano de 2019.

**TABELA 04 - REPASSE DE ARRECADAÇÃO DE IPI AOS
MUNICÍPIOS 1º SEMESTRE DE 2019**

MUNICÍPIOS	TOTAL DO SEMESTRE
Baião	62.911,04
Belém	5.059.371,75
Breu Branco	119.119,86
Goianésia do Pará	99.333,22
Itupiranga	122.510,97
Jacundá	86.088,79
Marabá	2.079.375,30
Nova Ipixuna	59.599,93
Novo Repartimento	178.799,79
Pacajá	129.133,18
Paragominas	761.554,65
Parauapebas	4.635.550,04
Santarém	675.465,86
Tucuruí	1.175.443,04

Fonte: Governo do Estado do Pará. Secretaria da Fazenda - Diretoria do Tesouro Estadual 2019.

Obs.: Deduzidos 20% de contribuição ao FUNDEB

Deste modo, tanto no raio de ação, de influência imediata de Tucuruí, como considerando o espaço sub-regional, a cidade se apresenta como um importante centro econômico. Tanto no que confere ao ICMS (tabela nº 4) e ao IPI (tabela nº 5), a superioridade de arrecadação de Tucuruí frente aos municípios que fazem limites com seu território e com os da Região de Integração do Lago de Tucuruí é bastante expressiva. Ultrapassa Santarém, uma das cidades médias da Amazônia (TRINDADE JR., 2012), ficando atrás de Belém (1ª), Parauapebas (2ª), Marabá (3ª).

Uma importância econômica, quanto ao repasse de arrecadação de impostos que coloca Tucuruí na classificação de 4ª maior arrecadação do Estado do Pará, no conjunto de 144 municípios que o Estado possui. Seu índice de participação apresentado no ano de 2018, segundo a SEFA (Diretoria do Tesouro Estadual – Índice dos Municípios -2018) representou um percentual de 4,65 % do total arrecadado no Estado (Tabela nº 05).

Tabela 05 – Índice de Participação dos Municípios Paraenses no Produto de Arrecadação do ICMS – (as 10 maiores / ano 2018).

MUNICÍPIOS	%
Belém	15,96
Parauapebas	11,38
Marabá	6,14
Tucuruí	4,65
Ananindeua	3,09
Castanhal	2,54
Paragominas	2,36
Santarém	2,06
Oriximiná	1,99
Canãa dos Carajás	1,73

Fonte: Governo do Estado do Pará. Secretaria da Fazenda - Diretoria do Tesouro Estadual 2019. Índice dos Municípios.
Organização: Veridiana Pompeu.

Internamente, isso se explica pela sua base econômica que apresenta na indústria a sua maior participação advinda da indústria de geração de energia elétrica da UHE-Tucuruí, seguido dos serviços e em último a agropecuária (Tabela nº 06).

Tabela 06 – BASE ECONÔMICA DO MUNICÍPIO DE TUCURUÍ (2012 -2016) – VALORES ADICIONADOS EM MIL REAIS.

ANO	AGROPECUÁRIA	INDÚSTRIA	SERVIÇOS*	Administração, Saúde e Educação Públicas e Seguridade Social
2012	66.040	2.069.741	387.226	314.281
2013	80.017	2.826.568	355.432	316.100
2014	80.017	1.926.019	460.224	391.199
2015	89.189	3.313.252	488.653	419.198
2016	107.741	3.167.467	540.417	419.198

*EXCLUSIVE ADMINISTRAÇÃO, DEFESA, EDUCAÇÃO E SAÚDE PÚBLICAS E SEGURIDADE SOCIAL.

Valor Adicionado em mil reais.

Fonte: Anuário Estatístico 2019 – Economia – Fapespa

Organização: Veridiana Pompeu.

Assim, Tucuruí vem se constituindo não apenas como um importante “nó” de circulação de capitais, mercadorias, informações e pessoas, mas como um importante “nó” de distribuição de comércio e serviços. A instalação de empresas originárias de Tucuruí em

outros municípios realça a expansão e crescimento das interações espaciais partindo da cidade de Tucuruí para outros centros urbanos. Os dados obtidos na Junta Comercial do Estado do

Pará ano 2019(Quadro nº 07) reforçam que tal representatividade além de concentrar nas cidades de sua região imediata como: Breu Branco, Novo Repartimento, Goianésia do Pará, situa-se também em cidades que possuem uma praça comercial com a mesma ou maior competitividade que a de Tucuruí, como: Altamira, Ananindeua, Belém, Castanhal, Marabá e Parauapebas.

Quadro nº07: Empresas com sede em Tucuruí presentes em outros municípios (empresas com o cadastro ativo).

Altamira	11 empresas
Novo Repartimento	10 empresas
Breu Branco e Marabá	9 empresas
Tailândia	8 empresas
Goianésia do Pará	6 empresas
Parauapebas	5 empresas
Canaã dos Carajás, Jacundá e Pacajá	4 empresas
Castanhal	3 empresas
Ananindeua, Barcarena, Belém e Moju	2 empresas
Abel Figueiredo, Acará, Almeirim, Bom Jesus do Tocantins, Nova Ipixuna, Santarém, Tucamã, Tomé-Açú, Vitória do Xingu e Uruará.	1 empresas

Fonte: Junta comercial do Estado do Pará (2019).

Novos elementos tecem a estrutura da rede urbana e dão novas teias e amarras às relações econômicas e culturais de Tucuruí, o que vem ressaltar a trajetória das diferentes funcionalidades assumidas por Tucuruí na divisão Territorial do Trabalho e de sua centralidade frente às cidades de sua região imediata oferecida pelo seu potencial de comunicação e articulação proporcionado por suas situações geográficas (SPÓSITO, 2001).

A “ordem do movimento” institui conexões, nexos e intercâmbios territoriais diversos em várias escalas (PEREIRA, 2014) que dão a possibilidade de perceber alguns traços da dinâmica, configuração e relações espaciais estabelecidos pelos novos eixos de circulação em Tucuruí.

Com base nos descritores espaciais mínimos intensivos: conexões, nexos e intercâmbios territoriais, utilizados por Pereira (2014) para demonstrar a partir do regime de mobilidade territorial a territorialidade ribeirinha presente em Cametá-PA, que fizemos o exercício de transportar tal perspectiva metodológica (elegendo as conexões e os intercâmbios territoriais) para fazer a leitura, na ótica dos “novos eixos de circulação”, sobre a

produção do espaço de Tucuruí na rede urbana. Para tanto, tomando como referência o comércio (nas lojas de departamento, rede supermercados, na atividade pesqueira); os serviços (de educação de nível técnico e superior e o de saúde de média e alta complexidade, TVs por assinatura), que são presente Tucuruí-PA.

Quanto ao descritor – nexos – expressões invisíveis, relacional, os vínculos afetivos e simbólicos (PEREIRA, 2014) serão aferidos na última seção como meio de destacar que a presença dos novos eixos de circulação mesmo tendo suplantado muito da produção social do espaço ligado a dinâmica ribeirinha, os resíduos (LEFEBVRE, 2006), os vínculos se recriam, se reinventam e resistem em fragmentos do tempo-espaço de Tucuruí.

Isso se fundamenta por perceber que os “novos eixos de circulação” dão forma ao movimento e criam uma espacialidade no lugar onde são e/ou estão instalados, tecem uma configuração de rede urbana pautada em arranjos institucionais (OLIVEIRA & SCHOR, 2010), como os dados das variáveis de serviços e comércio, que redefinem a hierarquia urbana e consolida a importância e a centralidade econômica de Tucuruí na região.

Assim, foram observadas em trabalho de campo as seguintes ligações entre Tucuruí-PA com diferentes cidades e escalas. Para a presente pesquisa, baseado em Pereira (2014), entende-se que as *conexões* se definem como a relação de utilizar-se de uma determinada atividade ou serviço que permite o contato com outros lugares. É o elo de conectividade que dá suporte físico para que as interações espaciais possam ocorrer. Representados pelos estabelecimentos comerciais e de serviços, como os supermercados, as lojas de departamentos, clínicas médicas, hospital, porto de pesagem e venda do peixe (no porto do Onze), universidades públicas e privadas sediadas em Tucuruí.

Enquanto, que *intercâmbio* ou nas palavras de Corrêa (1997) as interações espaciais, estar representado na relação de troca, na circulação de ideias, produtos, mercadorias. Baseia-se na interatividade social e econômica que Tucuruí possui seja com a comercialização do peixe, com o movimento de pessoas que moram em outros municípios e estudam (fazem faculdade) ou trabalham em Tucuruí, ou que moram em Tucuruí, mas exercem suas atividades profissionais em outras cidades; o debate e a troca de conhecimentos, vivência dos discentes que escolhem Tucuruí para sua formação acadêmica, a participação de pessoas de outras cidades nas atividades culturais (nos rodeios, nos shows musicais e nas comitivas de cavalgadas realizados durante a exposição agropecuária de Tucuruí) e religiosas (como as programações do Círio de Nossa Senhora de Nazaré e as comemorações de aniversário da igreja Assembleia de Deus em Tucuruí), a relação de entretenimento de Tucuruí com a

produção cinematografia do Brasil e do mundo, a partir do cinema Mobi Cine que estar no Shopping Tucuruí.

3.1 As conexões que dão “nó” em Tucuruí.

3.1.1 Tucuruí e as Lojas de Departamentos.

Concluídas as obras da 1ª e 2ª etapa da UHT desenha-se internamente e externamente outra configuração espacial para Tucuruí e região. O número de trabalhadores na obra é refletivo apenas aos ligados ao sistema de operação da usina; a company town com todos os equipamentos urbanos, como as escolas e o hospital não se restringem somente para atender aos trabalhadores da usina e aos seus dependentes; diminuiu o fluxo de pessoas que utilizavam o aeroporto da cidade de Tucuruí. Assim, o cenário que refletia uma Tucuruí organizada para atender ao grande empreendimento hidrelétrico, hoje se apresenta a partir do comércio e dos serviços uma Tucuruí que é energizada pelo próprio potencial alcançado com royalties³¹ e outras arrecadações de impostos, acompanhada ainda da representatividade institucional de órgãos públicos federais e estaduais e de sua “praça comercial estratégica” entre os municípios a jusante da barragem e os municípios da região do Lago de Tucuruí.

Deste modo, Tucuruí apresenta segundo o presidente da ACIT um total de quase 4 mil Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, de empresas no comércio de Tucuruí, o que não representa o comércio como um todo, haja vista ter um número significativo de microempreendedores que não estão regularizados junto a Junta Comercial. Muito diferente, como já foi observado na entrevista com Sr. Divino Vaz, em que a cidade possuía apenas o Armazém Paraíba como loja de departamento e algumas pequenas lojas e mercearias.

Entre as lojas de departamentos de maior expressão na praça comercial de Tucuruí têm-se, atualmente, o Cine Foto Vaz, Comercial Oliveira, Eletro Mateus, Feirão dos Móveis, Gazin, Loja Centro, Lojas Americanas, Magazine Liliane. Apenas o Cine Foto Vaz e o Comercial Oliveira são lojas que se originam na cidade Tucuruí, a demais lojas de departamentos por se organizada em rede, possui suas matrizes em outros estados do Brasil.

O Cine Foto Vaz fundado em pleno crescimento econômico da expressiva construção da primeira etapa da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, ano de 1981, é uma loja em que a

³¹ Compensação Financeira pela Utilização dos Recursos Hídricos – os royalties hídricos de Tucuruí – ano 2019 – de 15.591.007,69 R\$ - Fonte: <http://www2.aneel.gov.br/> consultado em 03 de janeiro de 2020.

organização administrativa é realizada pela própria família. Seu primeiro endereço era na Rua Lauro Sodré, no antigo centro comercial, na parte “de baixo” da cidade, próximo à beira do rio Tocantins. Hoje, situa-se em um prédio de três andares, na Rua Lauro Sodré “parte alta” nas mediações internas do trajeto da BR-422 em Tucuruí, no novo centro comercial da cidade.

As mercadorias vendidas no estabelecimento comercial, conforme o questionário de pesquisa realizado (em junho de 2019) com a gerente da loja, 90% são da região Sul e Sudeste do país, em especial os móveis que são adquiridos nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo. Destacou que os produtos que são comprados no Estado do Pará são os da Linha Tramontina que são comprados em Castanhal –PA devido o representante apresentar um menor valor nos encargos tributários de frete e compra dos produtos; e que a Loja já fez algumas tentativas de adquirir móveis produzidos localmente e na região, mas devido muitos fabricantes não apresentarem um certo grau de “padrão de qualidade” há a dificuldade de comprar internamente. Ponderou também, que houve a investida, considerando o grande potencial de pesca e turístico do rio Tocantins e do Lago de Tucuruí, de uma produção industrial com a empresa NORFIBRAS com a fabricação de lanchas, barcos em fibras e caixas d’aguas, mas devido às dificuldades apresentadas em fazer o transporte desse tipo de mercadorias para outras localidades do Estado foi suspensa a produção.

Sobre a relação de venda com municípios vizinhos a Tucuruí, a gerência destacou não ter filiais em outras cidades, mas que em Novo Repartimento há uma ligação da loja por ser administrada por membros da família Vaz (Figura nº 36); que a loja em Tucuruí recebe em determinadas datas, geralmente entre os dias do final e início de mês, pessoas que vêm de ônibus fretado de comunidades rurais da zona rural de Breu Branco para fazerem compra. A empresa ainda possui o sistema de compras com carnê de prestação e a informatização dos cartões de créditos, não realiza a venda e atendimento virtual, apenas se utilizam desse mecanismo, as redes sociais, como o face book para fazer a divulgação dos produtos e promoções da loja. Seu quadro de funcionários é composto por pessoas que residem em Tucuruí.

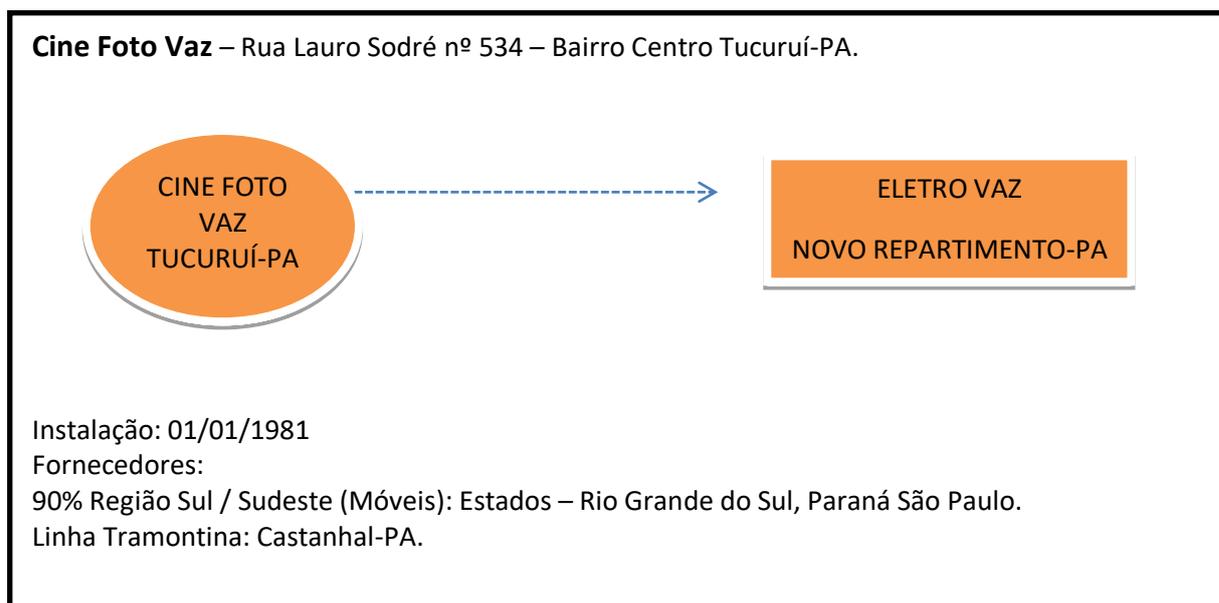


Figura – 36: Rede de Interação - CINE FOTO VAZ -Org. Veridiana Pompeu – junho/2019

O Comercial Oliveira Móveis e Eletrodomésticos Ltda, conforme informações obtidas a partir do questionário de pesquisa realizado, em junho de 2019, com a assistente do Recursos Humanos da empresa – o processo de criação do estabelecimento comercial estar relacionado com a dinâmica de atração proporcionada com as promessas de trabalho e de desenvolvimento econômico que Tucuruí teria com a construção da barragem. Assim, inicia-se quando o proprietário da loja o Sr. Clodoaldo Oliveira natural do Maranhão migra para Tucuruí no ano de 1977 para trabalhar como ajudante na construção civil nas obras das casas da Vila Temporária I e depois passa a exercer atividades no comércio em Tucuruí, como vendedor na Loja do Armazém Paraíba, onde consegue vislumbrar o potencial de vendas que Tucuruí possuía e iniciou em 1981 seu próprio negócio com o Crediário Oliveira, fazendo vendas a crediário de casa em casa pelos bairros da cidade de Tucuruí, em um primeiro momento com uma bicicleta cargueira, depois com a ampliação das vendas e da demanda, utilizou-se de veículo automotivo, uma Kombi, para vender suas mercadorias.

A primeira loja na cidade de Tucuruí, Rosa Maria Martins, é constituída no ano de 1997 em um prédio alugado próxima à antiga COBAL-Tucuruí, onde outrora passava os trilhos da E.F.T., na Rua Santo Antônio, nas proximidades da Feira Municipal Crescência Barroso. Em setembro de 2010 a razão social é nomeada de Comercial Oliveira Móveis e Eletrodomésticos Ltda. Com o fluxo comercial sendo intensificado e o crescimento do comércio direcionado para a parte de “cima da cidade”, acompanhada da aquisição de prédio

próprio, o estabelecimento comercial no ano de 2012 passa a ter como endereço a Rua Lauro Sodré, na “fronteira” entre a Tucuruí da parte de baixo e a Tucuruí da parte de cima.

No que diz respeito à origem das mercadorias vendidas na Loja a ligação envolve todas as regiões do Brasil. Da região Nordeste, o estado em destaque está o Maranhão com o fornecimento de redes e de estofados. Na região Sudeste, nos estados de São Paulo e Minas Gerais concentram os produtos da Linha Branca (Eletrodomésticos). A região Sul está na aquisição de artigos de cama, mesa e banho. Com região Norte, possui uma ligação com o Amazonas, de modo particular a capital – Manaus – de onde vem as mercadorias de eletroeletrônicos (tvs, aparelhos de som da marca Semp Toshiba) e relógios; no estado do Pará também têm como fornecedores em Belém e Marabá.

Com relação à participação e interação comercial com os municípios vizinhos a Tucuruí, o Comercial Oliveira possui filial em Breu Branco-PA (com CNPJ desde abril de 1987), Novo Repartimento-PA (20/07/2005), Tailândia-PA (14/08/2012) e Jacundá-PA (28/03/2017) (Figura nº 37). Com exceção da Loja em Jacundá, todos os outros estabelecimentos comerciais possuem prédios próprios, seu sistema de vigilância está relacionado a funcionários ligados ao próprio estabelecimento comercial. Há entrega de compras na localidade Bom Jesus na Zona do rural do município de Tucuruí, possui clientes que vem do Baixo Tocantins, como Baião, fazer compras na loja e neste caso o caminhão-baú da Loja Comercial Oliveira desembarca a mercadoria, no porto de embarque/desembarque das embarcações que fazem linha de Cametá-Mocajuba-Baião para Tucuruí (Figura nº38). Sobre o atendimento de venda virtual a empresa não possui, estabelecem apenas mídias de propagandas na rádio, instagram e na face book.

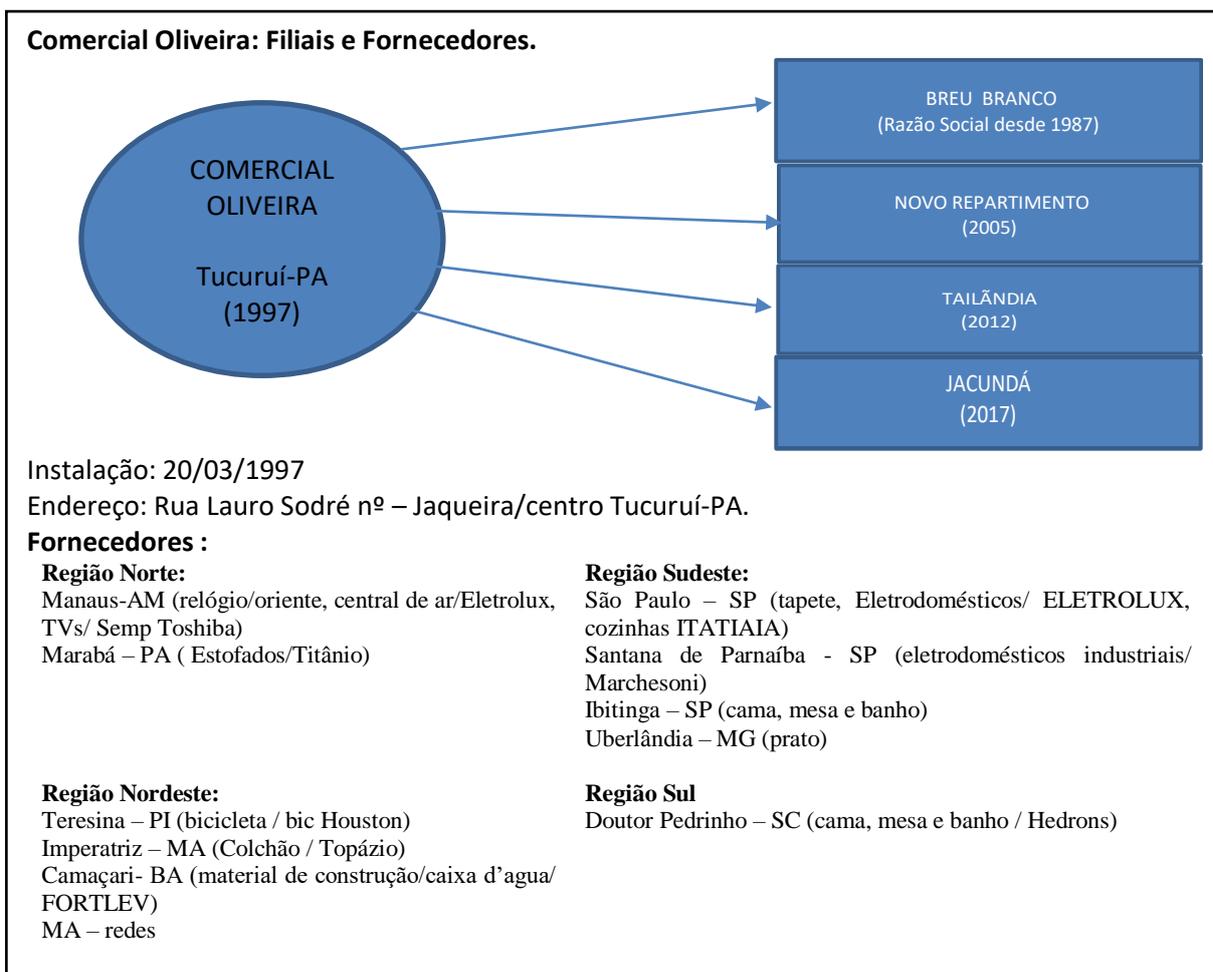


Figura – 37: Rede de Interação - COMERCIAL OLIVEIRA. Org.: Veridiana Pompeu – junho/2019



Figura – 38: – Porto da Feira Municipal – desembarque mercadoria da Loja Comercial Oliveira para ser transportadas para o baixo Tocantins. Foto: Veridiana Pompeu – Trabalho de Campo - jun.2019.

De modo geral, estes estabelecimentos comerciais, Cine Foto Vaz e Comercial Oliveira, são empreendimentos familiares, administrados por seus próprios membros, os meios de transporte usados na circulação das mercadorias que chegam ao estabelecimento são feitos por caminhões das transportadoras ligadas aos fornecedores dos produtos/marcas contratados, quanto à entrega das mercadorias em domicílio são realizadas por caminhões-baús dos próprios estabelecimentos comerciais.

São estabelecimentos em que as redes relações comerciais de venda são mantidas principalmente com as cidades locais imediatas, interligadas via terrestre, mas que apresentam uma rede de relações de compra além da cidade média de Marabá, da Metrópole Belém; possui intercâmbios com outros espaços do país. O capital das empresas é gerado pela própria circulação do processo de compra e venda estabelecido pelo comércio de Tucuruí e região. Agregam uma força de trabalho de funcionários que nasceram e/ou possuem residência em Tucuruí.

Diferente das conexões estabelecidas das outras lojas de departamentos sediadas em Tucuruí, em que as redes de relações tecidas têm seu núcleo gestor e administrativo em outras localidades, fora até mesmo da região Amazônica.

Como o Armazém Paraíba, a primeira loja de departamento em Tucuruí. Originada pelos seus fundadores em Bacabal – MA, se instala em Tucuruí-PA, no ano de 1975 – período auge da construção civil de obras ligadas a 1ª etapa da UHT-, na Avenida Assis de Vasconcelos no bairro da Matinha, onde se concentrava a dinâmica e fluxo comercial da Tucuruí dos anos 70.

Com a expansão da mancha urbana da cidade e o seu crescimento comercial e em virtude das cheias do Rio Tocantins que atingiam a parte baixa da cidade, no antigo centro comercial, a Loja foi transferida para a parte alta da Rua Lauro Sodré (na mediação intraurbana da BR-422 em Tucuruí) e ampliada. Passando pela sofisticação interna de ter um ambiente climatizado e com a venda de roupas para um público de maior poder aquisitivo, o Magazine Paraíba, uma loja vitrine dentro do próprio Armazém Paraíba.

O Armazém Paraíba de Tucuruí possui sua matriz de gestão regional e o seu CD – Centro de Depósito em Belém-PA, a aquisição das mercadorias é feita em vários locais do país que abastece Belém/matriz para depois abastecer a loja em Tucuruí (Figura nº 39).

No entanto, a rede de relação tecida administrativamente faz parte do grupo Sociedade Comercial Irmãs Claudino -sociedade s/a (Credi Shopp, Onix, Houston, Harley, São

Luís Shopping, Rápido & Longo Transportadora) que têm em São Paulo sua sede administrativa. O que revela que o capital da empresa é abastecido por outros ramos de atividades e a gestão da empresa se dá de modo hierarquizada.

Em entrevista (junho de 2019) com o gerente local, ao perguntar se o Armazém Paraíba estaria “fechando as portas” em Tucuruí, por conta da liquidação total dos produtos da linha branca (eletrodomésticos) e linha marrom (estofados, camas) e das mudanças e reformas que o prédio estava passando, a resposta destacada foi de negativo; o Armazém Paraíba continua em Tucuruí com as vendas de calçados e roupas, o que ocorre que a gerência geral da SOCICA S/A concedeu ao Magazine Luiza³² o direito de vender móveis, eletrodomésticos e celulares nos locais que o Armazém Paraíba possui lojas. Reforçando essa perspectiva da produção do espaço de Tucuruí a partir do comércio das redes de lojas de departamentos.

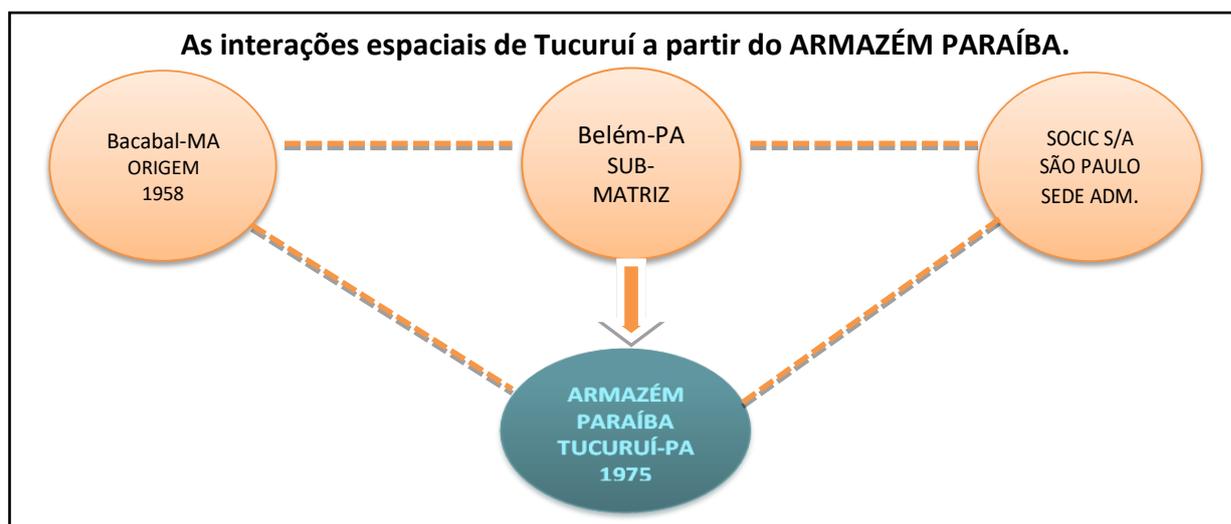


Figura – 39: Rede de Interação - ARMAZÉM PARAÍBA –Org.: Veridiana Pompeu – junho/2019

O início dos anos 2000 vai representar a mais recente conexão estabelecida em Tucuruí tanto com a implantação de cursos técnicos e superiores e ainda com a chegada ao comércio de outras Lojas de Departamentos como a Loja Centro (1999), Feirão dos Móveis (2003), Liliani (2013), Lojas Americanas (2017), Gazin (2017), Eletro Mateus (2017).

A interação espacial que Tucuruí passa a ter agora, com estas Lojas de Departamentos, são marcadas por uma dinâmica comercial que trabalha em rede. Em que tanto há um sistema de organização de vendas, de integração das cidades que sediam as lojas, quanto há uma diversificação das atividades comerciais (de magazine a consórcios).

³² O Magazine Luiza foi inaugurado em outubro de 2019 em Tucuruí-PA. Não obtivemos contato com sua gerência durante o Trabalho de Campo.

Assim Tucuruí passa representar com a Loja Centro um “nó” de articulação na região, tanto com as cidades do Lago de UHT, quanto com as cidades à jusante a barragem. Em entrevista com a gerente geral em Tucuruí (junho de 2019), foi destacado que a Loja Centro possui atendimento virtual pelo site e que a Loja de Tucuruí faz entregas de compras, no prazo de 20 a 30 dias, na zona rural de Tucuruí e diferentes das outras lojas de departamentos, a loja de Tucuruí abastece outras cidades (Figura nº 40), como as cidades de Baião, Mocajuba e Cametá. O que revela o uso do Rio Tocantins, na utilização do transporte fluvial, com o fretamento dos barcos que fazem linha/viagem para essas cidades.



Figura – 40: Eletrodomésticos que serão colocados no barco para abastecer filial em Baião. Foto: Veridiana Pompeu – Trabalho de Campo – out.2019.

Marcada pela estreita relação do Estado do Maranhão com o Sudeste paraense, a Loja Centro surge no Pará da sociedade estabelecida entre o Sr. Admilson Lopes (ex-gerente de loja do Armazém Paraíba em Tucuruí) com o Sr. José Raimundo que possuía em Açailândia-MA uma loja e objetivava ampliar seus negócios para o estado do Pará. Assim no ano de 1999 quando o Sr. Admilson Lopes iniciava negócio próprio em Novo Repartimento-PA deu-se a criação da Loja Centro no Pará, mas considerando as infraestruturas urbanas de Tucuruí, a cidade passou a ser matriz no Pará, elo de ligação para a criação de outras filiais em Baião, Mocajuba, Cametá, Breu Branco, Goianésia, Tailândia, Pacajá, Altamira, Marabá e Parauapebas.

Em Tucuruí a Loja Centro possui dois estabelecimentos comerciais, um localizado na área central do comércio de Tucuruí, na rotatória da Praça do Rotary, na confluência entre a Avenida Sete de Setembro e a Rua Lauro Sodré, duas vias de grande circulação e concentração de serviços e comércio. O outro estabelecimento fica situado no bairro do Getat, bairro que a princípio foi criado em parceria entre a Prefeitura Municipal de Tucuruí (1ª Gestão/Cláudio Furmam – 1983 a 1988) e o Governo Federal representado pelo Grupo Executivo das Terras do Araguaia-Tocantins para responder a demanda demográfica de Tucuruí nos anos de 1980 que se apresentava com um grande déficit de moradia. Assim por conta do crescimento demográfico e espacial de Tucuruí e favorecido ainda pelos menores valores dos aluguéis e/ou compra de imóveis, hoje é um bairro que se caracteriza por ser um núcleo secundário de atividades (CORRÊA, 1995), ligadas ao comércio e serviços. No comércio há uma concentração de lojas de varejos ligadas à venda de roupas, dois supermercados (Supermercado Fonseca e outro do Grupo Supernorte), bares e mercearias, dois postos de combustíveis (Posto de Gasolina Laíza e o Posto SP), óticas, farmácias, panificadoras; nos serviços: escolas de ensino infantil e fundamental (nos bairros que são extensão ao Getat o ensino médio (bairro Carajás) e creche (no Nova Conquista), apresentam na área da saúde: os serviços ambulatoriais, Centro de Saúde, Centro de Referência da Assistência Social – CRAS do Getat, consultório dentário. O que revela que o processo de expansão urbana de Tucuruí foi acompanhado de alguns nexos que caracterizam a urbanização do território (SANTOS, 2005), isso porque, entre outras razões a instalação de um empreendimento comercial em um bairro periférico, (a exemplo de uma loja de departamento estruturada em rede como a Loja Centro), mesmo tendo adaptado-se em algumas características locais, trouxe uma organização, estigmas de vendas(como compra no cartão de crédito, disposição/organização do *layout* da loja) praticados em centros urbanos maiores.

Também com a Loja Centro, Tucuruí tem assumido um importante papel de conexão do comércio no ramo de lojas de departamentos entre a região do Baixo Tocantins e a região da Transamazônica, no que confere a distribuição de mercadorias e o gerenciamento interligado com matriz Loja Centro/Tucuruí (Figura nº 41).

Compondo também a configuração da rede urbana – Comércio: Tucuruí-Maranhão as lojas de departamentos: Feirão dos Móveis Magazine, Magazine Liliani e Eletro Mateus são outros exemplos dessas conexões do comércio em Tucuruí, já consumada a implantação da UHT.

Foram instaladas respectivamente na cidade de Tucuruí nos anos de 2003, 2013 e 2017. A Feirão dos Móveis e Liliani têm na cidade de Imperatriz-MA suas matrizes e a Eletro Mateus em Balsas-MA. São redes de lojas em que suas mercadorias são adquiridas a partir de compras com os representantes das marcas, “os fabricantes” de suas linhas de vendas (linha branca, linha marron, cama-mesa-banho, portatéis, eletroeletrônicos) em que em sua maioria concentram-se essa produção na região sudeste e sul do país.

A distribuição das mercadorias do Feirão dos Móveis Magazine e da Liliani Magazine vem direto dos centros de depósitos de suas matrizes (Figura nº 42 e nº 43), já a Eletro Mateus a organização estabelecida apresenta um itinerário em que o fabricante emite as mercadorias ao C.D (Centro de Depósito) em São Luís-MA que abastece os C.Ds do Pará, sendo que o depósito central de Tucuruí fica em Parauapebas(Figura nº 44). Perguntados as suas gerências sobre o atendimento de venda virtual apenas a Feirão dos Móveis destacou que não realiza esse tipo de serviço.

Sobre as interações das Lojas de Tucuruí com a zona rural do município e suas interações espaciais, no que diz respeito se são abastecidas pela de loja de Tucuruí, a resposta das gerências foram: Feirão dos Móveis Magazine – a loja faz venda/entrega na zona rural do município de Tucuruí, com exceção das localidades que ficam no Lago de Tucuruí, possui vendas nas localidades que estão ao longo da rodovia Transcmetá – BR-422, trechos do km 50 até Cametá, o que representa a ligação da loja Tucuruí com Baião (na parte do município ligada a Transcmetá) e com Cametá (localidades ligadas a Transcmetá e o núcleo sede – a cidade de Cametá), assim sendo, o transporte utilizado é via terrestre com caminhão da próprio da loja). Tanto a Liliani Magazine e a Eletro Mateus possuem venda/atendimento virtual e não fazem entrega na zona rural de Tucuruí. As três possuem em seus cadastros clientes moradores das ilhas, e que suas entregas vão até ao porto do km11, quando a aquisição da compra é feita à vista.

Saindo dessa configuração da rede urbana – “Comércio: Tucuruí-Maranhão”, estruturando a rota com a região do Centro-Sul do Brasil, Tucuruí estabelece uma relação comercial com o Rio de Janeiro-RJ sede das Lojas Americanas que em Tucuruí foi instalada em fevereiro de 2017 – (Figura nº 45) e com Douradina-PR com a instalação da GAZIN Magazine em abril de 2017 – (Figura nº 46).

Assim, pode se perceber a partir das Americanas que Tucuruí continua mantendo sua relação comercial com a capital do Pará, haja vista que o C.D das Americanas/Tucuruí estar localizado em Belém-PA. A informatização do seu sistema de compras pela internet

proporciona à integração de espaços não contínuos e o acesso às mercadorias da Loja, o que foi constatado durante a pesquisa de campo, quando a gerência da loja teve que atender um cliente que veio retirar na loja Americanas/Tucuruí um produto que o irmão em Mocajuba-PA havia comprado pela internet nas Americanas.

Com a GAZIN, verificou-se, o estreitamento da ligação empresarial do Paraná com Tucuruí via Centro-Oeste, alicerçado pelo rastro de expansão de empreendimentos comerciais e agropecuários impulsionados pelo agronegócio do corredor da soja que interliga o centro-oeste à Amazônia. Isso ganha “forças”, pois o grupo atua não apenas em Lojas de departamentos, mais também em diferentes atividades ligadas à pecuária, posto de gasolina, consórcios (de casas, carros, motos), empréstimos e consignados.

O surgimento de filiais da GAZIN vindo pelo Estado do Mato Grosso, adentrado no Pará, na mesorregião do Sudoeste do Pará, pela região conhecida por “região da Transamazônica” (Novo Progresso, Itaituba, Trairão, Ruropólis, Medicilândia, Brasil Novo, Altamira, Anapú, Novo Repartimento) e chegando a Tucuruí pela BR 422, desenha essa nova interação espacial que Tucuruí possui via Loja de Departamento (GAZIN) na rede urbana com o Sul do Brasil.

Ao ser perguntado, em trabalho de campo (junho de 2019), ao gestor da loja GAZIN/Tucuruí, sobre a relação abastecimento comercial em outras cidades e a entrega/venda na zona rural do município, destacou que o método de trabalho do abastecimento de mercadorias da GAZIN é organizado a partir de um C.D (Central de Depósito) que faz a distribuição e Tucuruí estar ligado ao C.D que fica na cidade de Redenção-PA; entrega na zona rural em um raio de ação de 50km da sede do município; O Grupo possui atendimento virtual, mas o processo de compra/entrega é feito direto entre o cliente e a loja virtual, a compra é entregue no endereço do cliente, não há retirada dos produtos na loja física.

Outro questionamento foi - considerando o momento de “crise política” local que Tucuruí estava vivenciando, acompanhada de uma baixa na economia do comércio local, devido aos atrasos dos pagamentos do funcionalismo público municipal e a fragilidade de geração de renda -, por que a GAZIN escolheu Tucuruí, para sediar mais uma de suas filiais? Quais as potencialidades que Tucuruí oferece?. Sua resposta destacou: “que a empresa faz um estudo de mercado e Tucuruí possui o comércio mais forte da região, os royalties provenientes da UHT apresentam uma certa garantia para circulação do dinheiro na cidade; o número de habitantes, entre os quais, alguns apresentam uma renda mensal significativa por serem

empregados em órgãos públicos federais, como os funcionários da Eletronorte, do INCRA; outra questão se relaciona ao grande Lago, o seguro defeso que muitos pescadores de Tucuruí e região recebem são aplicados na praça comercial de Tucuruí; o relevante número de pessoas aposentadas e ligadas ao funcionalismo público estadual na área da educação, saúde e segurança são um dos elementos que a GAZIN avaliou como relevantes de ter uma filial em Tucuruí” e a “promessa” com o funcionamento das eclusas em Tucuruí, a “fluidez” da circulação de mercadoria será melhor, diminuirá as dificuldades em transportar “no inverno”, visto as condições de trafegabilidade das estradas do Pará no período chuvoso, há uma queda de vendas e com ela (a eclusa), Tucuruí será esse elo do comércio das regiões.

**Lojas de Departamentos advindas de fora da região: LOJA CENTRO, FEIRÃO DOS MÓVEIS, LILIANI, ELETRO MATEUS, LOJAS AMERICANAS, GAZIN.
Ilustração Esquemática da rede de interação.**

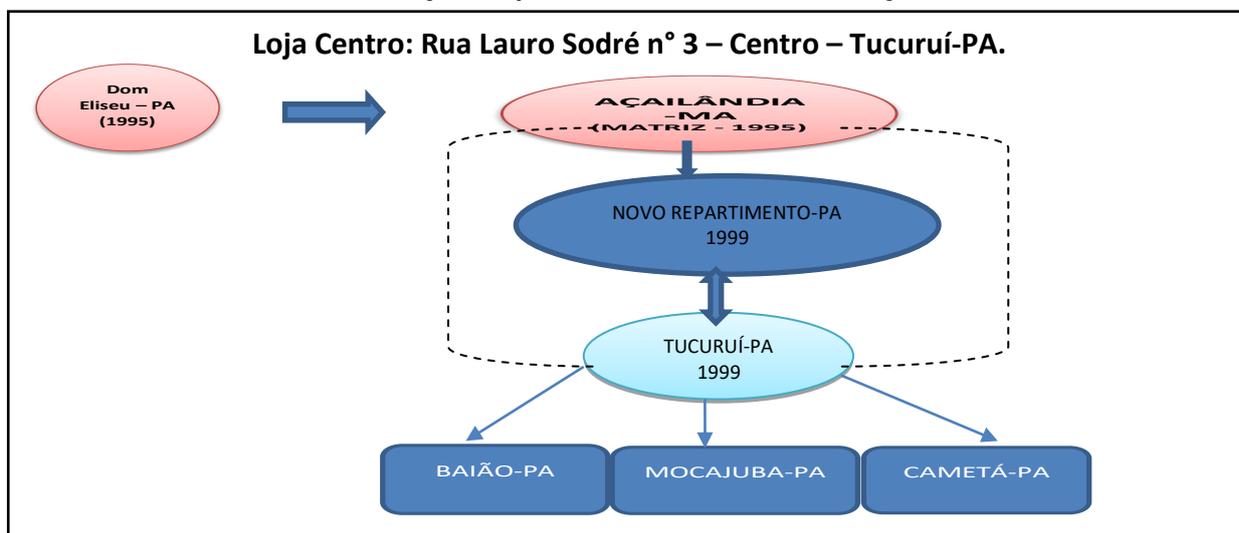


Figura – 41: – Rede de Interação -LOJA CENTRO – Org.: Veridiana Pompeu – junho/2019

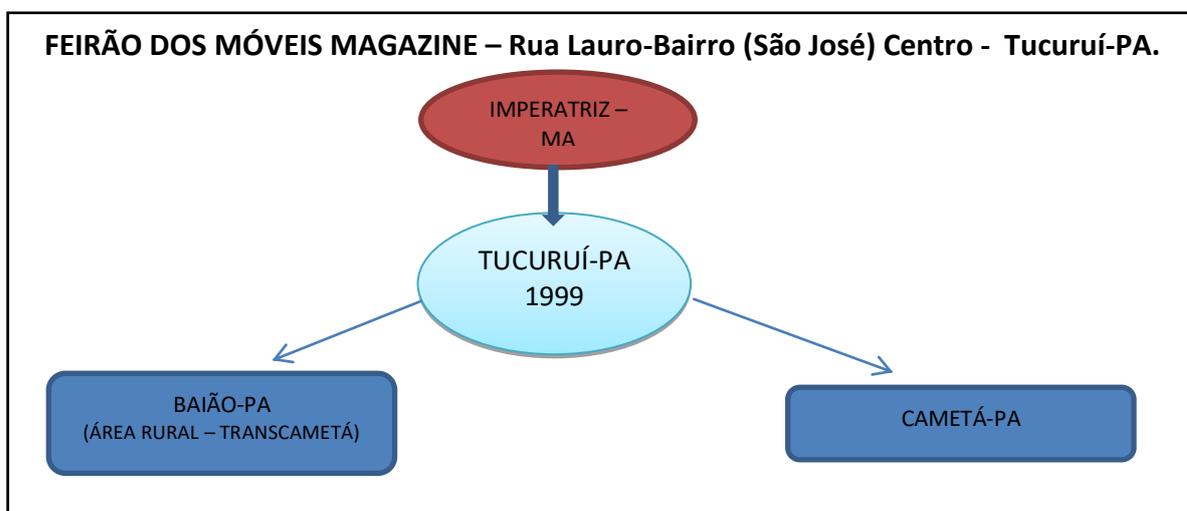


Figura – 42: Rede de Interação - FEIRÃO DOS MÓVEIS -Org.: Veridiana Pompeu – junho/2019

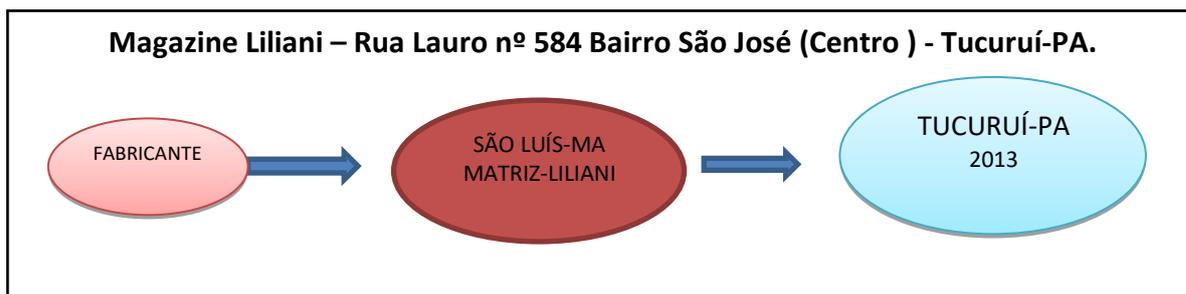


Figura – 43: Rede de Interação - MAGAZINE LILIANI –Org.: Veridiana Pompeu – junho/2019

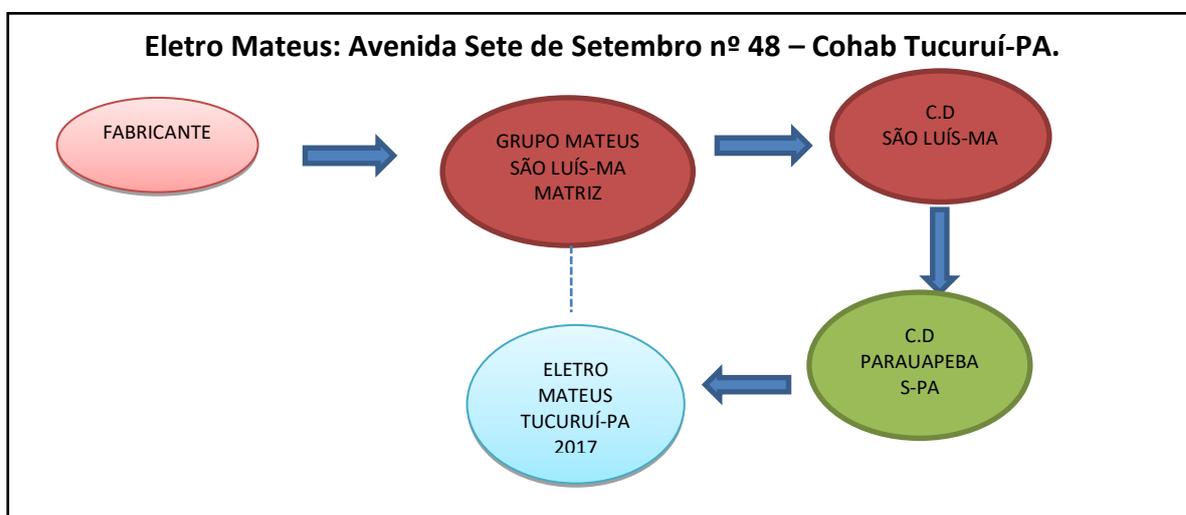


Figura – 44: Rede de Interação– ELETRO MATEUS -Org.: Veridiana Pompeu – junho/2019

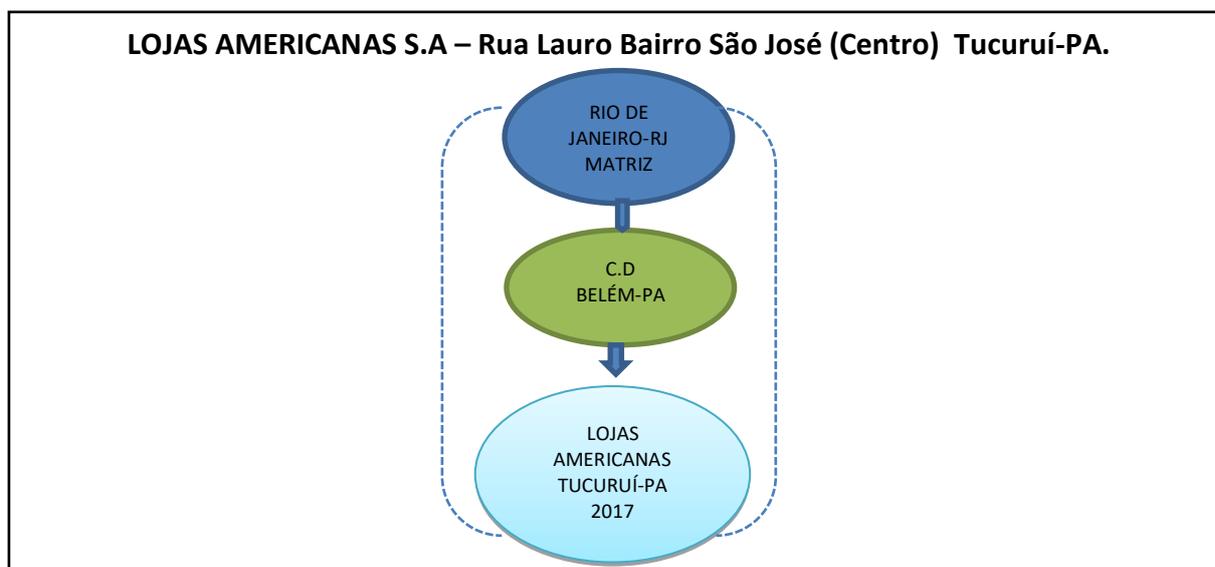


Figura – 45: Rede de Interação – LOJAS AMERICANAS –Org.: Veridiana Pompeu – junho/2019

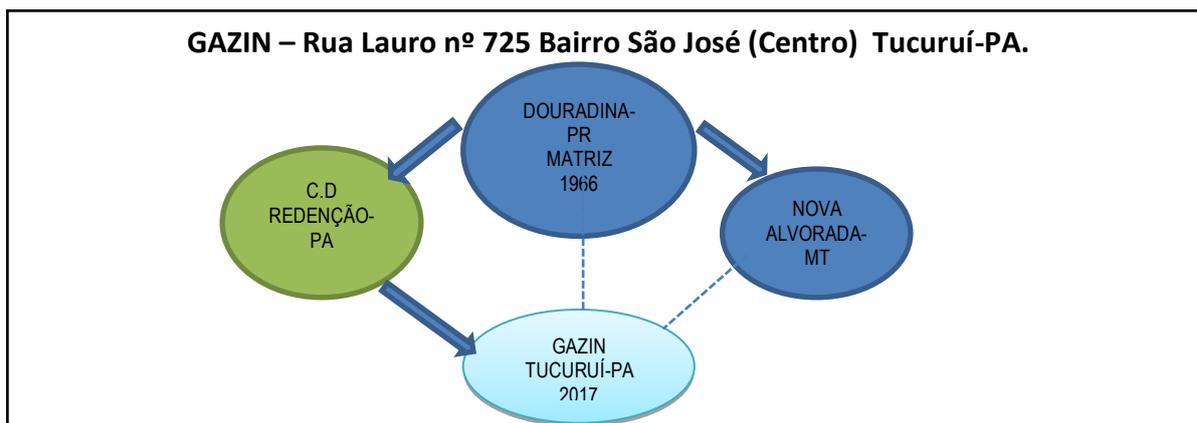


Figura -46: Rede de Interação – GAZIN -Org.: Veridiana Pompeu – junho/2019

Para tanto, ao fazer-se uma sobreposição de todas as ilustrações esquemáticas elucidada o quanto que Tucuruí têm firmado a “feição/face” de “nó” de articulações, no que diz respeito ao comércio/lojas de departamentos, entre cidades próximas ao seu limite territorial quanto de áreas distantes, que apresentavam pouca ou nenhuma relação econômica. Há de se ressaltar que as péssimas condições de trafegabilidade da rodovia (BR 422) que interligam Tucuruí com o Baixo Tocantins (Baião, Mocajuba e Cametá) e com os municípios da Transamazônica Novo Repartimento, Pacajá, dificultam ter uma interação maior, principalmente no período chuvoso, as interações espaciais diminuí significativamente sua frequência e intensidade.

3.1.2 Tucuruí e o Setor Supermercadista

Dando seguimento à análise da variável – comércio, os dados obtidos, em observação de campo, a partir do setor supermercadista em Tucuruí mostram que há um total de seis empreendimentos comerciais (classificados, considerando sua área de abrangência e adaptado à realidade de Tucuruí, em porte médio e grande): Supermercado Fonseca, Supermercado Bueno, Supermercado Líder, Supermercado Fort Super, Supermercado Super Carajás, Supermercado Supernorte, todos tem em Tucuruí seu local de fundação e gestão.

Destes supermercados, apenas o do Grupo Supernorte possui cinco estabelecimentos comerciais distribuídos em pontos estratégicos dentro da cidade de Tucuruí (Figura nº 47), sendo Supernorte Vila (bairro – Vila Permanente), Supernorte Matriz (bairro São José / Centro), Supernorte Express (bairro Jardim Marilucy /divisa com o bairro da Cohab), Supernorte Getat (bairro Caripé/Getat), Supernorte Atacado (bairro Jardim Colorado / BR-422) e estabelecimentos comerciais na região imediata, como nas cidades de Breu Branco, Novo Repartimento, Pacajá.

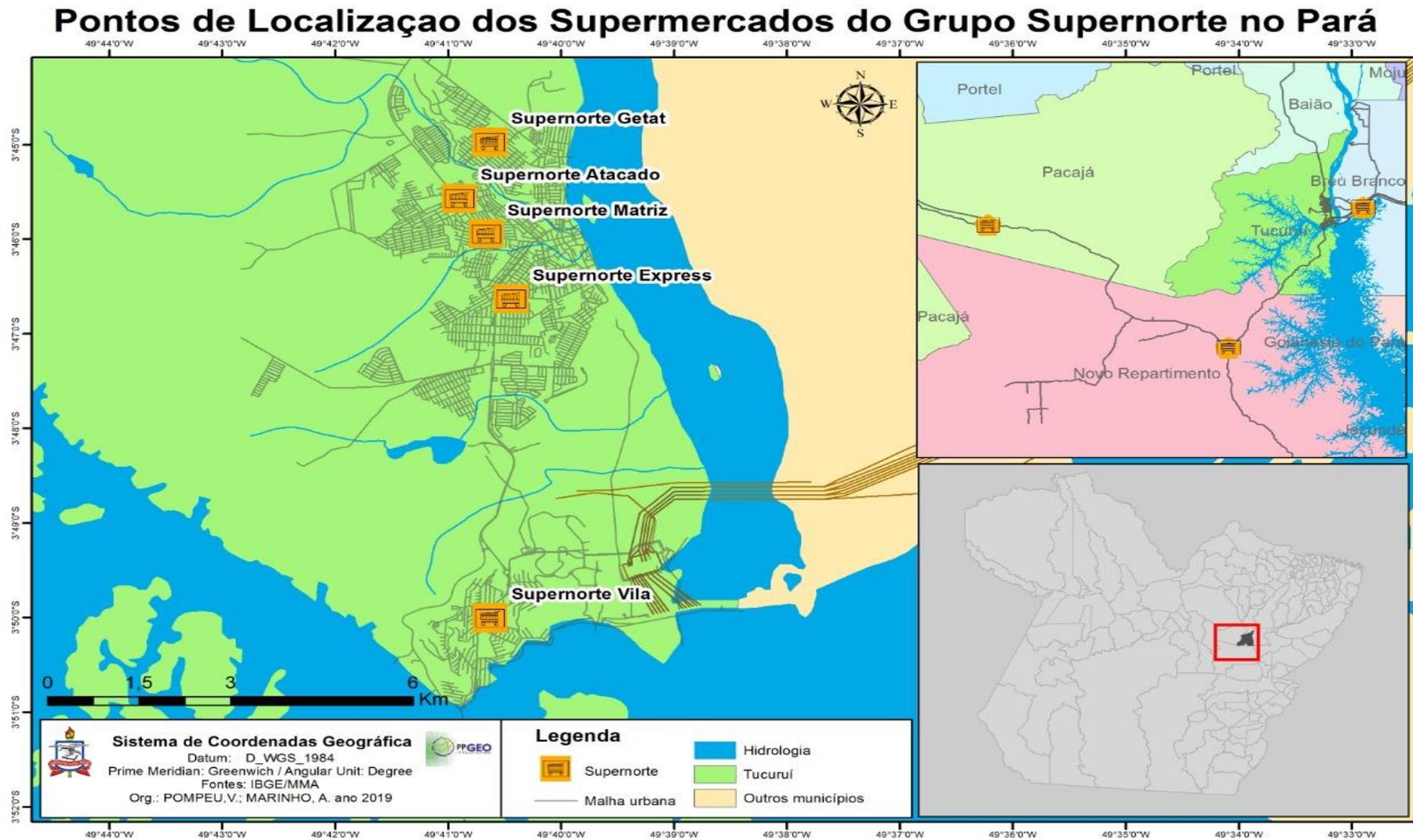


Figura – 47: Mapa: Localizações dos Supermercados do Grupo SUPERNORTE. Elaboração: POMPEU, V; MARINHO, A.

Em todos os estabelecimentos supermercadistas é predominante a interação espacial com a região Centro Sul do Brasil na aquisição dos produtos de hortifrúti, de limpeza / higiene pessoal e as demais mercadorias vendidas nos supermercados.

Segundo a gerência do Fort Super (pesquisa em junho de 2019), o supermercado surge em Tucuruí e é fruto de uma empresa de hortifrutigranjeiros que fazia a distribuição de hortaliças, verduras, legumes e frutas na região de Tucuruí e em julho de 2010 é criada a empresa Fort Super Mercado. Destacou ainda que, o sistema de compra dos produtos do estabelecimento, ocorre com a visita de representantes das marcas dos produtos (por exemplo, da Garoto, Sinhá) que chegam à cidade para fazerem os pedidos, ou seja, é realizado quando as empresas que comercializam os produtos procuram o próprio supermercado. A par disso, se confirma a face dos intercâmbios que Tucuruí possui com o “turismo comercial”, que mesmo com os avanços obtidos com desenvolvimento de compra pela rede de internet, – há um fluxo de funcionários ligados aos fabricantes e/ou fornecedores das marcas/produtos que vem para Tucuruí no intuito de divulgar e vender produtos ao comércio varejista.

Assim como os outros supermercados, exceção ao Grupo Supernorte que atua em 5 pontos distintos (bairros) da cidade de Tucuruí (Vila Permanente, Centro/ São José, Jardim Mariluciy, Getat e Jardim Colorado) e 3 cidades de sua região imediata (Breu Branco, Novo Repartimento e Pacajá), a atuação do Supermercado Fort Super é apenas em Tucuruí.

O Supermercado do Fort Super estar localizado no centro da área comercial de Tucuruí, Rua Lauro Sodré – bairro São José/Centro, juntamente com o Supernorte (matriz) e o Super Carajás. O Fonseca, o Líder e o Supermercado Bueno localizam respectivamente no bairro do Getat, no Santa Mônica (próximo a BR-422 sentido Tucuruí - Vila) e no bairro Jardim Colorado (próximo a BR-422 sentido Tucuruí - Cametá). E utiliza como instrumento de divulgação as redes sociais (como o facebook) e a moto divulgação (uma motocicleta equipada com caixa de som que circula alguns pontos da cidade Tucuruí fazendo propaganda das promoções do supermercado).

O Super Carajás, o mais antigo dos seis supermercados, têm sua iniciação na década de 1990 com a instalação primeira de uma loja de 1,99 R\$, a Carajás 1,99. O que vem representar na escala local o processo de espraiamento da globalização, marcada pela infiltração de produtos industrializados de fabricação chinesa no mercado brasileiro dos anos 90.

Essa iniciativa de empreendimento comercial tornou perceptível no espaço geográfico de Tucuruí: a intensidade dos fluxos de mercadorias de produtos fabricados em outros locais do mundo sendo consumidos na cidade (de modo, mais específico os “produtos de made in china”) e a redefinição de relações entre local e o global, promovendo certo esmaecimento da denominada hierarquia piramidal (LENCIONI, 2006).

Já depois de estruturado como um Supermercado em Tucuruí, numa variante de porte médio, uma observação a ser destacada, a partir da pesquisa in loco e em conversa com a gerência do Super Carajás, que apesar de atuar apenas na cidade de Tucuruí, é um supermercado que apresenta um significativo fluxo de clientes oriundos de vários bairros da cidade; e isso se comprova pelo serviço de entrega de compras em casa para vários bairros da cidade e se justifica pela adoção do método “*smart*” – que se baseia numa organização de venda que prima por oferecer ao cliente um ambiente com uma boa apresentação física, organizado de maneira “inteligente” para atrair o consumidor e isso ocorre utilizando-se de: televisores com propagandas das marcas dos produtos que são vendidos no supermercado, (estimulando assim o consumo com a aquisição de produtos que nem mesmo fazia parte da lista de compras); na organização estética e distribuição dos produtos no salão do supermercado (a aparência estimula o voltar ao supermercado, o passeio sem intenção de fazer compras, mas que no final sempre é comprado algo); o oferecimento de local amplo para estacionamento dos veículos automotores para clientes (ter estacionamento tem sido um atrativo, pois mesmo não sendo uma metrópole, em Tucuruí, há uma grande concentração de carros e motos o que faz com que na área central do comércio seja difícil encontrar local para estacionar e assim a procura por um estabelecimento comercial que tenha essa comodidade) e convênios de compras para funcionários da esfera pública ou privada.

Isso também é observado nos supermercados do Grupo Supernorte (Vila e matriz), acrescido da parceria estabelecida com o sindicato dos taxistas, possuindo desconto os clientes com compras realizadas no supermercado. Estes estabelecimentos do Grupo Supernorte em termos de requintes e comodidade possuem amplo espaço de circulação; espaço interno com designer decorativos; são os que apresentam uma maior inserção de estratégias de atração ao consumidor, seguido tem-se o supermercado Super Carajás.

Em se tratando da oferta de serviços complementares os Supermercados do Grupo Supernorte (Vila e Matriz) são os que possuem em seus estabelecimentos Postos de atendimentos bancários (caixas eletrônicos). O Supernorte Matriz, no centro comercial de Tucuruí, possui ainda um posto de venda de passagens aéreas (empresa LATAM) e uma Casa

Lotérica – Mina da Sorte, um suporte de atração para compras no supermercado, visto que, este posto de atendimento da Caixa Econômica Federal recebe bastantes pessoas beneficiárias do Bolsa Família, aposentados e pensionistas, já o Supernorte Vila, localizado na *Company Town* da Vila Permanente, o único que possui 2 lojas especializadas dentro do próprio supermercado, uma loja de artigos de decoração de casas & presentes e uma boutique com roupas, calçados de grifes, atendendo de certo modo, um público diferenciado, de maior poder aquisitivo residente, principalmente, na Vila, dentre os quais destacam-se funcionários da Usina de Tucuruí; o que de certo modo pode-se dizer que o Supernorte Vila assume a marca de atendimento – conforto e conveniência – empreendidos pelo Supermercado quando a Vila era quase que restrita aos empregados da construção da UHE-Tucuruí, adota o perfil de venda voltado para uma clientela seleta, em que é presente uma concentração de pessoas de um poder aquisitivo muito bom comparado ao nível econômico de muitas das cidades da Amazônia (resquícios do tempo-espaço que se tinha na Vila no período áureo de construção da barragem as maiores rendas salariais).

Em relação à organização administrativa, quase todos os supermercados estão centrados na base familiar, com exceção do Grupo Supernorte que organização é dada por sócios sem laços parentescos.

São supermercados que apresentam um sistema de caixas informatizados e oferecem o serviço de cartão crédito do supermercado, possuem dentro do próprio estabelecimento padarias e lanchonetes, os serviços de limpeza são mantidos por funcionários ligados aos supermercados; em relação ao sistema de segurança há alarme e monitoramentos por câmeras, acompanhado de vigilantes, funcionários ligados aos próprios supermercados, em um primeiro momento o grupo Supernorte possuía o serviço terceirizado por empresas de vigilância, porém, hoje apresenta uma organização diferenciada de vigilantes, denominada de fiscal contra danos e perdas, uma espécie de equipe de segurança habilitada em manter a fiscalização do supermercado, com monitoramento via rádio.

Outro ponto relevante apontado pela variável – comércio (lojas de departamentos e o setor supermercadista) e tendo como referência, principalmente, as Lojas de departamentos do grupo Loja Centro e os supermercados do grupo Supernorte que o processo de acumulação e produção de capital materializam-se neste movimento: intra e inter urbano, ou seja, há uma organização espacial em Tucuruí que se estrutura dentro da própria cidade e a partir da cidade com seu entorno, alicerçado pela situação geográfica favorável e pelo consumo (SPÓSITO, 2001), tanto o Grupo do Supermercado do Supernorte quanto o Grupo da Loja Centro possui

estabelecimentos dispersos para além do centro principal do comércio da cidade de Tucuruí, em outros bairros, como para cidades da região imediata.

A atuação do Grupo Supernorte vem mostrando como Tucuruí tem assumido um importante papel na rede urbana, não mais centrado apenas pela produção e distribuição energética, mas tem adquirido na atividade econômica do comércio - setor supermercadista, (assim como, a Loja de Departamentos do Grupo Comercial Oliveira e o comércio da atividade pesqueira desenvolvida no Porto do Onze, abordada em tópico mais adiante), a solidez, consistência do processo de dispersão comercial de Tucuruí para outros centros urbanos.

A interação espacial (CORRÊA, 2007), ou como aponta PEREIRA (2014) intercâmbios que se estabelecem a partir destas conexões do comércio, (Supermercado do Grupo Supernorte e a loja de departamento do grupo da Loja Centro) configuram-se como importantes elementos para realçar o movimento de produção do espaço urbano (Lefebvre, 2004) e para caracterizar a relevância de Tucuruí na constituição da rede urbana, no que se refere ao comércio, como ponto dissipador e de ancoragem.

E outro destaque estar quanto à origem do capital. Do setor supermercadista tanto o supermercado Líder e o Supernorte possuem outras fontes de capital, o Supermercado Líder tem no ramo de combustível – o posto de combustível Auto Posto Popular Ltda, ligado a franquia Posto Shell e os supermercados do Grupo Supernorte, no final do ano de 2018, ampliou para o ramo de farmácia, possuindo em Tucuruí duas unidades (farmácias – Rede Minas Farma Popular) em prédios próximos aos supermercados, uma no bairro do Getat e outra no Centro comercial de Tucuruí – o Supernorte Matriz, que por sua vez o seu estacionamento do supermercado dá acesso ao interior da farmácia. Quanto às lojas de departamentos que estão presentes em Tucuruí, tanto a rede Mateus, o Magazine Luiza, (inaugurada no mês de Setembro de 2019 em Tucuruí) e rede de Loja GAZIN possuem outras fontes de capital, no entanto, apenas a GAZIN que exerce em Tucuruí outras atividades, a exemplo: consórcios de veículos automotores, empréstimos .

3.1.3 Tucuruí e os Serviços de Saúde

Outra conexão relevante de Tucuruí na divisão social do trabalho tem sido nos serviços ligados à saúde de média a alta complexidade. A procura das clínicas médicas e do Hospital Regional em Tucuruí configura uma nova rede urbana ligada a essa prestação de serviços.

O Hospital Regional de Tucuruí³³ desde abril de 1994, quando deixa de ser administrado pela SEMEL - Serviços Médicos Ltda – prestadora de serviços a Eletronorte, passa a ser gerido pela Sespa – Secretaria de Saúde Pública do Estado do Pará.

É considerado um hospital de grande porte com ofertas de serviços de média e alta complexidade, possuindo um perfil que engloba várias especialidades médicas e uma equipe multiprofissional, como o atendimento médicos em ortopedia, neurocirurgia, pediatria, bucomaxilar, acompanhados de outros profissionais de saúde: enfermeiros, assistentes sociais, fisioterapeutas, fonoaudiólogo, nutricionistas, psicólogos. Atende a demanda de 6 municípios pactuados que compõem a Região do Lago de Tucuruí – Breu Branco, Goianésia do Pará, Jacundá, Novo Repartimento, Pacajá e Tucuruí, totalizando uma população estimada, segundo o censo do IBGE (2010), de 448.900 habitantes. O Hospital recebe ainda a demanda de municípios não pactuados como: Baião, Cametá, Mocajuba, Tailândia, Parauapebas e outros municípios paraenses que adentram ao hospital por meio do Núcleo de Regulação Interna que atua através do Sistema Estadual de Regulação (SER) e Sistema de Regulação (SISREG), e ainda pelo acesso de demanda espontânea através do setor urgência/emergência (RELATÓRIO 2017, HOSPITAL REGIONAL TUCURUÍ).

Esta conexão representa para Tucuruí um “nó” da interação espacial ocasionada pela procura de serviços na área de saúde pública. Segundo dados obtidos no Setor de Estatística do Hospital Regional, tendo como parâmetro a média do mês de maio de 2019 mais cinco meses, foram apresentados os seguintes fluxos dos municípios de origem (Figura nº 48) e a média de pacientes atendidos pelo hospital, como mostra a tabela nº 07.

³³ Um ponto a se observado acerca do Hospital Regional estar em sua fundação: junho de 1980, registrando outro exemplo de empreendimentos trazidos pelo apogeu da construção da barragem em Tucuruí.

**Tabela 07: Estimativa do número de pacientes atendidos no
2º semestre de 2019 no Hospital Regional de Tucuruí-PA**

Municípios atendidos pelo Hospital Regional Tucuruí-PA	Maio/2019	+ 5meses/2019
ALTAMIRA	3	3
BAIÃO	09	31
BELÉM	03	04
BREU BRANCO	283	1285
CAMETÁ	00	02
GOIANÉSIA	83	429
JACUNDÁ	41	326
MARABÁ	01	06
MOCAJUBA	01	03
NOVO REPARTIMENTO	137	625
PACAJÁ	57	375
TUCURUÍ	1004	4897

Fonte: Setor de Estatísticas – Hospital Regional de Tucuruí-PA –(Pesquisa realizada em junho /2019 –
Org.: Veridiana Pompeu)

REDE DE FLUXO DE ORIGEM DOS PACIENTES DO HOSPITAL REGIONAL DE TUCURUÍ

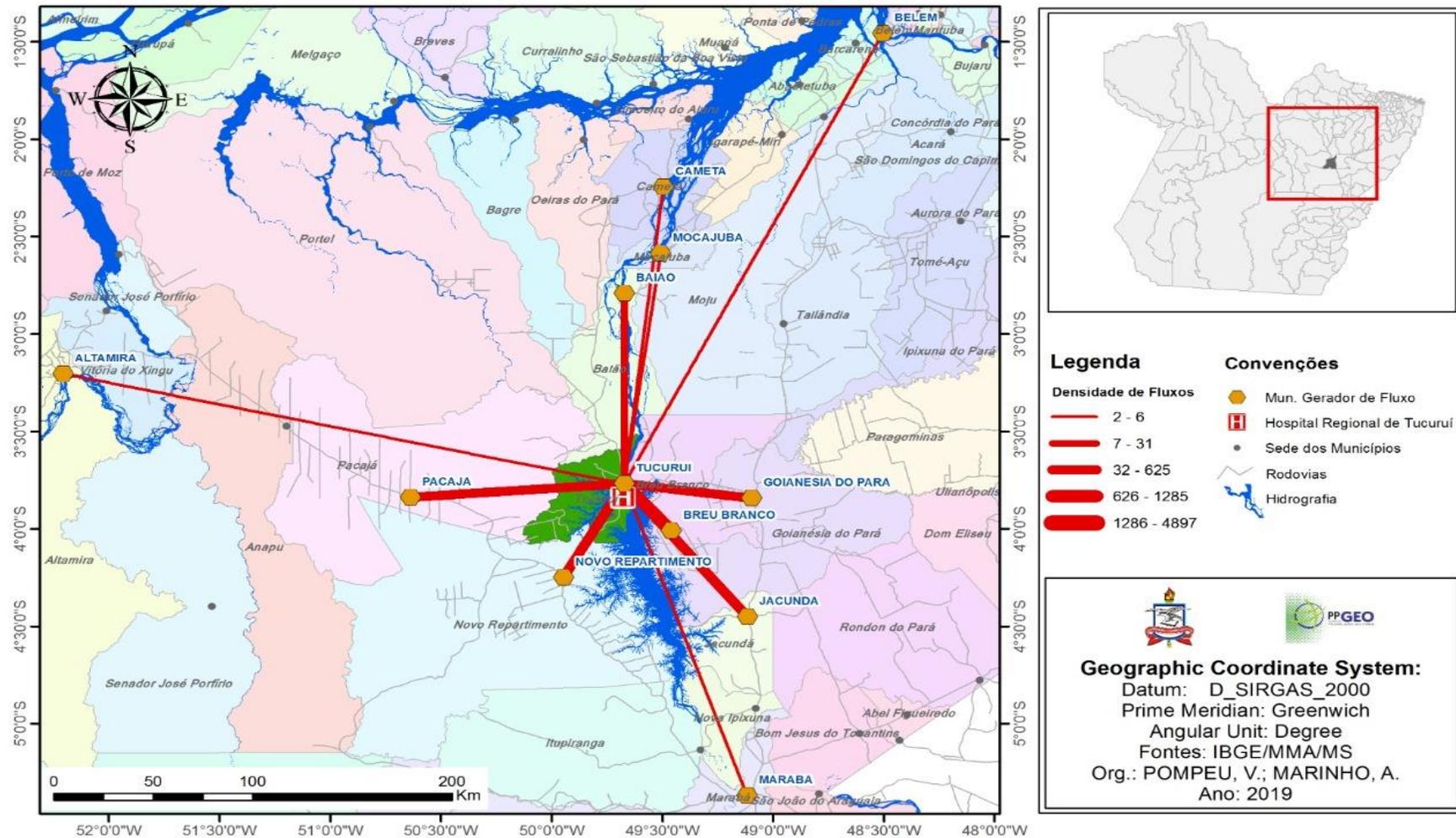


Figura 48- Mapa de Fluxos dos Municípios de Origem dos Pacientes do Hospital Regional de Tucuruí.

Elaboração: POMPEU, V.; MARINHO, A.

O mapa de fluxos (Figura nº 48), e a tabela nº07 salientam que a grande demanda de pacientes do hospital estar relacionada aos municípios pactuados, sendo Tucuruí o município com o maior número, por sediar a estrutura física do hospital (Av. dos Amazônidas, s/n Vila Permanente Tucuruí-PA); seguida dos municípios de Breu Branco, Novo Repartimento, Goianésia, Pacajá e Jacundá. Exercendo influência, ainda, em outros municípios que não fazem parte da cobertura de atendimento médico hospitalar do Regional de Tucuruí, como: Altamira, Marabá, Belém e os municípios do Baixo-Tocantins: Baião, Mocajuba e Cametá. Evidenciando uma rede urbana em que a centralidade de Tucuruí apresenta-se conjugada também ao serviço de saúde de média e alta complexidade como mais um vetor da interação espacial.

Outra conexão que tem se destacado no serviço de saúde de média e alta complexidade instalado em Tucuruí, na assistência do tratamento de câncer, estar a Unidade de Alta Complexidade em Oncologia Dr. Vítor Moutinho – UNACON – do Governo do Estado do Pará, implantada pela Secretária de Estado de Saúde Pública – SESPA - administrado por uma INDSH – Instituto Nacional de Desenvolvimento Social e Humano, segundo a gestão hospitalar a Unidade atende pacientes dos Municípios de 3 Regiões de Integração do Estado do Pará, sendo: a Região de Integração do Lago, Região de Integração de Carajás e da Região de Integração do Araguaia, somando um total de 34 municípios.

Paralelo ao serviço de saúde pública têm-se também os serviços prestados pela rede de saúde privada que em Tucuruí destaca-se a Clínica Tucuruí, IMIMI, Hospital Santa Angélica.

Instalada em Tucuruí, desde 1976, a Clínica Tucuruí de certo modo vem representar, no término dos anos de 1970 e nos anos da década de 1980, o suporte de atendimento médico-hospitalar para a cidade e região imediata. Porquanto, durante o auge da construção 1ª Etapa da barragem a grande demanda de pacientes e a fragilidade no atendimento da saúde pública geraram por parte de certa parcela da população, geralmente ligada ao setor madeireiro e de outras empresas ligadas a construção da UHE-TUCURUÍ, a procura pelos serviços e atendimento de saúde na área privada.

A instalação da Clínica Tucuruí é outro exemplo representativo das mudanças espaciais internas da cidade, no que diz respeito à entrada de novos equipamentos urbanos que Tucuruí passou a ter e sua localização nas mediações internas da BR-422, (na Avenida

Veridiano Cardoso - na atual área central do comércio) a influência que eixo rodo-energético passou a ter na expansão da malha urbana.

A figura a seguir (nº 49) mostra a primeira arquitetura e instalação física da clínica, situada no mesmo endereço, (Avenida Raimundo Veridiano Cardoso – bairro Centro - mediações internas em Tucuruí da BR-422), numa Tucuruí sem pavimentação asfáltica e com o número reduzido de veículos automotores. Um registro que evidencia as transformações de uma Tucuruí que passa a ter suas conexões na rodovia. De uma paisagem que denuncia características de uma cidade de beira de estrada e os troncos de árvores cortados em frente ao estabelecimento da clínica, a presença da atividade do setor madeiro na composição espacial e econômica que Tucuruí teve em grande número nos anos de 1980.



Figura 49– Primeira instalação física da Clínica Tucuruí. Fonte: Arquivos da família Tavares Mafra.

Segundo o diretor administrativo da Clínica Tucuruí (durante aplicação do questionário/ pesquisa de campo em junho/2019) o atendimento ofertado se classifica de baixa a média complexidade. As formas de pagamento além de constituir o pagamento de natureza imediata com dinheiro em espécie e seus derivados (cartão de crédito) a clínica se alia aos pagamentos vinculados a convênios e planos de saúde. A demanda de pacientes (Figura nº 50) se relaciona principalmente a Tucuruí e Breu Branco, recebendo um número significativo da Vila Maracajá de Novo Repartimento-PA, há ainda pacientes advindos de Goianésia-PA, Parauapebas-PA, Tailândia-PA, até mesmo de Marabá-PA, que representa um importante centro econômico da região, procuram a clínica em virtude da especialidade de alguns médicos que prestam serviços à Clínica, a exemplo a especialidade em reumatologia.

Dentre essa especialidade, a Clínica possui um quadro composto de: clínica médica, pediatria, ginecologia e obstetrícia, medicina do trabalho, psiquiatria, alergologia, endocrinologia, cirurgia plástica, além de outros profissionais da área da saúde: dentista, fonoaudiólogo, psicólogo, nutricionista e fisioterapeuta.

No início de seu funcionamento o quadro de seus profissionais da área de saúde, no que diz respeito ao seu local de origem representavam significativamente de outros Estados, de outras regiões como: Rio Grande Norte – (estado de origem do proprietário e médico da Clínica Tucuruí), do Rio de Janeiro - região Sudeste do Brasil; e atualmente possui um número expressivo de profissionais da região Norte, sendo alguns nascidos em Tucuruí com formação acadêmica realizada em Belém-PA, outros, seu local de origem são de Abaetetuba-PA e da própria capital do Estado que exercem sua vida profissional (ou já residem) em Tucuruí.

REDE DE FLUXO DE ORIGEM DOS PACIENTES DA CLÍNICA TUCURUI EM 2019

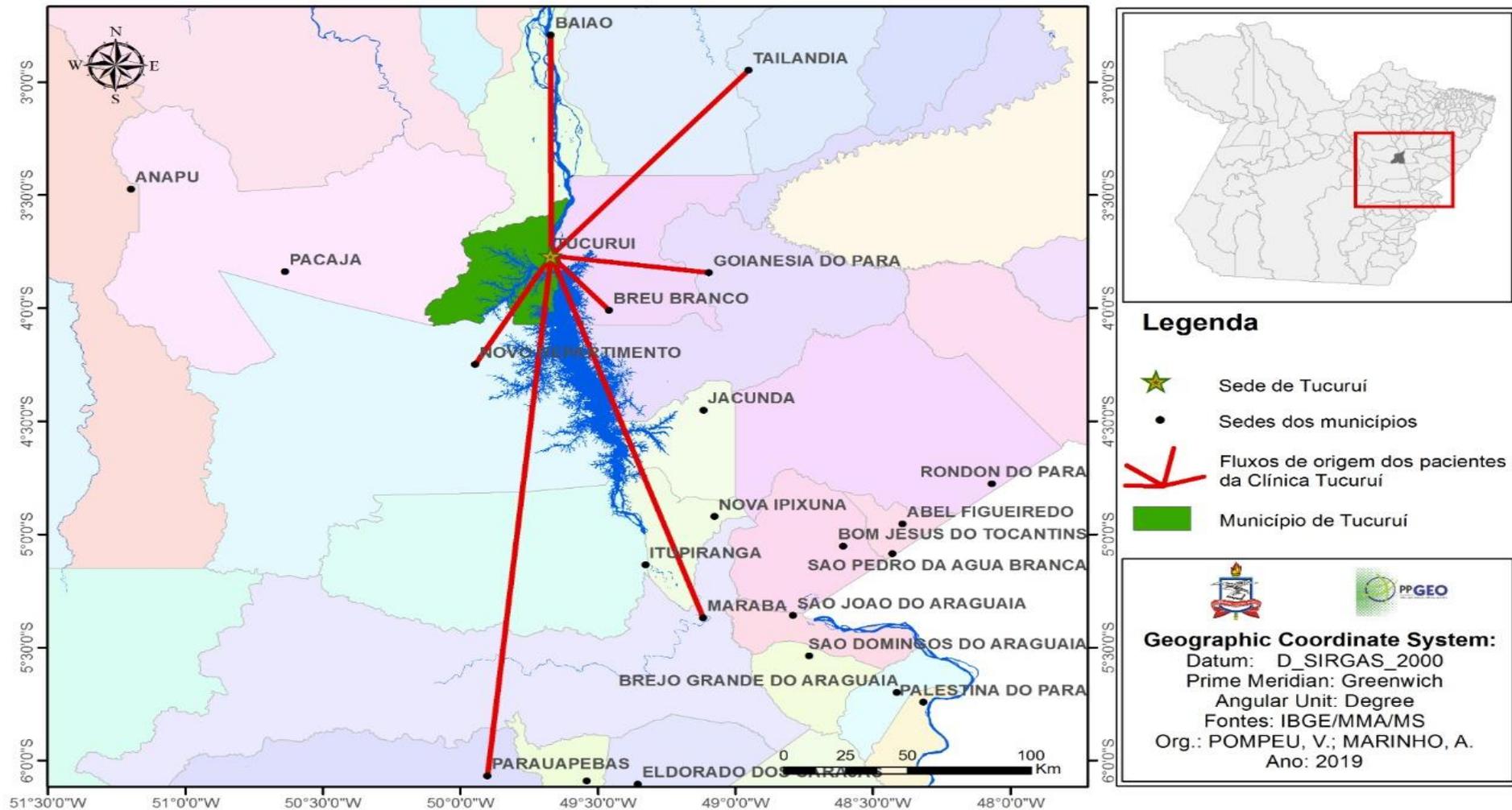


Figura – 50: Mapa – Rede de Fluxo de Origem dos Pacientes da Clínica Tucuruí. Elaboração: POMPEU, V. ; MARINHO, A.

O Instituto de Medicina Interna e Materno Infantil – IMIMI – localizado na Rua Itaipu – Vila Permanente – é outro exemplo de conexão em Tucuruí, na área dos serviços de saúde de baixa e média complexidade. Sua instalação é datada de abril de 1996, momento que a gestão do hospital da Company Town (hoje Hospital Regional) não mais era vinculada a SEMEL – Serviços Médicos Ltda - empresa contratada pela Eletronorte para prestar serviço médico-hospitalar aos seus funcionários e das empresas ligadas a construção da barragem, como o a Camargo Corrêa. Assim, segundo o diretor do IMIMI (pesquisa de campo, jun./2019), a iniciativa de criar, uma empresa jurídica com atendimento médico surge quando o hospital passa a ser dirigido pela Sespa - Secretária de Saúde do Governo do Estado do Pará e com a precarização do atendimento, há o convite por parte do Administrador da usina Eletronorte/Tucuruí aos médicos remanescentes da 1ª etapa em criar um atendimento médico para atender os funcionários da Eletronorte com qualidade em atendimento.

Atualmente, o IMIMI , recebe pacientes que vem de vários municípios (ver figura nº 51), como Breu Branco-PA, Novo Repartimento-PA, Pacajá-PA, Anapu-PA, Tailândia-PA, Goianésia-PA e são aqueles que de certo modo representam para região um poder aquisitivo elevado.

A entrevista a seguir, concedida pelo diretor do IMIMI é reveladora que Tucuruí, a partir dos serviços prestados pelo IMIMI, é mais um “nó” na rede urbana, tendo como a variável os serviços de saúde (de baixa e média complexidade) e por conta dos mesmos a interação espacial de outros municípios com Tucuruí passa a ser um movimento “uniformemente variado”. É uma conexão representativa de pessoas que procuram os serviços privado de saúde de Tucuruí que apresentam certo poder sócio-econômico.

“Os locais de onde vem mais, né, é do Novo Repartimento, Maracajá, Pacajá, Breu Branco, Goianésia, Jacundá, Anapu, Tailândia. Uma coisa que chama atenção também é que o pessoal que a gente atende aqui, é pessoal de nível sócio-econômico bem mais alto e normalmente são pessoas que são culturalmente diferentes do pessoal daqui. Significa o quê? Que é gente que vem do Rio Grande do Sul, que vem de Santa Catarina trabalhar na região, então têm um poder aquisitivo maior e procura a gente.(...) Normalmente os pacientes vem triado, né; são pessoas que passaram em vários lugares, serviços públicos e privado não conseguem resolver, então eles vem pra cá.(...).

Os médicos que trabalham aqui são de fora, a maioria é gente que vieram de outros estados, né.(...).

O pessoal que a gente atende aqui é fora do padrão da região, vem de fora, cultura diferente. (...).

Então, o que a gente tá observando que o pessoal, por exemplo, Tailândia é muito mais perto de Belém e pessoal procuram vir pra cá, né?! Anapu é quase que em Altamira, mas o pessoal prefere vir pra cá, apesar da distância eles preferem vir pra cá. Mas, só que o pessoal que a gente atende, que a gente observa é o seguinte, não é

o pessoal nativo da região! É o pessoal que veio, por exemplo: o cara veio lá do Espírito Santo e montou um supermercado lá no Repartimento, lá em Pacajá. Então, ele tem um poder aquisitivo muito maior, né! e têm uma cultura diferente! Ele acha que investir em saúde é, gastar dinheiro em saúde é investimento, não é despesa. Então, a taxa da população que a gente atende aqui é uma população que é totalmente fora do padrão da região. Por que, por exemplo, ontem ligou um cara de Goianésia, e falou- “olha meu filho tá doente, tá com febre! tá com febre com trinta e pouco dias” e eu falei: que febre com trinta e poucos dias pode ser coisa grave. Então, quer dizer, você pega: a consulta é quatrocentos! teria que fazer exames; e se tivesse que ficar internado 24 horas, ficava entre quinhentos e dois mil reais; o cara simplesmente não veio, não têm condições; Então, esse pessoal da região que tem um nível sócio-econômico baixo, esse pessoal não vem pra cá, pois o custo é mais alto. Então, o pessoal que a gente atende é um pessoal que têm um nível bem mais alto do que a média da região . (...)

(Diretor Administrativo do IMIMI, entrevista, jun.2019).

REDE DE FLUXO DE ORIGEM DOS PACIENTES DO INSTITUTO DE MEDICINA INTERNA E MATERNO INFANTIL - IMIMI

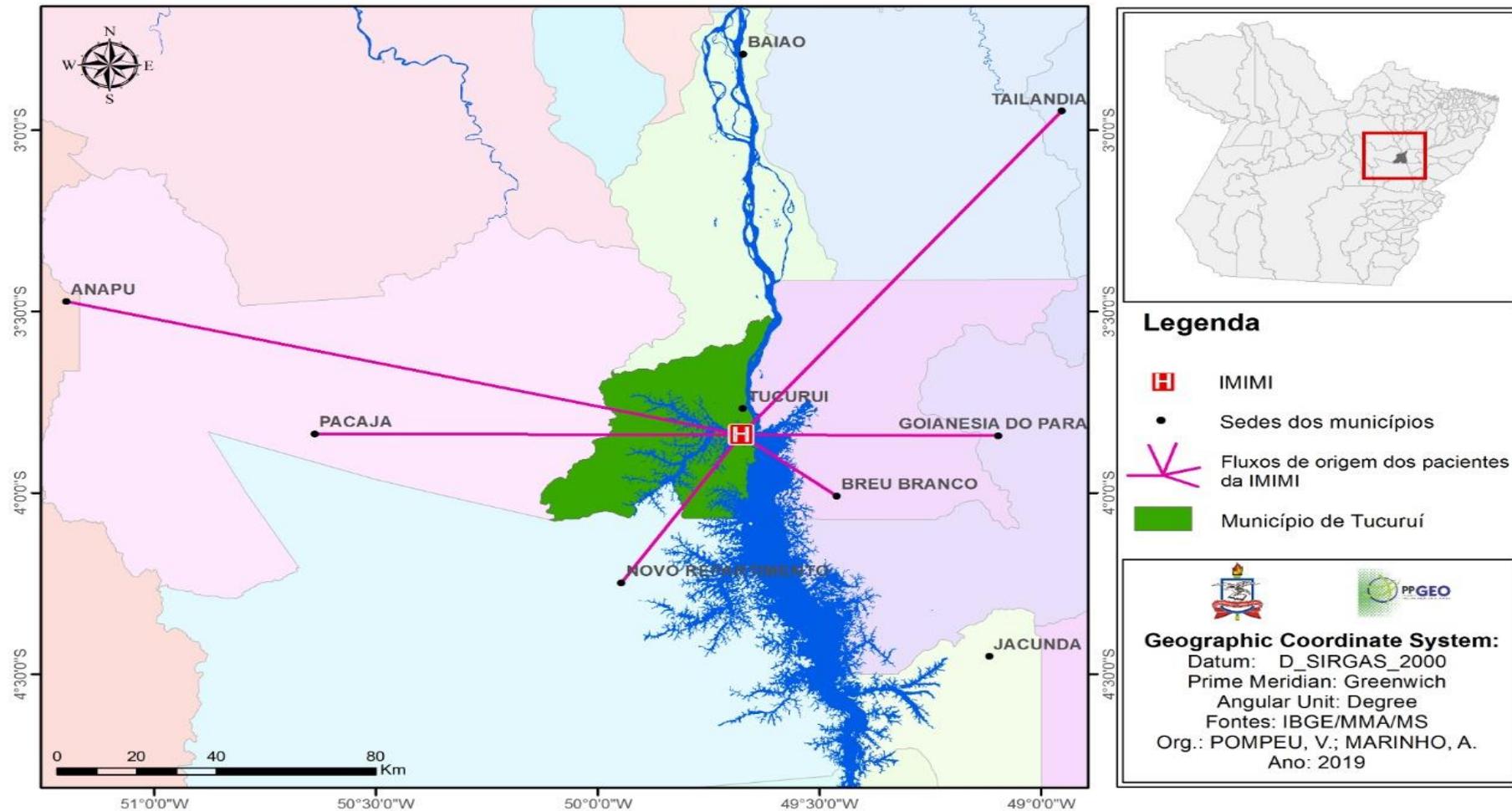


Figura – 51: Mapa – Rede de Fluxo de Origem dos Pacientes do IMIMI. Elaboração: POMPEU, V. ; MARINHO, A.

Outra conexão apresentada nos serviços da área de saúde do setor privado é o Hospital Santa Angélica, juntamente com o CDA – Centro de Diagnósticos Avançados – um centro de especialidades médicas que possui como especialidades: radiografia, tomografia computadorizada, ressonância magnética, ultrassonografia, ambos, segundo o setor administrativo, recebem um público considerável de pacientes de outros municípios como Breu Branco, Goianésia do Pará, Novo Repartimento, Pacajá, Baião, mas não teriam números exatos para detalhar.

Um de seus sócio-administrador, pertencentes a Rangel Gonçalves Ltda é filho de um grande produtor rural da região; é um dos médicos da família que exercem a atividade no hospital. Com o crescimento econômico e urbano de Tucuruí, a família Rangel Gonçalves ampliou seus negócios para outros setores como o ramo imobiliário e no comércio de Tucuruí e região.

Por tanto, não são apenas proprietários de empreendimentos do setor de saúde privada, mas alguns de seus sócios possuem participação no setor do comércio, sendo proprietários da papelaria – Papel Principal, do Tucuruí Shopping Center, Import Shop (comércio varejista de artigos de uso pessoal e doméstico), no ramo imobiliário – Residencial Park dos Buritis, Residencial Jardim Ipiranga Tucuruí Ltda, Buriti Imóveis, Residencial Cidade Jardim (Residencial Cidade Jardim Marabá Ltda). Isso demonstra que o capital torna o espaço político e estratégico (LEFEBVRE, 2008) e organiza a produção do espaço em diferentes redes de atuação.

3.1.4. Tucuruí e os Serviços em Educação (Técnico e Superior): a conexão-intercâmbio.

Atualmente um significativo elo de conectividade que Tucuruí possui estar representado pela Educação de Nível Superior e Técnico. Este serviço além de representar – conexão- suporte físico, favorece a instauração do mais novo intercâmbio de Tucuruí “pós-usina”, a mais recente relação de troca, tendo como mercadoria e produto o ensino superior e técnico, qualificando assim, no mais novo e importante elemento da dinâmica econômica e populacional do espaço inter e intra-urbano de Tucuruí.

Antes de Tucuruí possuir os cursos de Ensino Superior foi implantado, em 1995, a Escola Técnica Federal do Pará com a oferta de cursos técnicos em Saneamento e

Eletrotécnica. Cursos esses desenvolvidos nas dependências físicas da company town da Vila Permanente.

O Ensino Superior é interiorizado no final da década de 1990 em Tucuruí, com a instalação de Universidades Públicas: UFPA e UEPA. No ano de 1998 com a instalação dos projetos de interiorização da Universidade Federal do Pará (UFPA) criou-se o Núcleo Universitário de Tucuruí ligado ao Campus de Cametá-PA com cursos em Licenciaturas que responderiam a carência de profissionais qualificados com nível de graduação para atuar na rede básica de ensino da região. Os cursos foram Pedagogia, Licenciatura em Matemática e Licenciatura e Bacharel em Geografia, no ano de 1999, os cursos de Licenciatura em Física e Licenciatura em Química no ano de 2000. Todos ministrados por módulos no período do recesso escolar.

Em 1999, registra o ano de implantação da Universidade Estadual do Pará (UEPA) – Campus XIII – Tucuruí-PA - com a oferta do curso de Licenciatura em Educação Física.

E, em 2001, há a oferta do Curso Formação Superior de Professor de Educação Infantil e Ensino Fundamental pelo Centro Federal de Educação Tecnológica do Pará (Cefet-Pará) em convênio com a Prefeitura Municipal de Tucuruí aos professores concursados do município que não possuíam a graduação escolar de Nível Superior (SILVA, 2018). Assim, suas salas de aula funcionavam no antigo Cefet-Tucuruí na Vila Permanente e as aulas ocorriam durante o período de férias e recesso escolar.

Os primeiros anos dessas Universidades Públicas em Tucuruí foram marcados pela parceria, convênios entre a Prefeitura Municipal de Tucuruí e as gestões administrativas das respectivas Instituições.

As primeiras aulas das turmas da UFPA-Tucuruí foram realizadas nas proximidades do núcleo histórico de Tucuruí, no bairro da Pioneira – sede da primeira company town da Eletronorte, nas dependências de uma escola pública, a Escola Municipal de Ensino Fundamental – Plácido de Castro. As turmas eram conhecidas por “turmas intervalares”, por conta das aulas serem ministradas nos períodos de férias e recessos escolares (julho até início do mês de agosto; os meses de janeiro e fevereiro). A maior parte dos seus discentes advinha de outros municípios, como Baião, Mocajuba, Cametá, Marabá, Tailândia, Belém, Novo Repartimento e até mesmo de locais mais distantes de sua área de influência como São Geraldo do Araguaia e Itaituba no oeste paraense.

Em relação à UEPA- Campus XIII, as primeiras aulas da turma de Educação Física 1999 foram realizadas em uma sala abaixo das arquibancadas do Ginásio Poliesportivo Esmaelino Pereira Pontes e segundo funcionários da UEPA e os egressos desta turma, contendo mais alunos de fora da cidade de Tucuruí.

Nos anos 2000 pode-se destacar que Tucuruí passa a configurar de fato um local que apresenta serviços na área de Educação Superior, pois as Universidades (UFPA e UEPA) além de ter ampliado a oferta de vagas com outros cursos passaram a ter sua “própria” dependência física e logradouro, não estando mais como inquilinas em prédios de outras repartições públicas.

Na Universidade do Estado teve no ano de 2001 o ingresso do curso de Pedagogia, e em 2004 o curso de Enfermagem. Na UFPA -Núcleo Universitário de Tucuruí- no ano de 2005 teve a oferta dos Cursos das Engenharias (Engenharia Civil, Engenharia Elétrica) e 2007 o curso de Engenharia Mecânica, em 2009 o Núcleo passa a ser Campus Universitário de Tucuruí. Em 2001 iniciam as aulas, no Cefet – Tucuruí-PA, do Curso de Formação de Professores aos professores estatutários do município e em 2009 se institui o IFPA- Campus Tucuruí.

O ano de 2002 é implantado a primeira experiência de Faculdade Privada com o Curso de Graduação em Teologia na modalidade do Bacharelado pela Faculdade de Teologia, Filosofia e Ciências Humanas Gamaliel(FATEFIG – CPA/2017), em 2006 a oferta dos cursos: Bacharel em Administração, Curso Superior de Tecnologia em Gestão Ambiental, Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública e o Curso Superior de Tecnologia em Processos Gerenciais e em 2010 o curso de Bacharel em Direito. Em 2009 a instalação da modalidade EaD com a Universidade ANANGUERA – UNIDERP – Pólo Tucuruí e em 2012 a UNOPAR.

A presença do Ensino Técnico e Superior seja ofertada pelas Universidades Públicas ou Privadas, deu a Tucuruí outra centralidade econômica. Representa a nova articulação de Tucuruí na rede urbana regional. É um elemento que têm dinamizado os fluxos inter e intra-urbano. Em entrevista com alguns alunos oriundos de outros municípios que se utilizam do serviço de educação (Técnico e Superior) ofertados em Tucuruí é notório a influência exercida por Tucuruí considerando este setor de serviços:

“(...) Eu faço Enfermagem aqui na Ananguera. E, primeiro, a gente, pelo menos eu! Eu vim pra cá [Tucuruí], porque no Breu não têm Faculdade de Enfermagem e eu queria fazer. E a gente usa o transporte público que a prefeitura [de Breu Branco] sede pra gente e acredito que as meninas também vieram pelo mesmo motivo.(...)

[Tucuruí representa alguma importância em serviços para o Breu Branco?] -Sim! Em relação ao Breu sim, porque tipo assim, a nossa cidade não têm: é a faculdade que a gente quer fazer!, inclusive que eu saiba, só têm uma universidade no Breu, né?! E, não tem o curso de enfermagem, que é o que nós faz. (...)

[Como são feitos a condução dos discentes e qual a quantidade?] (...)É, os ônibus, eles costumam vir de 2ª a 6ª feiras, são dois ônibus! Os dois ônibus vem lotados todos os dias! Então, não tenho noção do quanto que vem, pois vem pessoas que vem sentado e pessoas que vem em pé!.”

(Discente 1, moradora de Breu Branco, 23 anos, estudantes da Anhanguera, entrevista - Ago.2018)

“(...) a cidade lá ainda é pequena! Pouco desenvolvimento. Se não tivesse aqui, Tucuruí faculdades, a gente tinha que optar pra mais longe e olhe lá se nós tivesse a oportunidade de tá estudando! Então ela foi útil! E útil também foi Breu Branco por estar disponibilizando ônibus pra nós! Senão nós teria gasto maiores! E muitos de nossos alunos, muitos de nossos colegas talvez não poderia tá cursando, pra alcançar os sonhos, os objetivos na vida.

Vem lotado o ônibus! Não tenho certeza de quantidade porque são variados os dias, vários tipos de cursos, superior e técnico.

(Discente 2 – moradora de Breu Branco, 26 anos, Técnica em Enfermagem, entrevista - Ago.2018)

Assim, pode se observar que a presença do serviço de Educação em Nível Técnico e Superior tem levado a Tucuruí a exercer um papel significativo de atração de migrantes, que atualmente vem em procura de qualificação e diplomação em cursos técnicos e superiores ofertados pelas instituições que prestam estes serviços na cidade de Tucuruí.

A configuração territorial de Tucuruí passa a ter novos fixos e os novos fluxos estabelecidos pela presença “visível” da Educação Superior. O que antes se via, no período de construção da UHT, os “quartos” para alugar para os “barrageiros”, peões com suas mochilas nas costas, aventureiros da bonança prometida com os grandes projetos da Amazônia; hoje se territorializa nos bairros próximos das Universidades um significativo número de kit-net para alugar por conta dos universitários vindos de outras cidades. O movimento antes estabelecido por “trabalhadores da obra” (ligados à construção da UHT) pegando os “ônibus das firmas” para assumirem seu turno de trabalho, se configura na movimentação dos universitários indo a pé, nos ônibus do transporte coletivo, de moto-táxi e nos seus próprios veículos automotores. Ao chegar o período noturno, especialmente nas Universidades Particulares, a paisagem das ruas mais parece uma exposição de carros da categoria – picapes, com emplacements que registram ser de outras cidades, como Novo Repartimento, Breu Branco e Goianésia do Pará; a praça das Bandeiras ou mesmo a Avenida Veridiano Cardoso no Centro de Tucuruí se assemelham a uma garagem a céu aberto por conta dos ônibus que ficam estacionados que trazem dos municípios vizinhos estudantes que cursam nas Universidades presentes em Tucuruí.

A fala a seguir do motorista de um dos ônibus, que trazem estudantes de outros municípios, demonstra o movimento diário que é feito para a cidade de Tucuruí por conta da diversidade de curso técnicos e superiores ofertados pelas as Universidades e reforça o quanto Tucuruí têm sido um local de atração.

“ A gente traz alunos da cidade vizinha, porque aqui é um pólo maior de faculdade, de universidade, traz alunos de lá pra estudar aqui, cursos variados! Direito, enfermagem e técnico, até cursinho! Coisa que não tem em nossa cidade. (...) por dia vem média setenta e pouca, oitenta pessoas! Um transporte diário de segunda a sexta.(...)Essa frota aqui, é dois de Goianésia e dois do Breu. A gente vem de segunda a sexta, os horários de Goianésia, a gente sai de lá as 16:40 e chega lá as 23:40 da noite, já o do Breu eu não sei, só sei que é de segunda a sexta.

(Motorista do ônibus de Goianésia do Pará, 30 anos, entrevista, maio 2018).

A figura nº 52 mostra como fica organizada a paisagem noturna com os ônibus cedidos pelas prefeituras dos municípios vizinhos, estacionados na espera de retornar com os alunos para suas determinadas cidades.



Figura – 52: Ônibus que transportam discentes de outros municípios para cursar o ensino Técnico ou Superior em Tucuruí. Foto: Veridiana Pompeu – Trabalho de Campo: maio/2018.

Nos dias de hoje têm se apresentado que “todos convergem” para Tucuruí e de Tucuruí para o mundo, em virtude da implantação do Ensino Superior, pois através dos Projetos de Pesquisas e Produções Científicas, dos Debates e Grupos de Estudos, dos Simpósios, Encontros, de seus equipamentos técnicos (de modo particular nas instituições privadas que apresentam um sistema de interação e transmissão via internet facilitadores do encurtamento de tempo-espço) e do corpo docente qualificado em grau de escolaridade das

Universidades Públicas (ver quadro nº08) a interação espacial de Tucuruí não se concentra mais na escala regional e nacional, revelando de certo modo, o que foi apontado por Lencioni (2006) que além de haver a existência da rede proximidade territorial têm-se a rede de proximidade relativa, que diz respeito às redes imateriais, como a rede de fluxos de informação e comunicação, que em parte são responsáveis pelas possibilidades de mobilidade geográfica do capital e implicam no desenvolvimento de novos arranjos territoriais.

Quadro nº 08: Demonstrativo do Nível de Escolaridade do Corpo Docente das IES-Pública de Tucuruí-PA.

Instituição de Ensino Superior Pública em Tucuruí-PA	Especialistas	Mestres	Doutores
UFPA	*****	22	25
UEPA	19	05	05
IFPA	20	26	11

Fonte: Pesquisa de Campo – jun.2019 – Secretária das IES-Públicas. Org. Veridiana Pompeu.

A partir de levantamentos de dados juntos as Universidades presentes em Tucuruí, há presença significativa de alunos dos mais diversos municípios do Estado do Pará que estudam nos cursos (ver quadro nº 09) ofertadas por tais Instituições Públicas ou Privadas³⁴.

Com base nas informações da Secretaria Acadêmica das Instituições Privadas: UNOPAR, UNINDERP e UNIVERSIDADE BRASIL, os pólos de Tucuruí possuem discentes matriculados oriundos da região imediata e do Baixo Tocantins que procuram tais universidades por conta da diversidade dos cursos ofertados pelo sistema EaD.

Com a UNOPAR é perceptível à interação espacial de Tucuruí (Figura nº 53) tanto com os municípios do Baixo Tocantins, como Baião, Mocajuba e Cametá quanto de sua Região Imediata como Breu Branco, Novo Repartimento, Goianésia, Pacajá. Com a Anhanguera – Uniderp, (Figura nº54) acrescenta-se as interações com municípios mais distantes de Tucuruí, como Vitória do Xingu, Tailândia e Belém.

³⁴ Neste trabalho faremos referência os pólos privados que durante o trabalho de campo/entrevista foram receptivos ao desenvolvimento de nossa pesquisa. Além dos apresentados no quadro nº 03, Tucuruí possui outras Unidades de EaD, dentre elas: pólo da UNIPLAN – Campus Positivo, Faculdade FAEL – Instituto Schimer, Faculdade Estácio – Pólo Tucuruí e a Faculdade UNINORTE Tucuruí implantada no 2º semestre de 2019 atendendo com os presenciais de Psicologia e Farmácia.

Bem da verdade que, as Instituições de Ensino Superior Privadas com o Baixo Tocantins a relação de fluxos se apresentam em uma escala bem menor do que com os municípios que estão na Região Imediata que apresenta uma maior intensidade.

Fato que se explica, principalmente, devido à morosidade do transporte via fluvial, ao acesso de transportes e as condições de trafegabilidades das estradas. Deste modo, a distância de Tucuruí com os municípios do Baixo Tocantins acabam sendo maiores não apenas por possuírem uma quilometragem maior do que os Municípios a Montante (como Novo Repartimento e Pacajá), mas por conta das péssimas condições de trafegabilidade da 422 (trecho conhecido por Transcametá), uma rodovia sem pavimentação asfáltica e de difícil acesso no período do inverno amazônico. Outro elemento interessante é devido muitos dos discentes do Baixo Tocantins optarem por ingressar em Universidades Públicas (ligadas à Cametá e/ou a Belém) e por conta dos altos valores a serem pagos aos cursos das Instituições Privadas.

Assim a trafegabilidade dos discentes, por exemplo, de Novo Repartimento para Tucuruí a procura das Instituições Privadas se relaciona, muitas vezes, ao poder aquisitivo econômico que muitos apresentam (geralmente uma renda ligada ao setor agropecuarista), por isso se apresenta um maior fluxo para as Instituições de Ensino Superior Privadas de Tucuruí.

REDE DE FLUXO DE ORIGEM DE ESTUDANTES DA FACULDADE UNOPAR EM TUCURUÍ-PARÁ

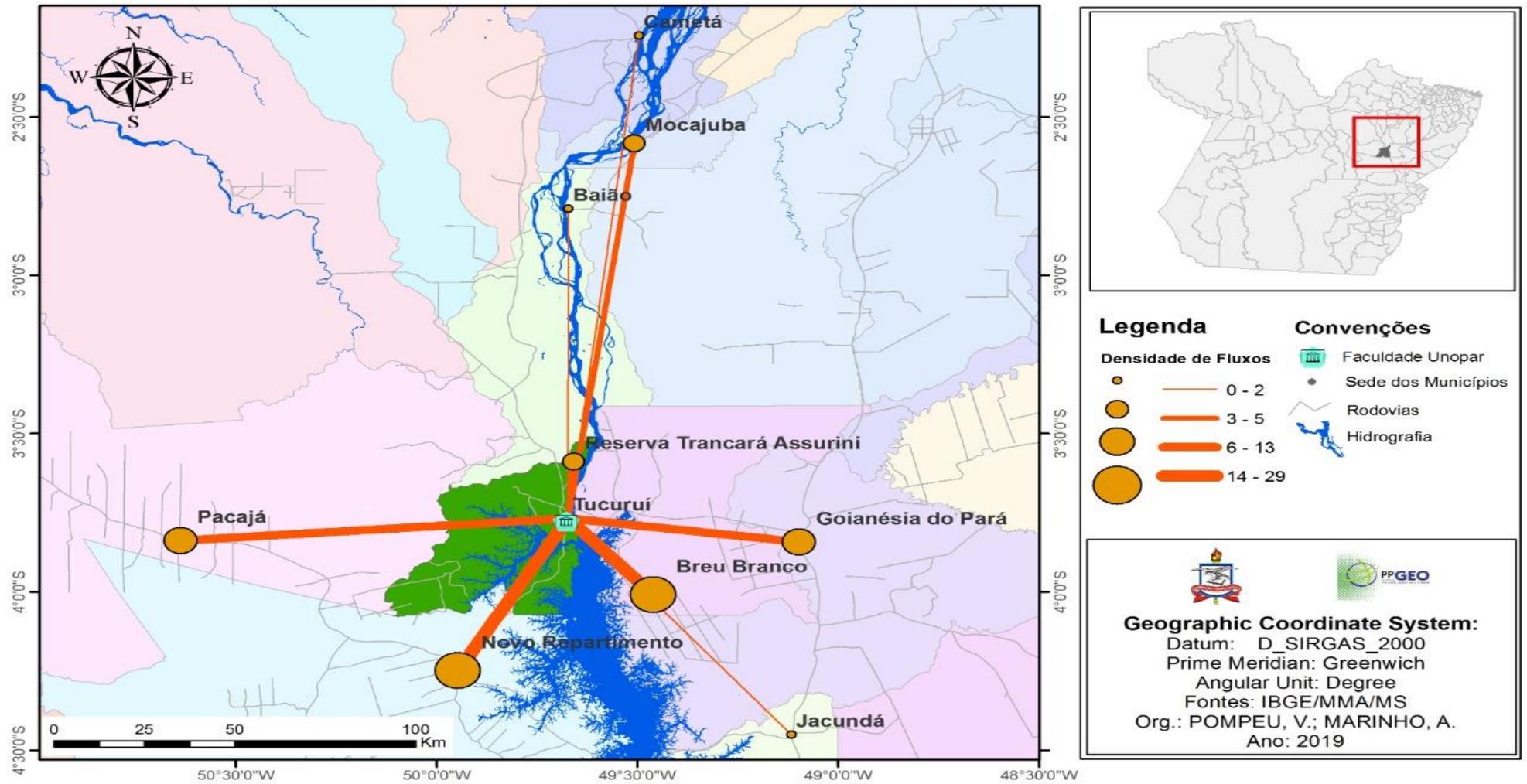


Figura – 53: Mapa – Rede de Fluxo de Origem de Estudantes da UNOPAR. Elaboração: POMPEU, V. ; MARINHO, A.

REDE DE FLUXO DE ORIGEM DE ESTUDANTES DA FACULDADE ANHANGUERA EM TUCURUÍ-PARÁ

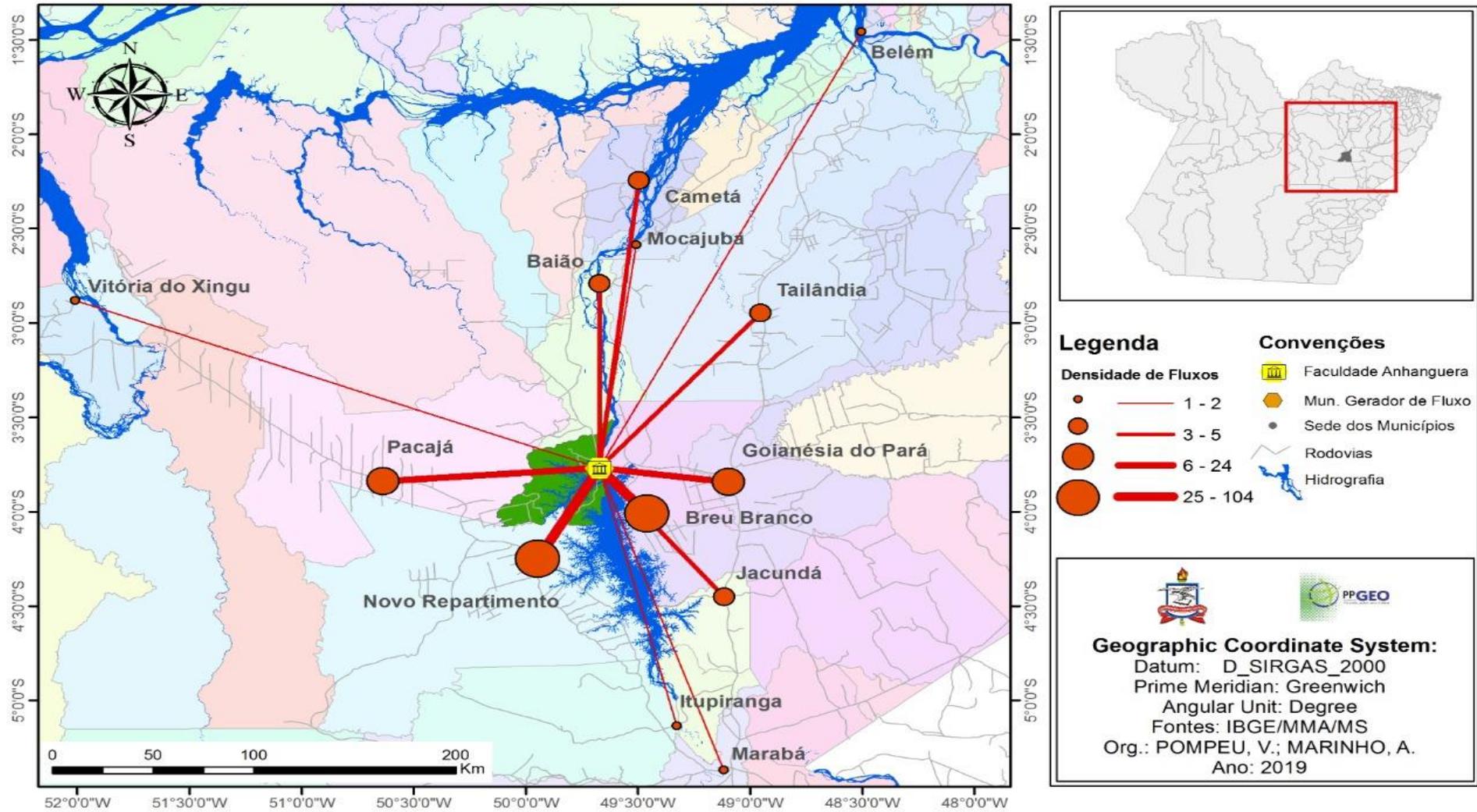


Figura – 54: Mapa – Rede de Fluxo de Origem de Estudantes da ANANGUERA UNIDERP. Elaboração: POMPEU, V.; MARINHO, A.

Quadro nº 09: Instituição de Ensino Técnico e Superior em Tucuruí-Pará.

INSTITUIÇÃO DE ENSINO TÉCNICO/SUPERIOR	CURSOS/ANO 2019
 <p>INSTITUTO FEDERAL PARÁ Campus Tucuruí</p>	<p>TÉCNICOS: AGRIMESSURA, ALIMENTAÇÃO ESCOLAR, AQUICULTURA (PROEJA), ELETROTÉCNICA, SANEAMENTO, SECRETARIA ESCOLAR, MEIO AMBIENTE, EDIFICAÇÕES, INFORMÁTICA PARA INTERNET, MANUNTENÇÃO E SUPORTE EM INFORMÁTICA, RECURSOS PESQUEIROS, REDES DE COMPUTADORES</p> <p>TÉCNICO SUBSEQUENTE: ELETROTÉCNICA, INFORMÁTICA (EAD)</p> <p>SUPERIOR: TECNOLOGIA EM SANEAMENTO AMBIENTAL, TECNOLOGIA EM REDES DE COMPUTADORES, LICENCIATURA EM CIÊNCIAS BIOLÓGICAS, ENGENHARIA SANITÁRIA E AMBIENTAL.</p>
	<p>SUPERIOR: Eng. Civil, Eng. da computação, Eng. Elétrica, Eng. Mecânica, Eng. Sanitária e Ambiental</p> <p>MESTRADO: Acadêmico Eng. de Infraestrutura e Desenvolvimento Energético, Professional Computação Aplicada, Professional Eng. de Barragens e Gestão Ambiental.</p>
	<p>SUPERIOR: Enfermagem, Educação Física, Fisioterapia, Licenciatura em Ciências Biológicas, Licenciatura Plena Intercultural Indígena.</p>
	<p>SUPERIOR: ADMINISTRAÇÃO, DIREITO, ENFERMAGEM, GESTÃO AMBIENTAL, TEOLOGIA, FORMAÇÃO DE DOCENTE PARA A EDUCAÇÃO BÁSICA (EaD), PEDAGOGIA (EaD).</p>
	<p>(EaD): Enfermagem, Nutrição, Fisioterapia, Engenharia Civil, Engenharia da Computação, Engenharia de Produção, Administração, Ciências Contábeis, Licenciaturas em: História, Geografia, Educação Física, Letras e Pedagogia</p>
	<p>(EaD): Administração, Ciências Biológicas, Ciências Contábeis, Ciências Econômicas, Educação Física, Enfermagem, Engenharia Civil, Farmácia, Fisioterapia, História, Letras, Matemática, Nutrição, Pedagogia, Serviço Social, Análise Desenvolvimento e Sistemas, Embelezamento e imagem pessoal, Gestão Comercial, Gestão Hospitalar, Gestão Pública, Logística, Marketings, Segurança Pública, Serviços Públicos, Teologia, etc</p>
	<p>(EaD): Fisioterapia, Farmácia, Nutrição e Biomedicina</p>

Deste modo, pode-se inferir que o setor de serviços, em especial o Ensino Superior, tem representado para Tucuruí, em sua região imediata, sua nova face frente à organização da divisão territorial do trabalho. Configura a nova dinâmica territorial de sua rede urbana que se alicerça para além da produção energética e se estrutura nos mais recentes eixos de circulação, o comércio e os serviços.

No âmbito da Educação de Ensino Superior o anúncio da instalação e os preparativos da infraestrutura predial em Tucuruí do curso de Medicina pela Gamaliel, somando-se ao índice dos aprovados no exame da ordem – OAB- de alunos desta Instituição, aliados ao reconhecimento acadêmico dos Campus da UFPA e da UEPA em Tucuruí e o crescente número de formandos nos mais diferentes cursos pelas Instituições de EaD têm singularizado o mais novo papel de Tucuruí na Divisão Territorial do Trabalho. Essa recente especialização produtiva tem conferido a Tucuruí a “exibir vantagens locacionais específicas” (CORRÊA, 2001: 365) e afirmar que a rede urbana se expressa mais complexa em termos funcionais e essa complexidade funcional crescente associa-se a um maior grau de articulação entre os centros, agora não mais exibindo um padrão exclusivamente christalleriano e muito menos dendrítico, estabelecem-se múltiplos circuitos na rede urbana (CORRÊA, 2001).

Com a implantação do Grande Objeto Técnico (SANTOS, 1999) - a UHT-, Tucuruí assume um papel na rede urbana de dinâmica externa, por conta da interação espacial ser muito mais ligada a uma dinâmica econômica externa. Isso ocorre em virtude dos vínculos com as demais cidades na rede não são necessariamente fortes e nem o seu desenvolvimento econômico implicou um desenvolvimento regional significativo, pois a atividade econômica responsável pelo seu dinamismo, à produção de energia elétrica, se considerar de fato os aspectos socioespaciais e culturais, não agregou valor nem no local nem regionalmente (SCHOR; COSTA e OLIVEIRA, 2009).

Contudo no início dos anos 2000 o que se observa pós-conclusão do empreendimento energético que o processo de formação socioespacial de Tucuruí e seu papel na rede urbana Amazônica, é que a dinâmica que têm tomado relevância, principalmente com relação a sua região imediata, ultimamente estar muito mais próxima à identificação e caracterização de Tucuruí como uma cidade média de Responsabilidade Territorial.

E isso se explica, por que exerce uma função na rede que vai além das suas características em si, pois detêm uma responsabilidade territorial que a torna um nó importante internamente na rede e por possuir arranjos institucionais que são importantes não

só para o município, mas para as cidades e municípios ao seu redor. (SCHOR; COSTA e OLIVEIRA, 2009).

Tal centralidade assume como principal variável, a implantação do Ensino Superior que nos últimos tempos tem se manifestado tanto nos fixos e fluxos presentes no espaço geográfico de Tucuruí, quanto na escala de interação regional.

Com base nas informações fornecidas pela Diretoria de Tecnologia da Informática e da Comunicação do Instituto Federal do Pará – Campus Tucuruí é bastante considerável a atração que Tucuruí exerce frente aos Cursos de nível técnico e superior disponibilizados pela conceituada Instituição, especialmente nos municípios que compõem a Região do Lago, destacando-se Breu Branco, Goianésia do Pará e Novo Repartimento, no entanto, é interessante ser destacado um significativo contingente nos cursos técnicos sendo oriundos de Belém do Pará (Tabela nº08).

Tabela 08- IF – Campus Tucuruí – Municípios de Origem dos Discentes Nível Técnico – 2019

Municípios	Qtde
Altamira	01
Baião	05
Belém	44
Breu Branco	114
Capanema	01
Goianésia do Pará	53
Jacundá	01
Marabá	01
Novo Repartimento	46
Pacajá	01
Parauapebas	01
Tucuruí	1.162

Fonte: DTIC-IFPA Tucuruí jun. 2019

Considerando os Campis da UEPA (Figura nº 55) (Tabela nº 09) e UFPA (Tabela nº11), a atração que Tucuruí exerce com relação à Educação de Nível Superior na região não se restringe apenas a sua Região Integração, a Região Integração do Lago. A qualidade e especialidades dos Cursos tem exercido um amplo raio de ação, tanto de centros locais, como de centros que apresentam uma dinâmica econômica e infraestrutura urbana superior a de Tucuruí, como Belém, Castanhal e Marabá.

Os dados obtidos com as Secretárias Acadêmicas das Universidades Públicas destacam a presença dos seguintes municípios de origem dos alunos que foram matriculados no ano letivo de 2019 para a UEPA- Campus XIII – Tucuruí (Tabela nº 09) e o levantamento dos anos de 2014 a 2019 para a UFPA – Campus Tucuruí (Tabela nº 10)

Tabela nº09 – UEPA – Municípios de Origem dos Discentes Regularmente Matriculados em 2019

Municípios de Origem	Qtde
Abaetetuba	20
Baião	03
Belém	144
Breu Branco	01
Cametá	31
Castanhal	03
Curionópolis	01
Igarapé Mirim	01
Irituia	01
Jacundá	01
Mãe do Rio	01
Marabá	01
Mocajuba	09
Nova Timboteua	01
Novo Repartimento	02
Parauapebas	01
São Domingos do Capim	01
São Miguel do Guamá	04
Tucuruí	69
Aldeia Assurini*	22

Fonte: Relatório de Alunos Regularmente Matriculados em 2019 por Município / Secretária Acadêmica UEPA-Tucuruí / jun.2019.

Figura 55: Prédio do CAMPUS XIII UEPA – Rua 4 Bairro Santa Mônica -Tucuruí-PA.



Fonte: <https://paginas.uepa.br>

Tabela - 10: UFPA – Municípios de Origem dos discentes dos Cursos de Engenharias em Tucuruí (2014 a 2019)

MUNICÍPIOS	ELÉTRICA	MECÂNICA	COMPUTAÇÃO	CIVIL	SANIT.&AMBIENTAL	TOTAL
Abaetetuba	10	5	10	7	7	39
Almerim	0	1	0	0	0	1
Altamira	2	0	2	5	1	10
Ananindeua	3	6	1	1	1	12
Augusto Corrêa	0	0	0	1	0	1
Baião	2	4	4	1	5	16
Barcarena	1	0	1	0	0	2
Belém	8	8	8	8	4	36
Bragança	3	0	2	3	1	9
Brasil Novo	0	0	0	1	0	1
Breu Branco	8	2	8	10	6	34
Bujaru	1	0	0	0	1	2
Cachoeira do Arari	0	1	0	0	0	1
Cametá	9	19	9	17	13	67
Canãa dos Carajás	4	2	0	0	0	6
Capanema	1	2	0	1	0	4
Capitão Poço	0	4	1	0	0	5
Castanhal	7	5	2	8	1	23
Colares	1	0	0	0	0	1
Eldorado dos Carajás	0	0	0	1	0	1
Garrafão do Norte	0	1	0	0	0	1
Goianésia do Pará	2	2	1	2	1	8
Igarapé Mirim	0	0	1	0	0	1
Igarapé-açu	0	0	0	1	0	1
Irituia	1	0	0	0	0	1
Itaituba	1	2	1	0	0	4
Jacundá	0	1	2	0	1	4
Limoeiro do Ajuru	0	0	0	1	0	1
Mãe do Rio	1	2	0	0	0	3
Marabá	1	4	0	5	1	11
Maracanã	0	0	0	1	0	1
Mocajuba	0	4	0	1	1	6
Moju	0	0	1	0	0	1
Novo Repartimento	2	2	0	1	5	10
Ourém	1	1	0	0	0	2
Ourilândia do Norte	0	1	0	0	0	1
Pacajá	0	0	3	3	1	7
Paragominas	1	0	0	0	0	1
Parauapebas	4	5	3	6	3	21
Peixe - Boi	0	0	0	1	0	1
Primavera	0	1	0	0	0	1
Redenção	0	0	0	2	0	2
Rio Maria	0	0	0	0	1	1

Tabela - 10: UFPA – Municípios de Origem dos discentes dos Cursos de Engenharias em Tucuruí (2014 a 2019)

Rondon do Pará	0	0	0	1	0	1
Salvaterra	0	0	1	0	0	1
Santa Barbara do Pará	0	2	0	0	0	2
Santa Luiza do Pará	1	0	1	1	0	3
São Domingos do Capim	0	0	1	0	0	1
São Geraldo do Araguaia	0	1	0	0	0	1
São João da Ponta	0	1	0	0	0	1
São Miguel do Guamá	8	11	1	3	0	23
São Sebastião da Boa Vista	1	0	0	0	0	1
Tailândia	0	2	2	0	0	4
Terra Alta	0	1	0	0	0	1
Tomé Açu	0	1	0	2	0	3
Tucumã	0	1	0	0	0	1
Tucuruí	99	77	115	99	128	518
Vigia	0	0	0	0	1	1
Viseu	0	0	0	1	0	1
Outros Estados	2	2	0	1	2	7

Fonte: Secretária Acadêmica UFPA - Campus Tucuruí-PA – jun.2019.

Um destaque que chama atenção em relação aos serviços desenvolvidos pela Universidade Estadual (Campus XIII – Tucuruí) estar nesta atração para Tucuruí de um número significativos de estudantes da capital do Estado do Pará e de cidades do Baixo Tocantins como Mocajuba e Cametá (Figura nº 56). Outra informação relevante estar na interação com espaços da área rural do Município de Tucuruí, a aldeia indígena Trocará Assurini, a Universidade do Estado possui em sua matriz curricular o curso de Licenciatura Plena Intercultural Indígena, onde as atividades são desenvolvidas tanto nas instalações físicas da própria universidade na cidade quanto na Aldeia (que fica entorno de 16 km da sede municipal).

FLUXO DE ORIGEM DOS ESTUDANTES DA UEPA EM TUCURUÍ-PARÁ

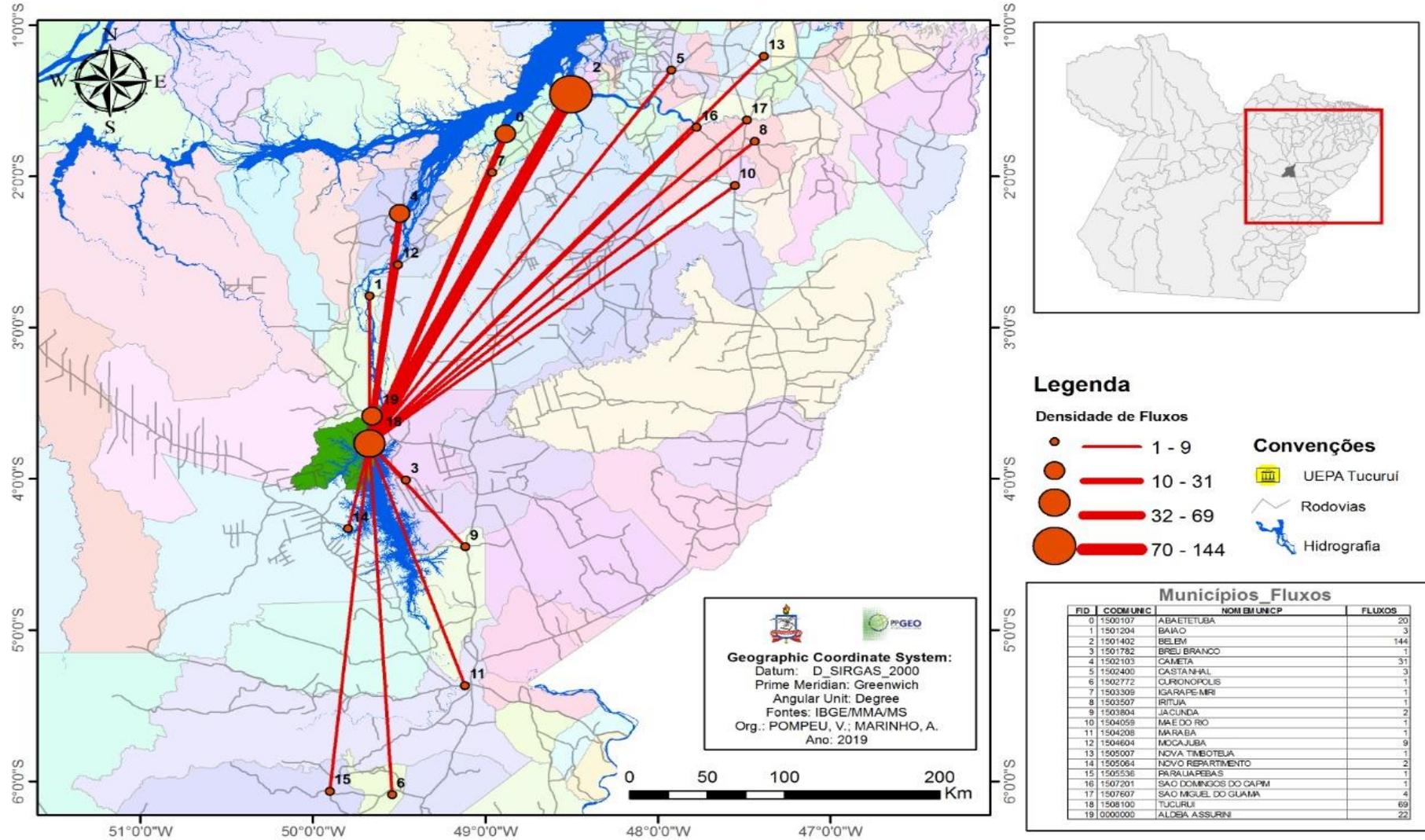


Figura – 56: Mapa – Rede de Fluxo de Origem de Estudantes da UEPA. Elaboração: POMPEU, V. ; MARINHO, A.

Em relação à Universidade Federal (Campus – Tucuruí) com a oferta dos cursos de engenharias a atração que Tucuruí exerce sobre outros centros tem tido um total de mais de 50 cidades do Estado Pará (Figura nº 57) que ao menos um de seus municípios utilizam de serviços ofertados em Tucuruí-PA .

Tudo isso vem reforçar a nova centralidade que Tucuruí apresenta na rede urbana Amazônica. E que a representatividade dos cursos ofertados pela UFPA-Tucuruí robustece esta interação com municípios distantes de sua região Imediata e com os que possuem maior hierarquia urbana.

FLUXO DE ORIGEM DOS ESTUDANTES DA UFPA EM TUCURUÍ-PARÁ

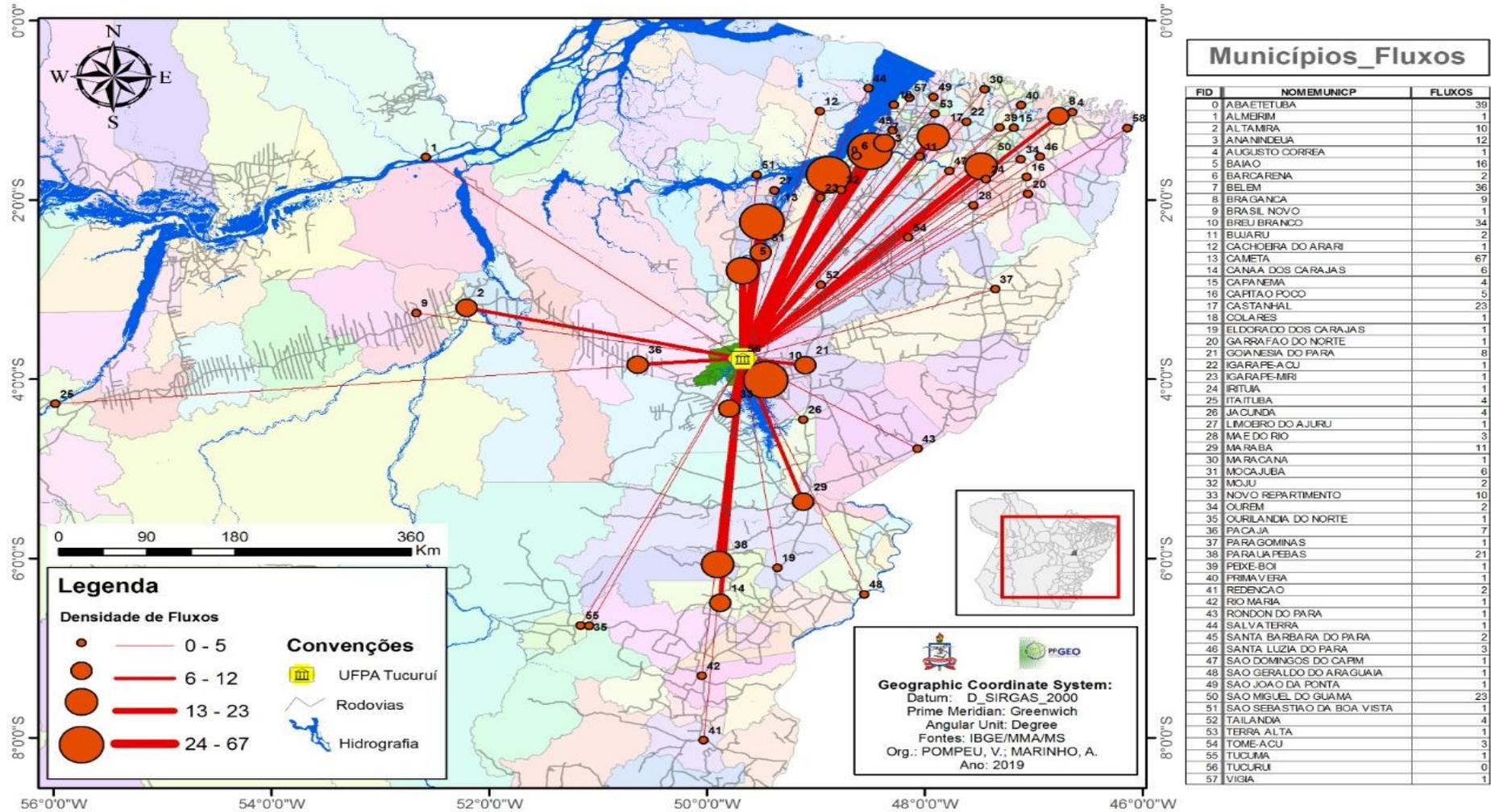


Figura – 57: Mapa – Rede de Fluxo de Origem de Estudantes da UFPA. Elaboração: POMPEU, V. ; MARINHO, A.

3.2. Sob novas lógicas: Tucuuruí e seus Intercâmbios.

Após consolidação da indústria energética, num desenvolvimento desigual e combinado (SMITH, 1988), foi se criando uma(s) nova(s) geografia(s) do(s) movimento(s) em Tucuuruí e uma marca que caracteriza e define seus traços é o entrelaçamento e dinâmicas de fluxos.

Há quem julguem simplesmente pela criação de alguns fixos produtivos (SANTOS; SILVEIRA, 2008), como as rodovias e as linhas de transmissão ou até mesmo pela presença do porto e aeroporto a dinâmica dos fluxos em Tucuuruí. No entanto, cabe destacar que a cartografia construída, além do estabelecido pela reprodução capitalista, apresenta relações socioculturais e econômicas que muito mais definem o “encontro” entre seus pares e a reprodução de relações que dão significado a vida, como pode ser notado no Porto do km Onze, no período da Exposição Agropecuária de Tucuuruí – Expotuc, no Círio de Nossa Senhora de Nazaré em Tucuuruí.

Deste modo, o espaço revela uma cartografia de fluxos produzida pela e para a circulação do capital e outra que foge a lógica dominante. Assim, como exemplo, o Onze, não é há apenas o ponto para comercialização do peixe que vem do Lago da UHE é também para muitos de seus frequentadores um espaço de lazer e descontração; as procissões durante o Círio de Nazaré além de estar associada a hierofania do sagrado revela simultaneamente a experiência do espaço profano (ROSENDHAL, 1998), a cavalgada com suas comitivas, realizada por conta da Expotuc, mostra a diversidade socioeconômica e uma certa integração dos que possuem uma ligação com as atividades do campo e até mesmo dos não possuem diretamente.

E isso permite fazer uma correlação com Corrêa (1997) e Pereira (2014), que destacam que a interação espacial não deva ser vista como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço, mas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social (CORRÊA, 1997) e que a circulação, o movimento, a mobilidade produz também seus “nexos” – ou seja, produzem espaços de referência na construção identitária e “intercâmbios” que em geral envolvem encontros, contatos e trocas pessoais através da mobilidade física das pessoas para outros lugares, seja próximos ou distantes, para realizem atividades diversas (PEREIRA, 2014).

E oportuniza também mostrar como o sistema capitalista subordina e incorpora relações locais, regionais ao seu processo de produção e circulação (HARVEY, 2013). O

intercâmbio, representado pela relação de troca, circulação de ideias, produtos e mercadorias, passou a atuar e correlacionar-se em outras escalas de produção e circulação. As redes da atividade pesqueira em Tucuruí são ilustrativas para perceber que a rede da pesca é tecida com diferentes agentes e lugares.

3.2.1. O intercâmbio produzido com a atividade pesqueira.

O barramento do rio do Tocantins com a construção da Hidrelétrica de Tucuruí representou uma das mais severas alterações da dinâmica da paisagem regional, não apenas no que confere ao equilíbrio da cadeia reprodutiva de suas espécies aquáticas, como também foram para os povos indígenas, pequenos produtores e comunidades ribeirinhas. O que antes era rio, definido como corrente natural de água contínua, curso de água natural, que usualmente os peixes retirados de suas águas são denominados de peixes de água doce, foi transformado em um reservatório hidráulico com um volume de 45,8 bilhões de m³ (CINTRA *et all*, 2013), popularmente conhecido pelo Lago da Usina Hidrelétrica de Tucuruí ou mesmo por Lago de Tucuruí.

O enchimento do reservatório promoveu uma implicação de destruição não apenas dos espaços construídos e da natureza, mais gerou uma implicação, de difícil mensuração, relacionado ao choque sócio-cultural e mercantil aos que foram realocados e transferidos para outras áreas de características diferenciadas de suas áreas tradicionais (ROCHA, 2008). Uma desestruturação espacial sem medidas aos que viviam a montante, onde atualmente cede lugar ao reservatório do Lago artificial da UHT.

Mas também aos que se localizavam a jusante, como aponta Pereira (2015) a seguir.

Desde que o rio Tocantins foi fechado e transformado pela construção e funcionamento da hidrelétrica, não se pode avaliar a magnitude dos impactos sociais, culturais, econômicos, ecológicos, políticos e geográficos causados em toda a Amazônia tocantina paraense, mais especificamente para as populações ribeirinhas. A década de 1980, por isso mesmo, pode ser compreendida como a década dos movimentos de resistência no Baixo Tocantins, em geral no enfretamento de todas as transformações e problemas gerados e/ou agravados com a construção da UHT. (PEREIRA, 2015, p.206).

É diante deste cenário transformado pelo e para atender o grande capital que dinâmica de outrora instituída pela atividade da pesca vai adquirir novos ritmos e novas relações sociais e econômicas.

O barramento do rio promoveu a diminuição na quantidade de peixes pescados/comercializados e consumidos com a pesca de subsistência no Baixo Tocantins (MÈRONA *et al* (2010) *apud* PEREIRA, 2015), essa escassez do pescado fizeram com que muitos de seus ribeirinhos migrassem para Tucuruí, instalando-se na cidade e nas ilhas que se formaram no Lago da UHE-Tucuruí.

Considerando que o reservatório hidráulico passou a ser o local onde a captura do peixe tornou-se favorável, por conta do aumento da população de peixes carnívoros (pescada-branca, peixe-cachorro, tucunaré e piranha), peixes planctófagos (mapará) e peixes iliófagos (curimatã e jaraqui) (CMB (1999) *apud* CINTRA *et al*, 2013) a pesca que antes apresentava um caráter apenas de subsistência, em especial ao ribeirinho que possuía uma dependência econômico-alimentar (MÈRONA *et al* (2010) *apud* PEREIRA, 2015), passou a ter de modo mais incisivo o destino voltado para comercialização e exportação para mercados extra-locais.

A atividade da pesca que antes da implantação da UHE-Tucuruí fundamentava-se basicamente na lógica da subsistência econômica-alimentar e de pequena comercialização local, pós-enchimento do reservatório hidráulico passou ter o acréscimos de outras lógicas, firmadas em base estreitamente mercadológicas, ligadas ao turismo (pesca esportiva) e a exportação em grande escala.

É neste contexto de transformações espaciais ocasionados pelo barramento do rio Tocantins e tendo como “tábua de salvação” a produção pesqueira do Lago de Tucuruí, que surge nas margens da *company towns* da Vila Permanente de Tucuruí e no contorno das águas do Reservatório com os concretos da hidrelétrica, o “Onze”, ponto de ancoragem entre a imensidão do reservatório e a terra-firme do território de Tucuruí, porto de desembarque dos pescadores que exercem a atividade dentro do reservatório e dos moradores das ilhas que procuram alguns serviços e produtos na cidade.

(...) uma pequena aglomeração, totalmente diversa do espaço construído pela empresa no aspecto, chamada de “Onze” ou “Vila Pitiú”. As casas, construções na maioria de madeira, falam a língua do ribeirinho, do pescador, do povo humilde, pobre, marginalizado..., fala-se a língua popular, espontânea; respira-se um ar com cheiro de gente, de lixo, de bicho, de peixe, ... O cheiro úmido da vida dinâmica, da precariedade, do trabalho duro e suado, onde germinam sentimentos autênticos, genuínos e a imaginação criativa. (PEREIRA; FERREIRA ; SILVA, 2002: 70). (ver figuras nº 58 e 59)



Figura 58: “Tratando o peixe” - atividade de limpeza do peixe no Onze/ Vila Pitiú.
Foto: Veridiana Pompeu – Set.2019



Figura 59: Porto do Onze – ao fundo o Lago da UHE-Tucuruí e a Ponte que interliga Tucuruí ao Novo Repartimento. Foto: Veridiana Pompeu – junho/2018.

Numa outra perspectiva e escala de análise o Porto do km11 vem representar a conexão de Tucuruí (Figura nº 60) com outros espaços por conta da comercialização do pescado do Lago que abastece mercados tanto regionais como para fora da região. Deste modo, representa a conexão dos intercâmbios de Tucuruí:

- a) ilha-onze-cidade – intercâmbio realizado apenas na escala local, no comércio local da cidade Tucuruí;
- b) ilha-onze-região – intercâmbio que ultrapassa o limite municipal, comercialização feita em outras cidades da região Amazônica (comércio regional); e
- c) ilha-onze-inter-região – troca estabelecida com Estados fora da região Amazônica.

Figura 60 Esquema Explicativo - CIRCUITO DA ATIVIDADE PESQUEIRA/ Tucuruí-PA.



Fonte: Trabalho de Campo 2018/2019 -Organização: Veridiana Pompeu.

Com base na observação de campo e conversas/entrevistas com agentes que figuram a rede da atividade pesqueira em Tucuruí podemos aferir as seguintes relações e dinâmicas que são tecidas entorno da espacialidade pesqueira. Assim, o circuito da pesca pode ser visualizado considerando alguns elementos que auxiliam explicar como ocorre seu processo e quais seus principais componentes:

1- **gerador:** formado pelo reservatório hidráulico da UHE-Tucuruí que tanto abastece com fins de manter a dieta alimentar e para fins de reprodução do capital. O reservatório é a zona de inundação que compreende os limites territoriais de Nova Ipixuna, Jacundá, Novo Repartimento, Goianésia do Pará e Tucuruí (JURAS *et all*, *apud* CINTRA *et all*, 2011).

2 – **fontes de alimentação:** principais áreas de pesca do Lago, dentre as quais destacam-se: CAJAZEIRINHA, VILA CAMETÁ, BARRO VERMELHO, CAIRIPÉ, BOM JESUS, TIMBOZAL, BASE 3, SÃO MIGUEL, FUNAÍ, MARACUJÁ, ÁGUA FRIA, BELAUTO, TUCURUIZINHO;

3 – **fontes de energia:** o peixe do Lago, em suas mais variadas espécies: mapará, tucunaré, piaú, pescada, cará, piranha, curimatá, traíra, sarda . (Figura nº 61).



Figura 61: Peixes para serem pesados, no Porto do Km11, na caixa de isopor o peixe Tucunaré e nos paneiros o Mapará. Foto: Veridiana Pompeu. Out.2019.

4 – **resistor:** formado pelo pescador de subsistência que se mantém da pesca como meio de subsistência e resistência de seu modo de vida;

5- **indutor:** formado pelo pescador artesanal que se utiliza da pesca como meio econômico e alimentar, isto é, se estrutura pelo pescador que vive da pesca tanto para o sustento próprio como para a comercialização (leva/vende ao pescador-atravesador parte de sua pesca).

6- **condutor:** formado muitas vezes por pessoas que exerciam a atividade da pesca, na captura do peixe, e hoje exerce o papel de “atravesador”, sendo aquele que não captura mais o peixe, mas sim o pescador. Configura-se pela pessoa que compra o peixe do pescador artesanal e revende aos supermercados e mercados locais e de fora da cidade. Nesta relação alguns pescadores possuem certa relação de fidelidade na comercialização com o atravessador, assim sendo, chegando de sua pescaria, ao atracar sua embarcação na beira do porto o atravessador dirige-se até o pescador para levar o peixe para pesar (Figura nº 62).



Figura 62: Encontro do pescador com o atravessador. Enquanto o pescador retira o peixe do recipiente (do que foi uma geladeira) o atravessador leva o peixe para pesar. Foto: Veridiana Pompeu, out.2019.

7- **gerador de tensão:** o “Onze”, compreendido por ser um sistema que gera uma força eletromotriz³⁵ entre seus terminais. Representa nos moldes do sistema capitalista um gerador de tensão real, por conta de apresentar desvios em características tidas como ideais. É um

³⁵ Entendida pela Física como sendo a propriedade de que dispõe um dispositivo qualquer a qual tende a ocasionar produção de corrente elétrica num circuito.

espaço formado por vários curtos-circuitos: do pescador *versus* atravessador, do atravessador *versus* empresas que compram o peixe, do ambulante *versus* mercadinhos e bar/restaurante, da Vila Pitiú *versus* *Company Town*, da contra-ordem *versus* ordem capitalista. Uma cena que representa muito este “momento de tensão” é a pesagem do peixe, uma concentração de olhares (comprador, atravessador, pescador) voltados para os quilos pesados, números anotados e valores a receber. (Figura nº 63).



Figura 63: A balança do peixe. Momento de calcular qual será sua parte/quantidade recebida do pescado. Foto: Veridiana Pompeu. Out.2019.

8-Interruptor: compreendido como sendo o que (ou quem) permite o ligar/desligar do uso/consumo de energia (o peixe), podendo ser um “interruptor simples”, como o consumidor doméstico que compra o peixe para consumo próprio, ou um “interruptor derivado”, o “consumidor capitalista” que compra e revende o peixe para abastecer seu meio de renda (podendo ser representado pelo atravessador, o mercado municipal, os supermercados, empresas de pescado); o “comutador de escada” que é o interruptor que permite ligar e desligar a partir de dois pontos distintos (um desses pontos estar relacionado à dinâmica natural de reprodução do peixe e outro a dinâmica da relação de mercado/comercialização do mesmo). Assim, em várias escalas do circuito da pesca há a presença de diferentes interruptores.

9- Linhas de transmissão: organizada pelos meios que são transportados os peixes e os instrumentos/objetos que o conduzem. Deste modo, os meios de transporte podem ser descritos desde pequenas a grandes embarcações que conduzem via fluvial (sendo lago e rio) e os veículos automotores do tipo camionetes (D-20, S10), caminhão-baú que fazem o transporte via terrestre. É importante ressaltar que o transporte fluvial se direciona as cidades do Baixo Tocantins (Baião, Mocajuba e Cametá), utilizando-se de caixa de isopor que são transportados pelas embarcações que fazem “linha de viagem” neste percurso (Tucuruí-Cametá) enquanto que o via terrestre os destinos do peixe são tanto para cidades de dentro e fora da região, sendo armazenados tanto em caixa de isopor com gelo ou são armazenados em carro que possui baú refrigerado (Figura nº 64).



Figura 64- Diferentes tipos de veículos (S-10, Strada, caminhão-baú) estacionados para abastecer-se com peixes do Porto do Onze. Foto: Veridiana Pompeu, jun.2018.

No que confere a transmissão com as cidades do Baixo Tocantins a dinâmica estabelecida é realizada num regime de comercialização, por exemplo, o comprador/ morador de Baião ou Cametá vem no barco de Linha, duas vezes na semana, vender em Tucuruí os produtos produzidos em sua cidade, como a farinha de mandioca vinda de Baião e o açaí de Cametá, e no seu retorno levam o peixe comprados no Porto do Km 11 para serem revendidos.

Essa comercialização com o Baixo Tocantins delinea uma espacialidade que pode ser mais bem percebida na madrugada e no horário de meio-dia, onde a movimentação de embarque e desembarque é maior nos portos da Feira Municipal de Tucuruí e no “Onze”.

Os barcos vindos do Baixo Tocantins (ver quadro nº 10) sobem o rio, geralmente 2 dias da semana, chegam de madrugada ao porto da feira municipal de Tucuruí e por volta das 4 horas começa o desembarque das caixas de peixes (que são para levar os peixes comprados em Tucuruí), dos produtos (farinha e açaí) que estão em seus porões e/ou nos seus conveses (Figura nº 65 e 66).

Quadro nº10: Dias e Barcos com Linha para Tucuruí-PA.

Linha de Viagem (trajeto)	BARCOS	CHEGADA (em Tucuruí)	SAÍDA (de Tucuruí)
CAMETÁ-TUCURUÍ	MILAGRE DE JESUS	Terça-feira e Quinta-feira 3:00 h	Terça-feira e Quinta-feira 12:00 h
	FÉ EM DEUS	Sexta-feira 3:00 h	Sexta-feira 12:00 h
	BARCO DO PRETO	Domingo 3:00 h	Domingo 12:00 h
BAIÃO-TUCURUÍ	INÁCIO JR.	Domingo 17:00 h	Terça-feira 12:00 h.

Org.: Veridiana Pompeu. Trabalho de Campo – Ago.2019.



Figura – 65: Desembarque dos barcos às 4 horas da madrugada no Porto da Feira Municipal de Tucuruí. Foto: Veridiana Pompeu, jun.2018.



Figura – 66: Interior do Barco Milagre de Jesus - com açai e farinha para serem desembarcados. Fonte: Veridiana Pompeu, Jun. 2018.

A paisagem que se revela no porto da feira municipal, ainda escuro como a noite, é de alguns bêbados que perambulam pela feira, de taxistas e mototaxistas esperando levar algum passageiro que chegam de viagem, de pessoas esperando suas encomendas (dentre estas a farinhas e açai) e o movimento de jovens rapazes que trabalham como estivadores, tirando caixas de peixes, sacas de farinha ou paneiros com açai dos barcos.

Após esse desembarque os vendedores do Baixo Tocantins (da farinha e do açai), com o sol raiando, vão para o porto do Onze, (transportando as caixas de isopor em um carro que faz transporte de peixes do Porto do Onze ao Porto da Feira Municipal) para comprar o peixe e levá-lo em sua baixada (retorno).

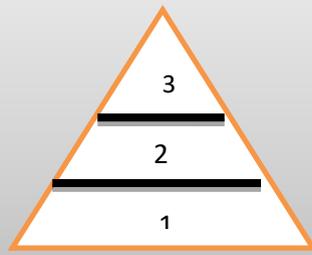
No Onze a espacialidade que se estrutura, às 6 da manhã, é formada também por diferentes atores. É a chegada de pescadores em suas embarcações que levam o foi capturado durante a noite para serem vendidos no porto; são os atravessadores comprando e pesando os peixes; são as geleiras funcionando e seus estivadores (carregadores do gelo) levando sacas com gelos para armazenar os peixes durante seu transporte; são as muitas jovens e senhoras em suas barraquinhas vendendo os “cafés da manhã”, são os fileteiros preparando/ tratando o peixe para serem entregues aos supermercados, restaurantes, apenas o filé do peixe; é a sonoridade das muitas conversas, gritos de compra-venda e das músicas do rádio dos bares; é a presença dos carros-frete (que leva as caixas de peixes ao porto da feira, que entre 11:30 e

12:00 horas seguem viagem de volta, nos barcos de Linha, para o Baixo Tocantins), das camionetes e caminhão-baú estacionando para receber o peixe que será levado para abastecer outra rede de cidades (Figura nº 67).



Figura - 67 - Caminhão-baú com placa do Centro-Oeste Brasileiro - na espera do carregamento do peixe. Foto: Veridiana Pompeu – Set.2019.

Há também uma hierarquia e níveis de poder que se estabelece na atividade pesqueira (Figura nº 68), dos que possui menor poder econômico/aquisitivo, como o pescador de subsistência, passando pelo pescador artesanal, sendo a base, depois na mediação do topo e a base, o atravessador, elo da cadeia reprodutiva do pescado e no topo o grande capital, representado pelos: numa classificação de 2ª classe - os mercados municipais e de 1ª classe - os supermercados e empresários (ou empresas)/ Estado que comercializam a partir da pesca (ou exportando o peixe ou utilizando na prática esportiva promovida pelo turismo de pesca).

**Legenda:**

1 –Base da Pirâmide: representa os pescadores de subsistência e artesanal.

2-Elo da Pirâmide: representa os atravessadores.

3- Topo da Pirâmide: subdividido em 2 classes, sendo os mercados municipais na 2ª classe e os supermercados, grandes empresas e o Estado na 1ª classe.

Figura 68: Pirâmide Hierarquia da Atividade Pesqueira- Org.: Veridiana Pompeu

Outro ponto importante de análise é partir do pressuposto que o circuito da pesca é dual e contraditório, visto que, mesmo que aparente apresente um sistema fechado e organizado, há um sistema aberto que abrangem outras regras e concepções, que em sua maioria estar atrelado a visão das novas lógicas do capital, que se utiliza de técnicas e equipamentos modernos, como pode ser visualizada na pesca esportiva promovida durante o Torneio de Pesca de Tucuruí – TORTUC, ou mesmo na organização de obter o peixe, em especial o tambaqui, em tanque de pesca.

Isso permite compreender as múltiplas escalas que a rede da pesca que Tucuruí estar inserida e o quanto a diversidade socioeconômica tece relações das mais simples as mais complexas e envolve agentes produtores do espaço de âmbito local ao nacional.

Assim, favorecido com a comercialização do peixe, o intercâmbio de Tucuruí com outras cidades dentro do Estado do Pará e fora do mesmo têm desenhado uma rede integração comercial de Tucuruí com outros centros urbanos, colocando Tucuruí como um importante nó dessa rede. Como pode ser percebido na fala do presidente da Colônia Z-32, o Sr. Sílvio Leão Medeiros, o destaque que a cidade de Tucuruí têm tido na exportação do peixe para outros lugares e na quantidade de peixes que são capturados e no número de associados à Colônia dos pescadores.

Outro ponto relevante nesta relação comercial, segundo o presidente da Colônia Z-32, estar na atuação do atravessador, que intermedia o processo de produção (captura) e comercialização (compra/venda) do peixe, assume um papel de interlocução entre o pescador e as empresas.

“Esse peixe ele vai é pra Bahia, mapará principalmente, pra Bahia, pro Ceará, é até mesmo aqui pra Cametá, Belém, ele vai pra o Estado e fora do Estado também! Mocajuba, Baião, tudo por aí vai o peixe.(...) o peixe artesanal, né: mapará, pescada Na época da semana santa que é proibido a exportação para fora do Estado, 15 dias antes da semana santa, entendeu?! Aí, o peixe fica só dentro do Estado. (...) o governo fecha para ficar mais barato, pro povo ter mais condições de comprar, pra ficar mais dentro do Estado, pra o peixe ficar mais em conta, pra todo tipo gente de ter condições de comprar, senão fica mais caro! Porque fica pouco peixe dentro do Estado.(...)”

Os principais compradores, no Onze, nós temos os atravessadores, entendeu?! Eles, eles armazenam esses peixes, né, eles compram do pescador armazenam, aí aguardando os, os, as carretas que vem de fora, do Nordeste, da Bahia, do rumo daí! Do Centro-oeste, Do rumo do, do, de fora do Estado, né! Pra comprar esse peixe pra levar. Mas eles são, Eu acho que é muito importante o trabalho desses atravessadores lá, apesar de o pescador falam que fica barato o peixe, mas se não for eles o peixe do pescador que chega fica empacado lá na beira, entendeu?! Até quando vir uma carreta de lá, ele o pescador já perdeu tempo! Por que o pescador tem que chegar hoje e vender o peixe pra ir no outro dia ir embora, entendeu?! Ele não pode ficar parado! Se ficar parado as coisas dele atrasa tudo lá na ilha.

Os atravessadores são daqui mesmo! São daqui! Eles já tem contato com os caras lá de fora, entendeu?! Aí, quando tá numa certa quantidade, aí eles já ligam pra eles só pra vim já buscar, [são supermercados]

No Centro-Oeste fica mais pra Goiânia, Goiás, Nordeste é mais Ilhéus. por que esse mapará não é muito pro Sul, entendeu?! Ele não é conhecido o mapará, só é o tucunaré que é conhecido! Na Bahia ele mais conhecido que o tucunaré, eles dão mais valor no mapará do que outro peixe, lá!

Os pescadores que são associados aqui nós temos treze mil sócio! Só que nem todos ainda tão na atividade, entendeu?! já deixaram a atividade, né, muitos já estão aposentados, né, aqueles que se aposentam dificilmente não voltam.

Hoje [que exerce a função], chega a uns 45 mil né, que recebem seguro-defeso, que estar diretamente em atividade.

(...)

Eles chegam a uma base de 30 atravessador.(...) Não, Eles não estão organizado, é que o cara que vai lá ele quer comprar. Só que o atravessador já tem assim, já tá com o pescador, muitos já financia o pescador, aquele peixe já vem direto pra ele já, entendeu?! Ele já financia a despesa toda do pescador, as vezes até com barco, [tem o compromisso de trazer o peixe, vender pra ele].(...) São todos daqui esse atravessador, a maioria são ex-pescador, né, são ex-pescador, pescava agora eles já tão aí comprando peixe, né!”

(Silvio Leão de Medeiros – 46 anos – Presidente da Colônia Z-32 – entrevista realizada em 01/07/2019)

De modo geral, pode se destacar que as transformações espaciais introduzidas pelos investimentos técnicos em transportes e comunicação, aliados aos grandes investimentos na indústria dão ao espaço um número maior de conexões e favorece ao mesmo um estreitamento das distâncias e uma maior fluidez em seus intercâmbios ligados ao grande capital, formando assim uma rede urbana desenhada em seus moldes, mas há de se conferir também que a rede urbana resulta da combinação desigual das instâncias da totalidade social que se materializam em períodos distintos (CORRÊA, 2006).

Como é possível visualizar em Tucuruí (Figura nº 69): uma cidade entre redes. Ao fundo a torre de transmissão de energia elétrica, a rede rodoviária (ponte que dá continuidade a BR-422 entre Tucuruí-Novo Repartimento), o rio-lago da UHT e porto do Km Onze, um dos resíduos do vínculo cidade-rio de Tucuruí, são elementos que respondem as diferentes centralidades e níveis de interações espaciais que são assumidas por Tucuruí. Isso mostra que a bifurcação dos eixos de circulação vem promovendo uma sobreposição de redes urbanas (SPÓSITO, 2001),



Figura - 69: –.Tucuruí entre redes. Foto: Roney Vasconcelos, Out.2019.

Isso nos permite dizer conjuntamente com Lefebvre (2008) que “redes e fluxos extremamente diferentes superpõem-se e se imbricam, desde as redes viárias até os fluxos de informações, desde o mercado de produtos até as trocas de símbolos. A dialética da centralidade introduz um movimento diferencial de uma potência extraordinária” (LEFEBVRE, 2008 p.87).

Com base nesta perspectiva, que a dialética da centralidade introduz um movimento diferencial (LEFEBVRE, 2008), se observa os diferentes níveis de intercâmbio que Tucuruí possui. E, para acrescentar aos intercâmbios já apontados, finalizaremos neste capítulo, tendo ainda como referência a metodologia utilizada por Ribeiro (2017) para materializar o deslocamento populacional temporário por trabalho e por estudo que Tucuruí possui, segundo o IBGE (2010), com: *a) as cidades do Baixo Tocantins – Baião, Mocajuba e Cametá; b) as cidades da Região Imediata e ligada ao Lago da U.H.T. - Breu Branco, Goianésia do Pará, Jacundá, Novo Repartimento e Pacajá; c) com a Cidade Média de Marabá; e d) com a Metrópole de Belém* (Tabela nº11).

Tabela -11: Deslocamentos Temporários de pessoas por motivo de Trabalho e Estudo para Tucuruí (2010)

Origem	Destino Tucuruí			
	Fluxo	IIDTT	Fluxo	IIDTE
Baião	95	2,57	234	6,34
Belém	179	0,12	-	-
Breu Branco	637	12,13	393	7,48
Cametá	129	1,06	-	-
Goianésia	-	-	-	-
Jacundá	-	-	-	-
Marabá	66	0,28	60	0,25
Mocajuba	-	-	-	-
Novo Repartimento	-	-	135	2,24
Pacajá	-	-	81	2,02

1 IIDTT Índice de Intensidade do deslocamento Temporário por Trabalho

2 IIDTE Índice de Intensidade do deslocamento Temporário para Estudo

3 Cálculo do índice de intensidade do deslocamento: n° de deslocamentos/população do município no ano do deslocamento $\times 1000$.

4 Fonte: IBGE (2010).

Fundamentado com as informações da tabela nº 11, pode ser destacado que com as cidades do Baixo Tocantins – Baião, Mocajuba e Cametá – onde a interação espacial se realiza tanto por via fluvial quanto por via terrestre, as três juntas apresentam um maior fluxo no deslocamento para estudo do que para trabalho, o que representa um índice de 3,63 para trabalho e 6,34 para estudo. No entanto, no que corresponde ao deslocamento individual por cidade, o IBGE (2010), registra que não há nenhum deslocamento para estudo ou para trabalho de Mocajuba para Tucuruí, de Cametá há apenas o deslocamento para Trabalho, um fluxo de 129 pessoas que representa um índice de 1,06, sendo Baião a cidade do Baixo Tocantins que apresenta o maior fluxo de pessoas para trabalho e estudo, assim apresenta: um fluxo de 95 pessoas para trabalho que representa uma intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho de 2,57 e um fluxo de 234 pessoas para estudo com intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo de 6,34. Logo, pode se aferir que em relação à educação básica, o Baixo Tocantins muito pouco realiza o deslocamento para Tucuruí, diferente do que já apontado em relação à Educação de Nível Superior Pública.

Considerando os municípios de sua Região de Integração do Lago de Tucuruí e Região Imediata: Breu Branco, Goianésia do Pará, Jacundá, Novo Repartimento e Pacajá, onde a conectividade é majoritariamente realizada via terrestre, as informações oferecidas pelo IBGE (2010) sinalizam que: não há registro de deslocamento por Trabalho ou por Estudo de Goianésia do Pará e de Jacundá para Tucuruí. Novo Repartimento e Pacajá possui apenas o

fluxo de deslocamento de pessoas para estudo, representando respectivamente 135 e 81 fluxos de pessoas, que representa uma intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo de 2,24 para Novo Repartimento e 2,02 para Pacajá. Breu Branco apresenta um significativo fluxo tanto para o deslocamento por motivo de trabalho quanto por deslocamento por motivo estudo, representando um fluxo de 637 pessoas por deslocamento por trabalho, o que representa uma intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho de 12,13 e 393 fluxos de pessoas para o deslocamento por estudo, representando intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo de 7,48. Em linhas gerais, destaca-se que com estas cidades há um número mais significativo de deslocamentos de pessoas para Tucuruí, pois ao pontuar o total do número de habitantes dessas cidades a intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de trabalho e estudo torna-se bastante relevantes, sendo com maior intensidade o de trabalho com 12,13 e o de estudo de 11,74.

E considerando Marabá, a cidade de maior expressividade da Região Intermediária que Tucuruí estar inserida, o fluxo de pessoas por trabalho é de 66, o que representa IIDTT de 0,28; já o deslocamento para estudo representa um fluxo de 60 pessoas com um IIDTE de 0,25. Teve um deslocamento por motivo de Trabalho um pouco maior do que o por motivo de estudo.

Com a metrópole Belém que no censo do IBGE (2010) apresentou 1.393.399 pessoas, teve um fluxo de 179 pessoas que se deslocaram por motivo de Trabalho, tendo um IIDTT de 0,12 de frequência, enquanto que não houve fluxo de pessoas por deslocamento por motivo de estudo nesta modalidade de Ensino, o que muito se diferencia dos deslocamentos por motivo de estudo na educação de nível Superior, onde Tucuruí possui um número relevante de deslocamento por conta dos cursos ofertados pelas universidades instaladas em Tucuruí, como já fora apontado anteriormente.

O que se pode resumir segundo o último censo, que das 10 cidades acima listadas a metade (Baião, Belém, Breu Branco, Cametá e Marabá) realizaram o deslocamento por motivo de trabalho, que no geral corresponde ao funcionalismo público. Dessas 10 cidades, também apenas 5 (Baião, Breu Branco, Marabá, Novo Repartimento e Pacajá) fizeram o deslocamento por motivo de estudo para Tucuruí. Isso revela que há de certo modo uma paridade no quantitativo de cidade que se deslocam à cidade de Tucuruí, no entanto, quando se faz a leitura sobre a intensidade dos deslocamentos temporários de pessoas por motivo de

trabalho é menor do que os deslocamentos temporários de pessoas por motivo de estudo. O IIDTT representa 16,16, enquanto o IIDTE é de 18,33.

Apona ainda que Tucuruí é o lugar do entroncamento de cidades; de cidade do rio e cidade da estrada; de cidade pequena e cidade média. Um “nó” de articulação com o Baixo Tocantins, com a Região de Integração do Lago e de modo geral com a Região Intermediária de Marabá, portanto, um centro polarizador destas regiões. E das 10 cidades listadas, Baião, Breu Branco e Marabá formam em Tucuruí a intersecção dos deslocamentos por motivos de Trabalho e Estudo.

3.2.2. O intercâmbio produzido pelo fluxo de informação: o uso da tv por assinatura em Tucuruí.

É revelador que a nova Tucuruí que se apresenta pós-usina hidrelétrica, além das conexões representadas no comércio (com as lojas de departamentos e supermercados) e nos serviços (de Educação superior e de Saúde de média e alta complexidade), apresente também, um grande intercâmbio de fluxos de informações.

A chegada primeiramente do sinal de rádio e a presença de filiais de emissora de canal de televisão aberta de âmbito nacional foram sinais que Tucuruí submergia no tempo-espaço dos novos eixos de circulação, que se tornaria evidente a partir de suas antenas/torres de transmissão o encurtamento das distâncias entre o global e o local, que Tucuruí estaria conectando-se com o mundo e mudaria muito os aspectos de sua relação de verticalidades (SANTOS, 1999).

Nos anos 2000 do século XXI, com o espraiamento das redes de empresas telefônicas móveis privadas, os intercâmbios culturais se tornaram muito mais presentes em Tucuruí. Deste modo, as instalações de representantes das empresas de telefonia móvel como a TIM, VIVO e OI, passou a disseminar o fortalecimento dos intercâmbios com outros espaços e o quanto que as verticalidades se tornaram um processo comum, que por sua vez, passam despercebidas por muitos em Tucuruí.

A disseminação da TV POR ASSINATURA é um indicativo desta nova conexão que Tucuruí passou a ter com mundo. Apesar de atualmente a disseminação da “sky gato” e o uso e praticidade de acesso a internet e de seus acessórios e aplicativos como a netflix, há um significativo número de assinantes de TV por assinatura considerando o número de habitantes que Tucuruí apresenta, como podemos visualizar no quadro nº 11:

Quadro 11: Cobertura das TVs por Assinaturas em Tucuruí e Região

CIDADE	DOMICÍLIOS TOTAL	SKY	CLARO	OI	NOSSA TV
TUCURUÍ	26.772	568	566	178	***
BREU BRANCO	9.032	708	382	265	***
BAIÃO	5.308	263	153	15	***
GOIANÉSIA DO PARÁ	7.774	498	208	83	2
NOVO REPARTIMENTO	8.813	4619	199	332	1

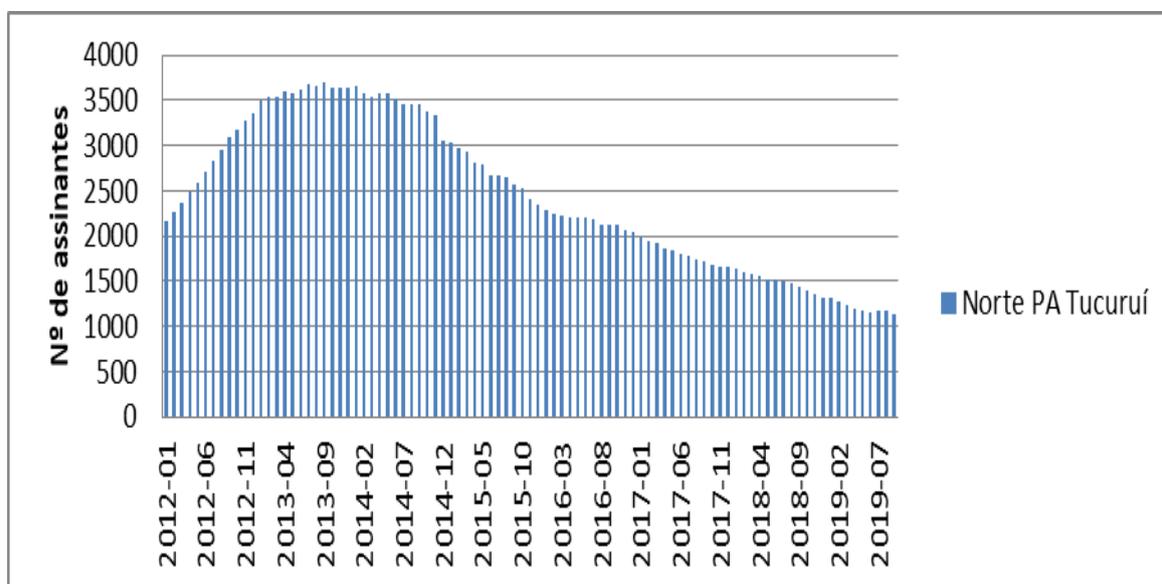
Fonte: ANATEL/IBGE – JAN.2019

Segundo estes dados da ANATEL em janeiro de 2019, mostra que Tucuruí apresenta comparado aos municípios vizinhos (Baião, Breu, Branco, Goianésia do Pará e Novo Repartimento) um grande intercâmbio e uma troca representativa de fluxos de informações utilizando-se dos serviços de TV por assinatura. O que permite destacar a representatividade econômica da cidade frente a sua região Imediata quanto ao consumo por entretenimento e como Tucuruí passou a apresentar características muito mais alinhadas aos modos de vida urbanos.

O gráfico a seguir de nº 01 auxilia a visualizar que a produção do espaço em Tucuruí tem cada dia ganhado outras relações de produções. A admissão da assinatura de “tv de canal fechado” em Tucuruí vem ressaltar esse novo tipo de centralidade que Tucuruí possui (durante os anos de 2012 a 2019) no que se refere aos fluxos de informação.

Um dado que chama a atenção no gráfico é o município de Breu Branco apresentar um quantitativo superior a Tucuruí quanto ao número de assinantes da SKY. E isso se explica, segundo o representante em Tucuruí, devido algumas ofertas dos pacotes de programações serem liberadas para alguns locais, deste modo, muitas pessoas que moram em Tucuruí utilizam-se do endereço de Breu Branco para terem a oferta das programações, mas são da cidade de Tucuruí.

A velocidade com que os fluxos de informações se processam torna evidente na escala local à “convergência dos momentos” (SANTOS, 1999), há uma sincronização de Tucuruí com o mundo. O gráfico a seguir é representativo desta nova conexão e intercâmbio de Tucuruí pós-usina hidrelétrica, durante os anos de 2012 a 2019, referendando o quantitativo de assinantes de TV por assinatura.

Gráfico 01: Assinantes - TV POR ASSINATURA – em Tucuuruí -PA (2012 -2019).

Fonte: Anatel (acesso 05 de Fevereiro de 2020)

Neste sentido o gráfico nº 01 - é denunciador, de modo geral, que entre os anos de 2012 a 2014, Tucuuruí apresentava um número de assinantes de canal “fechado” bastante expressivo e a partir de 2015 houve uma redução de adeptos a TV por assinatura, no entanto, não significa que os fluxos de informação e a inserção das novas tecnologias de informação deixaram de estar presente em Tucuuruí. Na verdade, apesar do tempo de pesquisa não ter sido favorável para demonstrar o quanto de antenas que estão espalhadas pelos bairros de Tucuuruí emitindo sinais da rede de internet, há um expressivo fluxo de informação em Tucuuruí que são representados pelo crescente uso da “sky gato”, da adesão da smart tv que favorece ao usuário além de assistir a programação das tvs “abertas”, passa a ter também com a televisão o acesso a internet.

Representantes em Tucuuruí das empresas credenciadas as TVs por assinaturas (SKY, CLARO, OI) confirmam o cenário de diminuição deste tipo de serviço de comunicação e multimídia, mas enfatizam que os intercâmbios do global com o local não diminuiram, apenas criaram novas roupagens com o uso da smart tv, da netflix. E isso mostra que as inovações nos meios de telecomunicações permitiram aos diferentes lugares do mundo a estabelecerem contatos instantâneos, estreitando as relações sócio-culturais.

De modo geral, observa-se que a produção do espaço tem sido concebida a partir das relações de produção da própria cidade. A cidade, como Tucuuruí, tem articulado tanto em conexões e intercâmbios, em fixos e fluxos uma demanda econômica e espacial.

Como já fora apontado por Pierre Veltz (2001) que a cidade além de ser o lugar das temporalidades curtas, dos ritmos quotidianos ou semanais, ela também se liga a temporalidades muito mais amplas, a do tempo dos objetos e dos sistemas materiais cuja duração ultrapassa a dos atores, isto é, a cidade apresentam também o tempo longo de demarcação social dos espaços.

Tal perspectiva leva a compreender que a produção sócio-espacial da cidade de Tucuruí se insere numa dinâmica que se relaciona em um misto de horizontalidade e verticalidades. A cidade tem se apresentado como ator (VELTZ, 2001) tanto nos aspectos visíveis quanto nos aspectos invisíveis.

Desse modo, pode se aferir que muitas conexões e intercâmbios estabelecidos no pós-usina deram a Tucuruí além de uma centralidade política e econômica ampliaram suas relações escalares. Além das já observadas, estão conexões e intercâmbios que se estabelecem mesclando tanto mercadorias e informações (Figura nº 70). Isso pode ser observado:

- a) com a presença das concessionárias em Tucuruí. A venda de carros no modelo picape vem mostrar não só a inserção de empresas multinacionais do ramo automobilístico em Tucuruí, mas vem revelar a relação agropecuarista presente na região. E nisso, Tucuruí passa a compor um nó importante na atração e negociação com o setor agropecuarista por conta desta relação de comercialização de carros do tipo picapes.
- b) com a grande rede de conexão de informação que se materializa a partir dos serviços³⁶ de TV de canal fechado e pelas inúmeras antenas que emitem o sinal de internet. Em Tucuruí esses fluxos de informação se materializam com a atuação das empresas filiais de TVs por assinaturas (SKY, CLARO, OI), dos provedores de internet (MC-OLINE, PROVECOM), das emissoras de rádio: Energia FM, Rádio Filadélfia FM e do Sistema Floresta de Comunicação que abrange a Floresta FM, AM, Nova FM, TJ Regional e a repetidora do SBT.

³⁶ Considerando a dificuldade de estabelecer o quantitativo de antenas/ torres que emitem o sinal para a fluidez da informação em Tucuruí na presente produção cartográfica (Figura nº 70) será representado a partir do logradouro que situa as empresas das TVs por assinatura.

Conexões - mercadorias e informações – em Tucuuruí-PA (JAN./2020)



Figura – 70: Mapa: Conexões - mercadorias e informações - em Tucuuruí-PA (JAN./2020). Elaboração: POMPEU, V; MARINHO, A.

3.3. Entre novas conexões e intercâmbios: Tucuruí sob as mudanças, permanências e coexistências de antigos vínculos.

É unânime destacar que a instalação do grande projeto técnico (SANTOS, 1999) provocou significativas transformações no espaço amazônico (BECKER, 1997, 2007; TRINDADE JR, 2002, 2006 ROCHA, 2002, 2008; PEREIRA, 2014, 2015) e Tucuruí juntamente com os espaços a montante e a jusante da Usina Hidrelétrica de Tucuruí foram testemunhas e vítimas com o processo de avanço da fronteira capitalista.

Bem da verdade que as mudanças se empreenderam principalmente para àquelas pessoas, famílias que fundamentavam sua existência econômica e simbólica a partir do rio Tocantins. Mudanças essas que “alteraram completamente a paisagem, o ritmo de vida, as formas de transporte e comunicação, principalmente, as relações sociais cotidianas, as práticas comunitárias, as formas de trabalho, apropriação e uso dos recursos, a estrutura familiar e do parentesco, o intercâmbio, comércio e trocas locais” (PEREIRA, 2014, p.186).

Outro ponto importante a ser destacado segundo Pereira (2014), enfatizando os estudos de comunidades ribeirinhas, estar na observância que as mudanças não devem ser lidas apenas como resultado de intervenções ou influências externas que acarretaram perda das relações, valores ou vínculos comunitários, mas que é preciso ver as expressões de resistência/r-existência das comunidades diante de conflitos, inovações, ameaças de perda de território.

Isso nos remete a inferir sobre os vínculos, os espaços de referência na construção identitária (PEREIRA, 2014) que se manifestam na paisagem e nas relações sócio-espaciais de Tucuruí presentes principalmente nos seus espaços que margeiam o rio, como os bairros do Mangal, Matinha, Beira Rio e o lago – Porto/Vila do Onze.

Mesmo com as mudanças empreendidas pela implantação da E.F.T., das rodovias, da UHE-Tucuruí, da construção das eclusas da hidrovía Araguaia-Tocantins e com os empreendimentos do pós-usina são presentes vínculos com rio Tocantins, são mantidas expressões relacionais, simbólicas da dinâmica originada a partir do rio (PEREIRA, 2014).

Nos aspectos econômicos, por exemplo, o rio se configura como fonte de renda e de alimentação por partes de alguns moradores do bairro do Mangal, Matinha e moradores da ilha do Lago da UHE-Tucuruí. Apesar de apresentar uma redução drástica do volume e espécies por conta do barramento do rio Tocantins (PEREIRA, 2015), os ribeirinhos

pescadores destes espaços praticam a pesca no Rio Tocantins, principalmente nas áreas próximas as comportas da hidrelétrica e no rio-lago. No entanto, há múltiplas relações ainda presentes em Tucuruí com o Tocantins. O rio é circulação, por onde se anda de canoa, é fonte de recursos, onde se tira o peixe, a água, possui o uso doméstico, pois na ausência da água das torneiras estes ribeirinhos utilizam o rio para lavar roupa e louças, possui uso lúdico, é referencial simbólico, visto que muitas das manifestações culturais se dão também a partir do rio; O Tocantins é espaço de lazer, de contemplação.

Pereira (2014) em seu estudo destaca que os vínculos se apresentam como expressões relacionais, que se expõem a partir dos aspectos simbólicos, que estariam associadas às expressões invisíveis enquanto que as conexões representariam expressões visíveis. Para a realidade do nosso estudo achamos cabível destacar que os vínculos também estariam manifestados nas formas, a paisagem enquanto aspecto do visível, do aparente sendo parte dos nexos/vínculos de identidade da população ribeirinha presente em Tucuruí.

Isso valida destacar que as paisagens geográficas se manifestam tanto em forma-objeto quanto em forma-conteúdo (SANTOS, 1999). Deste modo, podemos visualizar os vínculos a partir das paisagens visíveis, paisagens intermitentes e das paisagens cíclicas (POMPEU, 2004, 2008) que são presentes em Tucuruí.

Logo, é presente tanto nos bairros: Beira Rio, Mangal e Matinha, bairros que estão próximos ao Rio Tocantins, assim como no Porto/Vila do Onze, na Vila das Perdeneiras³⁷, resíduos (LEVEBVRE, 2006) que evidenciam este modo de vida ligado ao modo característico da população regional ribeirinha. Estar refletido nas casas palafitas, nas redes de pesca, malhadeiras estendidas em frentes das casas, no remo e nas canoas na beira do rio ou embaixo dos “giraus” das casas ou mesmo em suas frentes, caracterizam os vínculos presente na paisagem visível (Figura nº 71 e 72).

³⁷ Vilas das Perdeneiras localidade rural de influência de origens quilombolas situada às margens do rio Tocantins, distante uns 9 km, via rodovia BR422, da sede de Tucuruí.



Figura – 71: Malhadeira em frente de casa no bairro da Matinha. Foto: Veridiana Pompeu. Julho / 2018.



Figura – 72: Canoas e saco com tarrafa em frente de casa no Bairro do Mangal. Foto: Veridiana Pompeu. Julho/2018.

Os nexos/vínculos da Tucuruí ligada à dinâmica do rio também se apresentam de maneira furtiva, materializa-se como extensões das ações demarcadas pelo corpo, presentes no cotidiano a partir das sociabilidades mais orgânicas, como o banho no rio, o deslocamento do pescador com seus instrumentos de trabalho, no uso dos barcos, montarias (casco/canoa), na calafetagem, no tralhar (consertar) a malhadeira, tarrafas (Figuras nº 73 e 74) configurando, deste modo, a paisagem intermitente (POMPEU, 2004; 2008).



Figura – 73: Banho no rio – Bairro do Mangal. Foto: Veridiana Pompeu. Jul./2018.



Figura – 74: Pescador vindo do rio – Bairro da Matinha. Foto: Veridiana Pompeu. Ago.2018.

Os vínculos se apresentam ainda na paisagem cíclica, compreendida como sendo aquela paisagem que se presencia em certas épocas do ano. Suas imagens são refletidas segundo práticas culturais realizadas e criadas pelos sentimentos enraizados dos indivíduos que convivem no mesmo lugar (POMPEU, 2004, 2008). É representada pela tradição da dança do boi-bumbá, presentes tanto no bairro da Matinha quanto no bairro do Mangal, na

religiosidade dos pescadores com o Círio Fluvial e Festejo de São Pedro, deromeiros no Círio Fluvial de Nossa Senhora de Nazaré³⁸ (Figura nº 75 e 76).



Figura – 75: Círio de São Pedro. Foto: Veridiana Pompeu. Jul.2018.

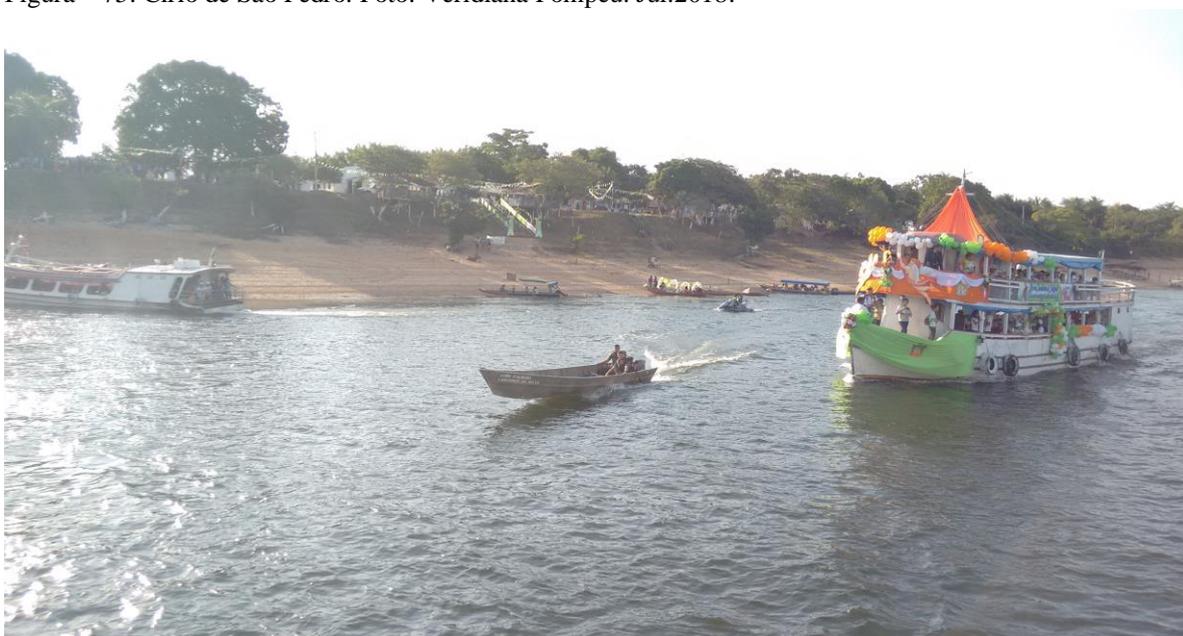


Figura -76: Saída da Vila de Perdeneiras do Círio Fluvial de Nossa Senhora de Nazaré. Foto: Veridiana Pompeu. Out.2019

³⁸ O Círio Fluvial de Nossa Senhora de Nazaré ocorre no segundo sábado do mês de outubro, sai da Comunidade Cristã Nossa Senhora do Perpétuo Socorro – Vila das Perdeneiras e chega ao cais de Tucuruí.

Em linhas gerais, na área urbana de Tucuruí, os espaços (Figura nº 77) que demarcam os vínculos, certas insistência da existência e resistência da territorialidade ribeirinha estão:

- a) Bairro da Matinha – no que diz respeito a sua população de pescadores, que vivem principalmente na “Matinha da beira”, próximo ao rio Tocantins. São as raízes e permanências históricas dos vínculos da territorialidade ribeirinha de Tucuruí.
- b) Bairro do Mangal e Bairro do Beira Rio – por apresentarem um significativo número de moradores que possuem ligação parental e são oriundos de cidades do Baixo Tocantins e por apresentar na paisagem e nas relações culturais e econômicas vínculos com o rio, acompanhado da presença de pescadores/ribeirinhos que vivem nas proximidades da beira do rio Tocantins.
- c) Porto do km Onze – apresenta na paisagem e nas relações espaciais, vínculos que reportam a territorialidade ribeirinha. A presença de palafitas, barcos, canoas, comércio ligado aos instrumentos de trabalho do pescador como: isopor, linhas de pesca, hélice para as embarcações, a troca e encontro do morador, pescador e ribeirinhos, muitos destes oriundos das ilhas do Lago de Tucuruí, marcam nesse espaço o cotidiano de quem tem com o rio (e com rio/lago) uma relação de sociabilidade orgânica (SANTOS, 1999).
- d) Porto Fluvial da Feira Municipal – a representatividade da permanência da circulação de pessoas e produtos via eixo fluvial.

Outros espaços, mesmo estando próximo às águas do rio ou do Lago, são espaços apenas de conexão, com “vínculos transversos”. Como o cais de arrimo de Tucuruí e a área de trapiches próxima ao canal das eclusas de Tucuruí, (antigo Parque Ecológico), ocupada por moradores de classe média que utilizam a área como espaço de lazer e banho de finais de semana. São espaços em Tucuruí que manifestam uma relação de lazer e contemplação com rio.

Portanto, as várias conexões e intercâmbios que foram se estabelecendo no pós-usina hidrelétrica, com as redes de lojas de departamentos, supermercados, com a instalação dos serviços de Educação de Superior e os serviços de saúde, com as relações econômicas e culturais tecidas pela cultura da rodovia, o fortalecimento de vários fluxos de informações (representados por assinantes de TV por assinaturas, uso da netflix, da internet); em suma, toda a estruturação de uma (nova) rede urbana estabelecida por esses arranjos espaciais

acompanhados pelas inovações técnicas das redes de telecomunicação e transporte, não dissipou por completo os vínculos da dinâmica da Amazônia ribeirinha da cidade de Tucuruí, na realidade vem se disseminando na Tucuruí pós-usina é outra centralidade urbana que na escala da região imediata caracteriza-se no perfil de cidades de responsabilidade territorial (BITTOUN, 2009).

Vínculos, Permanências e Raízes de Territorialidades Viva com o Rio em Tucuruí

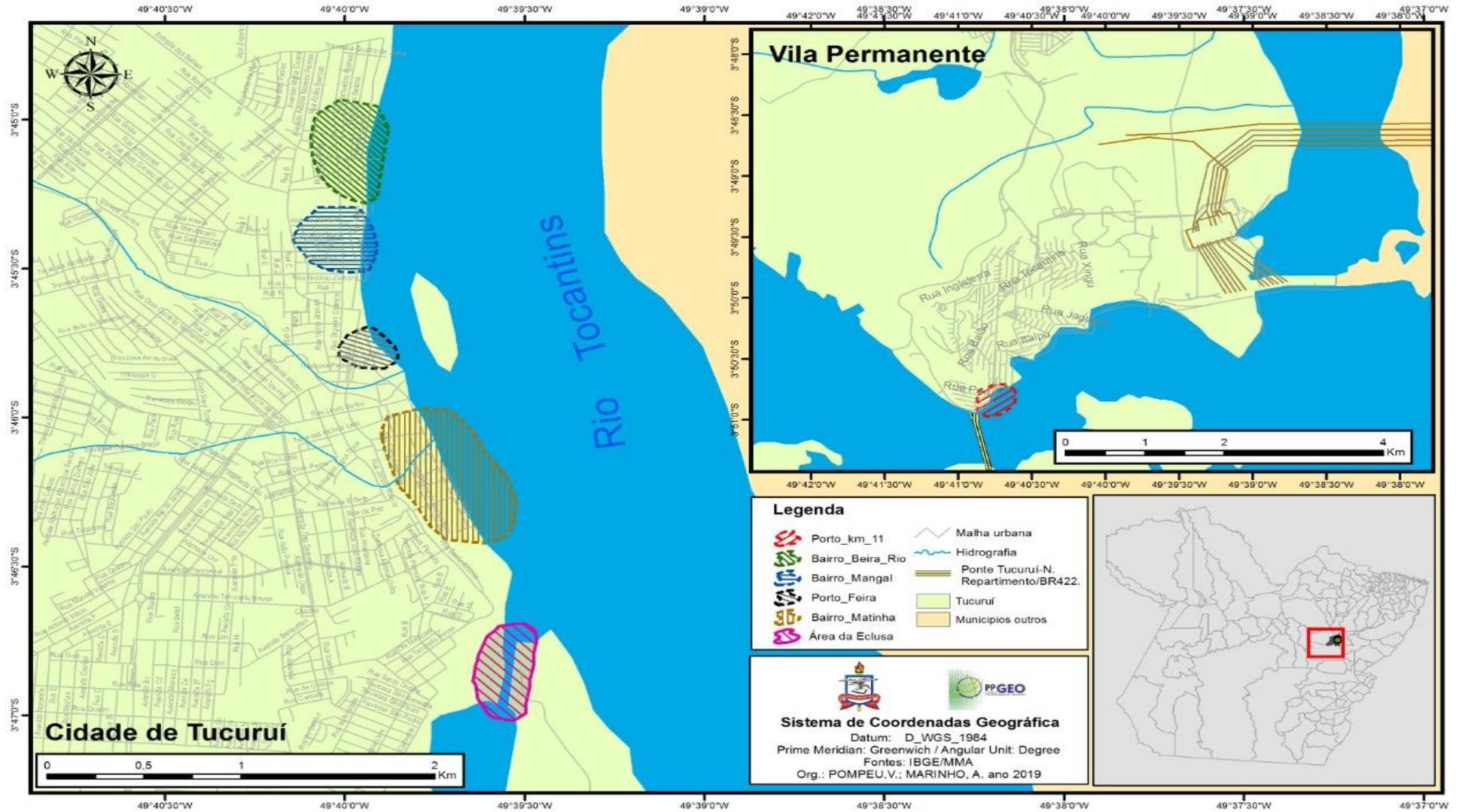


Figura – 77: Mapa: Vínculo, Permanências e Raízes de Territorialidades Viva com o Rio em Tucuruí. Elaboração: POMPEU, V; MARINHO, A.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo chama a atenção para as faces que se justapõem e se contrapõem em Tucuruí. Destaca que os eixos de circulação historicamente constituídos deram ao espaço Amazônico, em especial para Tucuruí-PA, uma composição e estruturação diferenciada quanto ao seu papel na divisão sócio-territorial do trabalho e na caracterização de seu perfil de cidade na rede urbana regional. Que Tucuruí ao longo de sua formação histórica-territorial, desde tempos coloniais ao imperativo dos grandes objetos técnicos na Amazônia, foi se estabelecendo como um ponto importante e estratégico na rede urbana.

Bem como aponta ter o entendimento que as marcas e relações no espaço intraurbanos estão associadas e/ou são frutos das transformações trazidas com os eixos de circulação. Isto é, indica que há uma complexidade funcional desenhada nas formas e conteúdos, nos fixos e fluxos intraurbanos, originados dos períodos: flúvio-ferroviário, rodo-energético e pós-usina.

Apontou na perspectiva de entender a estruturação da rede urbana Amazônica como um produto social e historicamente contextualizado; condição e reflexo do processo de expansão capitalista (CORRÊA, 1997).

Outro ponto revelado diz respeito, que a implantação das redes técnicas proporcionou uma reconfiguração da dimensão territorial da cidade de Tucuruí, conseqüentemente da região na qual estar inserida. Um novo ordenamento territorial que circunscreveu novos limites.

Com os nexos da modernização da sociedade urbana (LEFEBVRE, 2004) identificados em Tucuruí, principalmente a partir da implantação da Usina Hidrelétrica, o grande objeto técnico, ocorreu além do crescimento da população urbana, teve uma urbanização do território (SANTOS, 1994), ou nos dizeres de Oliveira (2000) apresentou uma urbanização da sociedade, que significa apontar que na realidade de fato, teve-se a difusão do modo de vida urbano na cidade.

Pôde-se inferir que o espaço da cidade de Tucuruí ao longo de sua formação histórica-territorial estivera associado ao processo de desenvolvimento desigual e combinado (SMITH, 1988) da expansão capitalista na Amazônia. Este processo advém desde o desenrolar do período flúvio-ferroviário e principalmente durante e pós período rodo-energético quando as dinâmicas econômicas e espaciais serviram sobretudo a uma pequena elite em detrimento dos povos indígenas, ribeirinhos, dos migrantes empobrecidos.

Portanto, no que diz respeito ao processo de produção social do espaço, há uma Tucuruí antes da indústria energética (da UHT) e outra depois, representada a partir de novos arranjos espaciais, como os serviços (de Educação de nível técnico e superior, de saúde de

média e alta complexidade, TV por assinatura), o comércio (ligado aos supermercados, lojas de departamentos e atividade pesqueira). Uma Tucuruí sob outras conexões e intercâmbios (PEREIRA, 2014).

Neste sentido, a presente pesquisa chama a atenção para destacar que Tucuruí não gira mais em torno exclusivamente da UHT, mas que há uma produção da cidade para/pela cidade (LEFEBVRE, 2008). Chama a atenção para o fato de fazer a leitura na perspectiva de Lefebvre (2008) que Tucuruí emergiu num contexto em que a produção (industrial) era o centro da reprodução do capital no mundo, o que se refletiu regionalmente nos grandes projetos da Amazônia, e esse já não é mais, atualmente, o contexto do processo produtivo espacial.

O capital atualmente, e na visão do Lefebvre (2008), a partir dos anos 70, passa a depender muito mais da reprodução das relações sociais de produção do que da produção industrial em si.

Isso significa entender que Tucuruí tem reproduzido relações sociais que tem otimizado o seu perfil na rede urbana regional, de “canteiro de obra” da Indústria energética para a cidade que responde as demandas de sua região imediata, em serviços de Educação de Nível Técnico e Superior e Saúde de Média a alta complexidade e gestão do território.

No sentido de se reproduzir relações sociais de produção (LEFEBVRE, 2008), a cidade de Tucuruí passa a outro patamar, ela não é mais apenas um suporte à produção, ela entra como um fator, como um meio/fim fundamental, porque ela é tanto produto dessas relações, como capaz de condicionar (em alguns casos até impor) as mesmas.

Assim sendo, o morar, o divertir-se, o locomover-se, o alimentar-se, todas (talvez não todas as periferias do mundo) as dimensões da vida na cidade passam a ser pressionadas no sentido de se adequarem às coordenadas do capital, como pode ser visualizado em Tucuruí com os arranjos espaciais: o comércio (supermercados, lojas de departamentos), os serviços (de Educação Técnico e Superior, Saúde pública e privada, TVs por assinaturas) que seguem uma lógica não local mas global.

Ou seja, nesse sentido, novos mercados se abrem ao capital, o morar de alto padrão passa ao modelo dos condomínios fechados, o locomover-se fica condicionado ao universo do carro, o divertir-se não pode ser mais no rio de maneira coletiva, deve acontecer em condomínios ou clubes fechados, a alimentação é realizada não mais somente com o que se produz na região, mas com alimentos vindos de todos os cantos do mundo, daí uma presente

interligação, a partir dos produtos vendidos pelos supermercados, de Tucuruí com o Brasil e o mundo.

Todas essas mudanças implicaram novas relações sociais, criaram novos processos e ativaram uma dinâmica própria da cidade de Tucuruí. A cidade começa para ela ser importante para a reprodução. A cidade não é fechada, provavelmente nunca foi, mas agora menos ainda, com a presença das conexões estabelecidas com as lojas departamentos, com as universidades e seus variados intercâmbios.

A partir das conexões e intercâmbios apresentados com o comércio (rede de supermercado, lojas de departamentos, a atividade pesqueira) e com os serviços (Educação de nível Técnico e Superior, saúde de média e alta complexidade, TV por assinatura) Tucuruí mantém um mosaico de interação de espacial (CORRÊA, 1997c).

Isso remete destacar que:

A análise de determinados arranjos institucionais percebe-se que a rede urbana deve ser sempre conjugada no plural, como redes, pois as diversas relações materializadas nos diferentes fluxos de informação, de mercadoria, de instituições, de pessoas criam um conjunto de redes que sobrepostas formam o que costumamos chamar de rede urbana. (SCHOR; COSTA, 2007, p.7).

No comércio, com o Grupo Supernorte, supermercado constituído em Tucuruí, uma interação espacial que ocorre em diferentes espaços dentro da cidade, que em poucos anos se espalhou para os municípios de Breu Branco, Novo Repartimento e Pacajá, estruturando uma rota ligada ao modal rodoviário.

Com a Loja do Cine Foto Vaz, loja de departamento originada em Tucuruí, sua maior atuação é dentro da cidade e sua instalação é representativo da introdução dos sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS 1999) ligados à lógica capitalista. Representou, a partir da atividade de revelação de fotografias, o ingresso dos nexos do modo vida globalizado no cotidiano tucuruense, de uma produção social do espaço permeado pela difusão do modo vida urbano (LEFEBVRE, 2004) na região.

Com o Comercial Oliveira, Loja de departamento originada também localmente, Tucuruí passou a ter também intercâmbios com as cidades de região de influência imediata como Breu Branco, Pacajá, Jacundá e com Tailândia que não compõe a área de sua região de influência, revelando que o raio de ação da centralidade de Tucuruí têm se fortalecido como pode ser percebido no quadro nº 07 (página nº 148) de empresas com sede em Tucuruí que estão presentes em outros municípios.

As demais Lojas de departamentos apresentadas vem destacar que os intercâmbios (PEREIRA, 2014), as interações espaciais (CORRÊA, 1997c), ultrapassam os limites das cidades de sua região imediata, como o Armazém Paraíba, Loja Centro, Eletro Mateus, Feirão dos Móveis, Liliane são Lojas de departamentos que indicam a forte ligação de Tucuruí com o Estado do Maranhão. Com a Gazim indica, a partir do Estado do Paraná, a relação com a região sul e a diversidade e integração de diferentes atividades promovidas pelo Grupo Gazim em Tucuruí, revelando que a cidade possui potencial de mercado; já com as Lojas Americanas além de apontar o intercâmbio com a metrópole nacional do Rio de Janeiro, possui na escala regional forte ligação com a capital do Estado – Belém do Pará.

A partir da análise do arranjo institucional – serviços – representados pela Educação de Nível Técnico e Superior e o serviço de saúde de média e alta complexidade, permitiu considerar inspirados em Schor *et all* (2007) que Tucuruí na escala sub-regional por exercer a partir desses e de outros arranjos institucionais, como o de gestão territorial (IBGE, 2008), se inscreve como um centro de responsabilidade regional, visto que cumpre:

uma função na rede que vai além das suas características em si, pois detém uma responsabilidade territorial que a torna um nódulo importante internamente na rede. Exerce diversas funções urbanas e contém arranjos institucionais que são importantes não só para o município, mas para as cidades e municípios ao seu redor. A importância territorial da cidade tem origem no seu desenvolvimento histórico-geográfico que constituiu a rede urbana nesta região. (SCHOR; COSTA, 2007, p.13)

Neste sentido, o dinamismo econômico de Tucuruí e sua estruturação na rede urbana Amazônica, nos últimos anos de pós-usina hidrelétrica de Tucuruí, não estão relacionados exclusivamente as demandas da grande indústria energética, mas tem sido principalmente à capacidade que possui de responder às demandas regionais, tanto do ponto vista do capital, quanto da força de trabalho, tornando-se um importante nó de articulação de redes técnicas e de fluxos, tanto no que se refere ao contexto municipal, bem como no contexto da mesorregião da qual faz parte (PEREIRA, 2004).

Para uma melhor compreensão e visualização deste dinamismo econômico o presente trabalho considerou como viável analisar a partir dos descritores espaciais intensivos: conexões, nexos/vínculos e intercâmbios territoriais organizados por Pereira (2010) como uma maneira de qualificar mais próximo da realidade a “ordem do movimento” e suas diferentes escalas a produção social do espaço promovida pelos eixos de circulação.

Com: a) as *conexões*, que foram apresentadas pelo comércio (supermercados, lojas de departamentos), pelos serviços com a presença da estrutura física das Universidades Públicas

ou Privadas, do Hospital Regional, Clínicas Particulares, das TVs por assinatura; b) com os *intercâmbios*, materializados pelas trocas comerciais, pelo movimento de estudantes que procuram as unidades de educação de nível técnico e superior em Tucuruí para estudar, a comercialização do peixe, oriundo principalmente do Reservatório da Usina, com as cidades de dentro do Estado do Pará e fora dele; e c) com os *vínculos*, que se manifestam de maneira relacional e simbólica em Tucuruí, representando expressões e relações ligadas à escala local, característico da dinâmica regional ribeirinha, onde há a multiplicidade do uso do rio, como recurso, transportes, contemplação da paisagem, atividade de lazer, cultural e religiosa (TRINDADE JR 2011b). Estes descritores permitiram entender que a produção social do espaço de Tucuruí como produto e condição dessas dinâmicas.

Nesse sentido, é preciso que voltemos o olhar para tais descritores espaciais como elementos a serem apontados no estudo do papel de Tucuruí na divisão territorial trabalho, na descrição e análise da rede urbana da qual faz parte. É alinhar a presente realidade refletida nas atuais conexões, intercâmbios e vínculos como pontos a subsidiar o planejamento e gestão urbanos.

De outro modo, com a presente pesquisa, pode-se destacar que Tucuruí se apresenta neste perfil de centro sub-regional de responsabilidade. Permite ainda ter uma observação quanto às potencialidades emergentes promovidas com os novos eixos de circulação, a exemplo sobre a dinamicidade promovida com as conexões e intercâmbios já apontados com os serviços (Educação de Nível Técnico e Superior, Saúde de média e alta complexidade), com o comércio (setor supermercadista, loja de departamentos, atividade pesqueira, TVs por assinatura). Tais arranjos espaciais como sendo elementos norteadores para pensar políticas públicas urbanas voltadas para a construção da cidadania (SCHOR & COSTA, 2007), de apontar políticas territoriais de desenvolvimento (BITOUN, 2009) pensando para Tucuruí, por exemplo, toda uma logística de Centro Regional de Educação de Nível Técnico e Superior.

Por fim, a presente pesquisa mostrou que a cidade assumiu determinadas características que de certo modo aponta que: Tucuruí “independentiza-se” da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. Há algo a mais que agora pela própria condição da cidade a define como Centro.

Centro de conexão das lojas de departamentos oriundas do Estado do Maranhão e de outros locais do Brasil. É, “nó” dos intercâmbios, dos fluxos de pessoas e mercadorias do Baixo Tocantins e da Região do Lago. É Centro de difusão de informações, seja através do Ensino Superior (das Universidades), seja também por conta de outros circuitos que a

caracteriza na sociedade em rede (CASTELLS, 1999), que estão representadas pelos diferentes usos da informação dando o indicativo que o cidadão ao se conectar com o mundo de alguma forma, ainda que passivamente, ele possui ainda a oportunidade de ter acesso a jornais e outros tipos de informações.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, R. S. de; RIBEIRO, M. A. C. Os Sistemas de Transporte na região Norte: Evolução e Reorganização das Redes. In: *Revista Brasileira Geográfica*, Rio de Janeiro, 51 (2). p.33-98, abr./jun. 1989.

ANGELO-MENEZES. M. de. Aspectos Conceituais do Sistema Agrário do Vale do Tocantins Colonial. *Cadernos de Ciência & Tecnologia*, Brasília, v.17, n.1, p.91-122, jan./abr.2000.

BARBOSA. C.E.C. Navegando entre as províncias do Pará e Goiás: o rio dos Tocantins no século XIX. In.: *XXV Simpósio Nacional de História*. ANPUH – Fortaleza. 2009

BECKER, B.K. *Amazônia*. 5ªed. São Paulo: Ática, 1997.

(______). Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? *Parcerias estratégicas*, nº 12, set. p.135-159. 2001.

(______). *Amazônia: Geopolítica na virada do III milênio*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

(______). *A Urbe Amazonida*. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BITOUN, J. Tipologia das Cidades e Políticas Territoriais: pistas para a reflexão. In: BITOUN, J. ; MIRANDA, L (org). *Desenvolvimento e Cidades no Brasil: contribuições para o debate sobre políticas territoriais*. Recife: FASE, p.17-44. 2009.

BRASIL. IBGE, 1957. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros/ [Conselho Nacional de Geografia e Conselho Nacional de Estatística]. Rio de Janeiro: IBGE, 1957-1964. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295_14.pdf> acesso 5 de dezembro de 2018.

BRASIL. IBGE. *Regiões de Influência das Cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE. 2008.

BRASIL. IBGE. *Censo Demográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro: IBGE. 2010.

BRASIL. IBGE. *Frota de veículos de Tucuruí*. Rio de Janeiro: IBGE. 2016. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/tucuruui/pesquisa/22/28120>> acesso 5 de dezembro de 2018.

BRASIL. IBGE. *Região Geográfica Intermediária e imediata do Pará*. Rio de Janeiro: IBGE. 2017.

- CARLOS, A.F.A. *A Cidade*. 5ªed. São Paulo: Contexto, 2001.
- CASTELLS, M. O espaço de fluxos. In: *A sociedade em rede*. Economia, Sociedade e Cultura. v.1. 2ª ed. Paz e Terra, 1999. p.403-455.
- CASTRO, E. Urbanização, pluralidade e singularidade das cidades amazônicas. In: CASTRO, E. (Org.). *Cidades na Floresta*. São Paulo: Annablume, 2008. p.11-40.
- CINTRA, I.H.A.; MANESCHY, M.C.A.; JURAS, A.A.; MOURÃO, R. do S.N.; OGAWAS, M. Pescadores Artesanais do Reservatório da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (Pará, Brasil). *Revista de Ciência Agrária*. v.54, n.1,p.61-70, jan/abr. 2011.
- CINTRA, I.H.A.; FLEXA, C.E.; SILVA, M.B. da. ARAÚJO, M.V.L.F. de.; SILVA, K.C.de A. A pesca no reservatório da usina hidrelétrica de Tucuruí, região Amazônica, Brasil: aspectos biológicos, sociais, econômicos e ambientais. *Acta Fish Aquat. Res.*(2013) 1 (1): 57-58. 2013.
- CORRÊA, R.L . A periodização da rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*. v.4 (3): 39-68. 1987.
- CORRÊA, R.L. *O Espaço Urbano*. Rio de Janeiro: Editora Ática, 3ª ed. 1995.
- CORRÊA, R.L. *Trajetórias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997 a.
- (_____). Interações Espaciais. In: Castro, I.E. de; Gomes, P.C. da C.; Corrêa, R.L. (Org.). *Explorações Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. p.279-318. 1997 b
- (_____). A rede urbana brasileira e a sua dinâmica: algumas reflexões e questões. In.: SPÓSITO, M.E. B. (Org.). *Urbanização e Cidades: Perpectivas Geográfica*. Presidente Prudente: Unesp. 2001. p. 359-368.
- (_____). *Estudos sobre a Rede Urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- (_____). Processos, Formas e Interações Espaciais. *Revista Brasileira de Geografia*, v.61, n.1, jan./jun.p.127-134. 2016.
- COSTA, T. C. S. *Santarém: mudanças e permanências na relação cidade-rio na Amazônia*. Belém: NAEA, 2014.
- COSTA JR. Das “fábricas de espetáculos” dos bumbás às redes de cidades: os papéis de Parintins e a estruturação multiescalar da rede urbana brasileira. In: SCHOR, T.; SANTANA, P V. de. (Orgs.). *Dinâmica Urbana na Amazônia Brasileira*. Manaus: Editora Valer, CNPq, Fapeam, 2015, p.131-166.

COUDREAU, H. *Viagem à Itaboca e ao Itacaiúnas*. [Tradução: Eugênio Amado]. Belo Horizonte: ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.

DIAS, L.C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I.E.de; GOMES, P.C. da C.(Org.). *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 11ª ed. 2008. p.141-164.

EMMI, M.F. *A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais*. 2ª. ed. Belém: Naea-UFPA, 1999.

FERREIRA, T.M. *Os Espaços Públicos no bairro do Getat (Tucuruí): o concebido e o vivido*. 2004. Trabalho de Conclusão de Curso em Licenciatura e Bacharel em Geografia. UFPA-NUT.

FERREIRA, T.M.; POMPEU, V. de S. *A dimensão espacial da cultura frente ao planejamento e a gestões urbanos: uma leitura do bairro da Matinha (Tucuruí-PA)*. 2008. Monografia de Conclusão do Curso de Especialização em Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Regional – PLANEAR II pela UFPA.

GONÇALVES, C.W. P. *Amazônia, Amazôniaas*. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2008.

GUIMARÃES, R. J. R. Nos Caminhos do Sonho: Grandes Projetos e Desenvolvimento Industrial no Estado do Pará. In: Ximenes, Tereza. (Org.). *Cenários da Industrialização na Amazônia*. Belém: UFPA/UNAMAZ/NAEA, 1995. p.157 – 206.

HARVEY, D. *Condição Pós-Moderna*. 16ªed. São Paulo: Editora Loyola, 2007.

(______). *Os Limites do Capital* -. São Paulo, Ed.: Boitempo, 2013.

(______). O Espaço como Palavra-Chave. *Revista da Faculdade de Serviço Social da UERJ*. V.13, n.35, 1º semestre, p. 126-152. 2015.

LEFEBVRE, H. *A Revolução Urbana*. [Trad. Sérgio Martins]. 2ªed. Belo Horizonte: Editora UFMG (Humanitas), 2ª reimpressão. 2004.

(______). *A Produção do Espaço*. [Trad. Doralice Barros Pereira & Sérgio Martins]. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

(______). *Espaço e Política*. [Trad. Margarida Maria de Andrade & Sérgio Martins]. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

(______). *O Direito à Cidade*. [Trad. Cristina C. Oliveira]. São Paulo: Nebli, 2016.

- LENCIONI, S. Da Cidade e sua Região à Cidade-região. In: *Panorama da Geografia Brasileira*. Org.: Silva, José Borzacchiello; Lima, Luiz Cruz; Elias, Denise. São Paulo: Annablume, 2006. p.65-76.
- LIMA, M, M. A produção social do espaço e a relação cidade-rio na ribeira de Marabá-PA: modernização, conflitos e resistências. *Geosp-Espaço e Tempo (online)*. v.20, n.2, p.267-280, ISSN 2179-0892. 2016
- LOUREIRO, V.R. *Amazônia: estado, homem, natureza*. 3ª ed. Belém: Cultural Brasil, 2014.
- MACHADO, L. O. A Geopolítica do Governo Local: Proposta de Abordagem aos novos Territórios Urbanos na Amazônia. In: *Anais do 3º Simpósio Nacional de Geografia Urbana*. Rio de Janeiro, AGB. 1993. 230 p.
- MACHADO, L. O. O Controle Intermitente do Território Amazônico. *Revista Território*. v.1, nº2. 1997.
- MALHEIRO, B.C.P.; SILVA, M.A.P. Faces ribeirinhas da orla fluvial de Belém: espaços de (sobre)vivência na diferença. In: Trindade JR, S.C.; Silva, M.A.P. (Orgs.). *Belém: a cidade e o rio na Amazônia*. Belém: EDUFPA, 2005. p.145-169.
- MATTA, R. da; LARAIA, R.de B. *Índios e Castanheiros – A Empresa Extrativa e os Índios no Médio Tocantins*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.
- MOURA, I.B de. *De Belém a São João do Araguaia – Vale do Tocantins*. Belém: Secult, 1989.
- MONTE-MÓR, R. L. de. Urbanização Extensiva e Lógicas de Povoamento: um olhar ambiental. In: SANTOS, M. et all (orgs.). *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994. p.169-181.
- OLIVEIRA, J. A. de. *Cidades na selva*. Manaus: VALER, 2000.
- OLIVEIRA, J. A. de. A cultura das (nas) *pequenas* cidades na Amazônia Brasileira. In: *anais do VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais –A Questão Social no Novo Milênio*. Coimbra-Portugal. 2004.
- OLIVEIRA, J. A. de. Espaço-tempo de Manaus: a natureza das águas na produção do espaço urbano. *Revista Espaço e cultura*, UERJ – RJ. nº 23, Jan./jun. p.33-41. 2008.
- OLIVEIRA, J.A. de, SCHOR, Tatiana. Urbanização da sociedade e espacialidades urbanas: as cidades e os rios na Amazônia Brasileira. VII Encontro Anpege. Niterói. 2007.

OLIVEIRA, J.A. de, SCHOR, Tatiana. Urbanização na Amazônia: o local e o global. In: VAL, A.L.; SANTOS, G.M. dos. Grupo de Estudos Estratégicos Amazônicos – Caderno de Debates Tomo III. Manaus: Inpa, 2010. p.145-189.

PEREIRA, J.C.M. *Importância e Significado das Cidades Médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA)*. 2004. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará.

PEREIRA, Edir A. Dias; SILVA, Michele Sena da; FERREIRA, Torquato Maia. Vila Permanente: recortes e retratos de uma companytown na Amazônia. In: TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro; ROCHA, Gilberto Miranda (org). *A cidade empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Paka-Tatu, 2002. p .59-80.

PEREIRA, Edir A. Dias. *As encruzilhadas das territorialidades ribeirinhas: transformação no exercício espacial do poder em comunidades ribeirinhas da Amazônia Tocantina Paraense*. 2014. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação – Universidade Federal Fluminense. Niterói - RJ. p. 434.

PEREIRA, Edir A. Dia. Resistência Territorial Ribeirinha na Amazônia Tocantina Paraense com a construção da Hidrelétrica em Tucuruí. In: MARIN, R.E.A.; NOVAEA, J.S. (org). *Povos tradicionais em colisão com estratégias empresariais no Maranhão e Pará*. Manaus: UEA Edições, 2015. p.205-230.

PINTO, B. C. de M. *História, Memória e Poder Feminino em Povoados Amazônicos* (PDF). Anais Eletrônicos – Encontro Nacional de História Oral – 2012. Consultado em 20 de novembro de 2019.

PINTO, B. C. de M. *Mulheres Negras Rurais: Resistência e Luta por Sobrevivência na Região do Tocantins-PA* (PDF). XXVI Simpósio Nacional de História. 2011. Consultado em 20 de novembro de 2019.

PINTO, B. C. de M.. *Escravidão, Fuga e a Memória de quilombos na Região do Tocantins*. (PDF). Revistas Eletrônicas da PUC-SP. 2011b. Consultado em 20 de novembro de 2019.

POMPEU, V. de S. *Bairro da Matinha: raiz e resistência cultural no espaço urbano de Tucuruí-PA*. 2004. Trabalho de Conclusão de Curso em Licenciatura e Bacharelado em Geografia. UFPA-NUT.

POMPEU, V. de S. *Matinha: expressão de um modo de vida ribeirinho na cidade de Tucuruí*. In: Trindade JR., S.-C.; Tavares, M. G. (Org.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: Edufpa, 2008. p. 27-47.

PONTE, J. P. X. Belém do Pará: cidade e água. *Cadernos Metrôpoles*. v.17(33): 41-60. 2015.

RIBEIRO, M.A. A Rede Urbana Amazônica: Presente e Passado. 2001. Disponível em <<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal8/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/06pdf>> acesso em 22 de dezembro de 2018.

RIBEIRO, W. de O. Interações espaciais na rede urbana do nordeste do Pará: Particularidades regionais e diferenças de Bragança, Capanema e Castanhal. 2017. Tese de Doutorado. Universidade Estadual Paulista – Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente - SP. p. 356.

ROCHA, G. M. *A Construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí e a Redivisão Político-territorial na Área de Tucuruí-PA*. 1998. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação – Doutorado em Geografia (Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

ROCHA, G. M; Gomes, Claudemir Brito. A construção da usina hidrelétrica e as transformações espaciais na região de Tucuruí. In: Trindade JR, Saint-Clair Cordeiro; Rocha, Gilberto Miranda (org). *A cidade empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Paka-Tatu, 2002. p.27-56.

ROCHA, G. M.. *Todos convergem para o lago! Hidrelétrica Tucuruí – Municípios e Territórios na Amazônia*. Belém: NUMA/UFPA, 2008a.

ROCHA, G. M. Vilas e cidades e a Usina Hidrelétrica Tucuruí. In: CASTRO, Edna (Org.). *Cidades na Floresta*. P.283-307. São Paulo: Annablume, 2008b.

ROCHA, G. M. A Redistribuição espacial da população da área de influência da Usina hidrelétrica Tucuruí (PA). In: SILVA, C. N. da, ; SILVA, J.M. P. da, ; CHAGAS, C.A.N.(Org.). *Geografia na Amazônia Paraense: Territórios e Paisagens*. Belém: GAPTA/UFPA, 2015. p. 327-351.

ROSENDAHL, Z. (Org.). 1998. *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ.

SANTOS, M. Organização do espaço e organização social: o caso de Rondônia. *Boletim Carioca de Geografia*, Rio de Janeiro, n.33, p.51-77. 1982.

- (______). *Metamorfoses do Espaço Habitado*. São Paulo: Hucitec. 1988.
- (______). *Técnica, Espaço, Tempo – Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional*. São Paulo: Hucitec. 1994.
- (______). *A Natureza do Espaço – Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. 3ªed. São Paulo: Hucitec. 1999.
- (______). *A Urbanização Brasileira*. 5ªed. São Paulo: edusp, 2005.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L. O Brasil: Território e Sociedade no início do século XXI. 11ªed. Rio de Janeiro: Record, 2008.
- SANTOS, M. *Por uma Geografia Nova*. 6ª ed. São Paulo: edusp, 2012.
- SANTOS, M. *Espaço e Método*. 5ª ed. São Paulo: edusp, 2014.
- SAQUET, M. A; BRISKIEVICZ, M. Territorialidade e Identidade: Um Patrimônio no Desenvolvimento Territorial. *Caderno Prudentino de Geografia*, nº31, vol,1. 2009.
- SIQUEIRA, J.L.F. *Trilhos: o caminho dos sonhos*. (Memorial da Estrada de Ferro de Bragança). 3ª ed. Bragança: Revista e Ampliada, 2015.
- SILVA, G. da C. Amazônia globalizada: da fronteira agrícola ao território do agronegócio – o exemplo de Rondônia. *Confins*. n.23. 2015.
- SILVA, L.H.B.da. *Caminhos da educação em Tucuruí*. São Paulo: LEDRIPRINT EDITORA, 2018.
- SILVEIRA, M,L. (Orgs.). *América Latina: cidade, campo e turismo*. São Paulo: USP, 2006.
- SMITH, N. *Desenvolvimento Desigual - Natureza, Capital e a Produção do Espaço*. Rio de Janeiro: Ed.: Bertrand Brasil S.A, 1988.
- SOUZA, M.L. de. Algumas Notas sobre a importância do Espaço para o Desenvolvimento Social - *Revista TERRITÓRIO*, ano II, nº 3, jul./dez. 1997.
- SCHOR, T.; COSTA, D.P. da; OLIVEIRA, J. A. de. Cidades, rede urbana e desenvolvimento na Amazônia dos grandes rios. In: TRINDADE JR. S,-C.C.; CARVALHO, G. ; MOURA, A. ; GOMES NETO, J. *Pequenas e Médias Cidades na Amazônia*. Belém: FASE/UFPA, 2009. p. 35-57.
- SCHOR, T.; COSTA, D.P. da; OLIVEIRA, J. A. de. Notas sobre a Tipificação da Rede Urbana na Calha do Rio Solimões, Amazonas. In: *Anais do XXII Encontro Nacional da*

Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano Regional (Anpur). Belém, de 21 a 25 de maio. 2007.

SPÓSITO, M.E.B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPÓSITO, M.E.B. (Org.). *Urbanização e Cidades: Perspectivas Geográficas*. Presidente Prudente: GASPERR, 2001. p.609-643.

SPÓSITO, M.E.B. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. *Geografia*. Rio Claro/SP, v, 35, n. 1, jan./abr., p.51 -62. 2010.

TAVARES, M.G. da C.; COELHO, M.C.N.; MACHADO, L.O. Redes de distribuição de energia e desenvolvimento regional na Amazônia Oriental. *Novos Cadernos NAEA*, Belém: UFPA. V.9, N.2, p. 99 – 134, dez. 2006.

TOCANTINS, L. *O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*. 3. ed. Rio de Janeiro: Gráfica Record Editora, 1968.

TRINDADE JR., S.-C. C.; ROCHA, G, de M. *Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Paka-Tatu. 2002

TRINDADE JR., S.-C. C.; SANTOS, E. R. C.; RAVENA, N. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. In: TRINDADE JR., S.-C. C.; SILVA, M. A. P. (Org.). *Belém: a cidade e o rio na Amazônia*. Belém: Edufpa, 2005. p. 12-43.

TRINDADE JR, S-C. C; SILVA, M. A. P; MALHEIRO, B. C. P. Belém, a Cidade e o Rio: uma apresentação do tema. In: Trindade JR, Saint-Clair Cordeiro; Silva, Marcos Alexandre Pimentel (Org.) *Belém – a cidade e o rio na Amazônia*. Belém. EDUFPA, 2005. p. 9-11.

TRINDADE JR, S-C.C. Grandes Projetos, Urbanização do Território e Metropolização na Amazônia. *Revista Terra Livre*. Goiânia Ano 22, v.1,n.26, p.177-194. 2006.

TRINDADE JR., S.-C. C.; AMARAL, M. D. B.; SILVA, M. A. P. Das “janelas” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. In: Trindade JR., S.-C.; Tavares, M. G. (Org.). *Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: Edufpa, 2008. p. 27-47.

TRINDADE JR, S-C. C; TAVARES, M. G. da C. (Orgs). *Cidades Ribeirinhas na Amazônia - mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008.

TRINDADE JR., S-C.C. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. *Revista ieb*, n50, p.113-138, set./mar. 2010 a.

(_____). Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. *Cidades*, Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, v. 7, n. 12, p. 49-77, jul./dez. 2010 b.

(_____). Cidades médias na Amazônia oriental: das novas centralidades à fragmentação dos territórios. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. v13.n.2. nov. p.135-151. 2011.

(_____). Laços e Nós: Dinâmicas Sub-regionais e interfaces cidade-rio na Amazônia. *Revista Geográfica de América Central*. Número especial, Egal: Costa Rica II Semestre. P. 1-16. 2011 b.

(_____). A Amazônia Oriental Brasileira: Processos de Territorialização e Perspectivas de Fragmentação Política do Espaço. *XII Colóquio Internacional de Geografia Crítica*. Bogotá , 7 a 11 de maio, Geo Crítica, 2012.

(_____). Das "cidades na floresta" às "cidades da floresta": Espaço, Ambiente e Urbanodiversidade na Amazônia Brasileira. *Papers do NAEA* nº 321. 2013.

VELTZ, P. Tempos da economia, tempos da cidade: as dinâmicas. In: Acelrad, H. (org). *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. p.139-154. 2ªed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

APÊNDICES



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



COMÉRCIO/ SUPERMERCADOS

NOME DO ESTABELECIMENTO

COMERCIAL: _____

ENDEREÇO: _____

DATA DE INSTALAÇÃO/INAUGURAÇÃO: _____

1- QUAL O LOCAL DE ORIGEM DA EMPRESA?

2- DE ONDE VÊM AS MERCADORIAS/ PRODUTOS DE HORTIFRUTES VENDIDOS NO SUPERMERCADOS?

- () do município de TUCURUÍ () BELÉM-PA () GOIÂNIA – GO () SÃO PAULO – SP () RIO DE JANEIRO () MINAS GERAIS
() PARANÁ

3- DE ONDE VÊM AS MERCADORIAS/ PRODUTOS ALIMENTÍCIOS VENDIDOS NO SUPERMERCADOS?

- () BELÉM-PA () GOIÂNIA – GO () SÃO PAULO – SP () RIO DE JANEIRO () MINAS GERAIS
() PARANÁ

4- DE ONDE VÊM AS MERCADORIAS/ PRODUTOS DE LIMPEZA-HIGIENE PESSOAL- VENDIDOS NO SUPERMERCADOS?

- () BELÉM-PA () GOIÂNIA – GO () SÃO PAULO – SP () RIO DE JANEIRO () MINAS GERAIS
() PARANÁ

5- QUE OUTRAS LOCALIDADES/ CIDADES SÃO ABASTECIDAS PELA LOJA DE TUCURUÍ?

- () BAIÃO () MOCAJUBA () CAMETÁ () BREU BRANCO () NOVO REPARTIMENTO () PACAJÁ () GOIANÉSIA () JACUNDÁ () MARABÁ

6- COMO SÃO FEITOS OS TRANSPORTES PARA ESSAS OUTRAS LOCALIDADES/CIDADES?

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
() TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
() TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
() TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)

7- A loja possui atendimento/venda virtual?

- () SIM () NÃO

8- Qual a importância da empresa (supermercado) se estabelecer na cidade de Tucuruí?

9- O SUPERMERCADO FAZ VENDA/ENTREGA NA ZONA RURAL DO MUNICÍPIO ?

() SIM () NÃO _____

10- O Supermercado é um empreendimento familiar (administrados por seus próprios membros)?

() SIM () NÃO _____

11- Possui sistema de informatização dos caixas?

() SIM () NÃO _____

12- Possui estacionamento privativo?

() SIM () NÃO _____

13 – Realiza a limpeza e a higienização do ambiente com mão de obra própria?

() SIM () NÃO _____

14 – Contratam equipes de segurança locais/regionais? Utiliza-se de sistema de câmeras monitoradas?

() SIM () NÃO _____

15- Convênios com órgãos públicos e privados

() SIM () NÃO _____

16- Mantém parcerias com empresas de táxis?

() SIM () NÃO



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



COMÉRCIO/ LOJAS DE DEPARTAMENTOS

NOME DO ESTABELECIMENTO

COMERCIAL: _____

ENDEREÇO: _____

DATA DE INSTALAÇÃO/INAUGURAÇÃO: _____

1- QUAL O LOCAL DE ORIGEM DA LOJA/EMPRESA?

2- DE ONDE VÊM AS MERCADORIAS/ PRODUTOS COMERCIALIZADOS NA LOJA?

() BELÉM-PA () GOIÂNIA – GO () SÃO PAULO – SP () RIO DE JANEIRO () MINAS GERAIS
() PARANÁ

3- QUE OUTRAS LOCALIDADES/ CIDADES SÃO ABASTECIDAS PELA LOJA DE TUCURUÍ?

() BAIÃO () MOCAJUBA () CAMETÁ () BREU BRANCO () NOVO REPARTIMENTO () PACAJÁ ()
() GOIANÉSIA () JACUNDÁ () MARABÁ

4- COMO SÃO FEITOS OS TRANSPORTES PARA ESSAS OUTRAS LOCALIDADES/CIDADES?

() TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
() TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
() TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
() TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)

5- A loja possui atendimento/venda virtual?

() SIM () NÃO

6- A LOJA FAZ VENDA/ENTREGA NA ZONA RURAL DO MUNICÍPIO ?

() SIM () NÃO _____

7- A loja é um empreendimento familiar (administrados por seus próprios membros)?

() SIM () NÃO _____

8- Possui sistema de informatização dos caixas?

() SIM () NÃO _____

9- Possui estacionamento privativo?

() SIM () NÃO _____

10- Realiza a limpeza e a higienização do ambiente com mão de obra própria?

() SIM () NÃO _____

11- Contratam equipes de segurança locais/regionais? Utiliza-se de sistema de câmeras monitoradas?

() SIM () NÃO _____

12- Convênios com órgãos públicos e privados

() SIM () NÃO _____



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



COMÉRCIO/ ATIVIDADE PESQUEIRA/ PORTO DO KM11

ENDEREÇO: _____

DATA DE INSTALAÇÃO/INAUGURAÇÃO: _____

13- QUAIS TIPOS DE PEIXES SÃO PESCADOS NO LAGO DA UHT?

() TUCUNARÉ () FILHOTE () DOURADA () MAPARÁ () PESCADA () TAMBAQUI

14- QUAIS TIPOS DE PEIXES SÃO TRANSPORTADOS ?

() TUCUNARÉ () FILHOTE () DOURADA () MAPARÁ () PESCADA () TAMBAQUI

15- QUAIS OS LOCAIS SÃO COMERCIALIZADOS OS PEIXES?

a) MERCADO MUNICIPAL de Tucuruí - QTDE: _____

b) BAIÃO - QTDE: _____

c) MOCAJUBA - QTDE: _____

d) CAMETÁ - QTDE: _____

e) PACAJÁ- QTDE: _____

f) GOIANÉSIA- QTDE: _____

g) JACUNDÁ- QTDE: _____

h) MARABÁ- QTDE: _____

i) BELÉM - QTDE: _____

j) REGIÃO DO CENTRO – OESTE : CIDADES? -----

-----QTDE: _____

k) REGIÃO DO SUDESTE: CIDADES? -----

-----QTDE: _____

l) REGIÃO DO NORDESTE: CIDADES?

16- COMO SÃO FEITOS OS TRANSPORTES E ARMAZENAMENTO DO PEIXE PARA ESSAS OUTRAS LOCALIDADES/CIDADES?

a) MERCADO MUNICIPAL de Tucuruí -

() TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)

() TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE (BARCO – VOADEIRA – CANOA)

() TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)

() TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)

() CAIXA DE ISOPOR COM GELO

() CARRO FRIGORÍFICO () BARCO FRIGORÍFICO

b) BAIÃO-

() TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)

() TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE (BARCO – VOADEIRA – CANOA)

() TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)

() TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)

() CAIXA DE ISOPOR COM GELO

() CARRO FRIGORÍFICO () BARCO FRIGORÍFICO

c) MOCAJUBA-

() TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)

- () TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () CAIXA DE ISOPOR COM GELO
- () CARRO FRIGORÍFICO () BARCO FRIGORÍFICO

d)CAMETÁ-

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () CAIXA DE ISOPOR COM GELO
- () CARRO FRIGORÍFICO () BARCO FRIGORÍFICO

e)BELÉM-

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () CAIXA DE ISOPOR COM GELO
- () CARRO FRIGORÍFICO () BARCO FRIGORÍFICO

f) MARABÁ -

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () CAIXA DE ISOPOR COM GELO
- () CARRO FRIGORÍFICO () BARCO FRIGORÍFICO

g) JACUNDÁ -

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () CAIXA DE ISOPOR COM GELO
- () CARRO FRIGORÍFICO () BARCO FRIGORÍFICO

h)GOIANÉSIA -

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () CAIXA DE ISOPOR COM GELO
- () CARRO FRIGORÍFICO () BARCO FRIGORÍFICO

I)CENTRO –OESTE (CIDADES? _____)

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () CAIXA DE ISOPOR COM GELO
- () CARRO FRIGORÍFICO () BARCO FRIGORÍFICO

J) SUDESTE (CIDADES? _____)

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE FLUVIAL – FRETE(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
- () TRANSPORTE RODOVIÁRIO FRETE (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)

- () CAIXA DE ISOPOR COM GELO
() CARRO FRIGORÍFICO () BARCO FRIGORÍFICO

17- COMO É ORGANIZADO O PROCESSO DE COMERCIALIZAÇÃO DO PEIXE?

- a) QTDE DE PESCADORES: _____
b) QUAL O LOCAL DE ORIGEM DOS PESCADORES: _____
c) QTDE DE ATRAVESSADORES: _____
d) QUAL O LOCAL DE ORIGEM DOS ATRAVESSADORES: _____
e) QTDE DOS COMPRADORES/EMPRESAS QUE COMPRAM O PEIXE: _____
f) QUAL O LOCAL DE ORIGEM DOS COMPRADORES/EMPRESAS: _____
g) QUAL A MÉDIA DE PESCADO VENDIDO POR SEMANA/MÊS? _____

18- Os peixes que chegam ao PORTO são capturados como?

- a) Linha/Anzol
b) Tarrafa
c) malhadeira

19- Quantas geleiras há no porto ? Qual a participação das mesmas na atividade pesqueira?

- a- Apenas para fins lucrativos.
b- Ajudar no armazenamento do peixe
c- incentivar ao pescador ter um lucro maior

20- Você (PESCADOR) já pensou em exercer a função de ATRAVESSADOR?

21- Como/ quando aparece no porto a função do atravessador?



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



SERVIÇOS – EDUCAÇÃO NÍVEL TÉCNICO / SUPERIOR

NOME: _____

ENDEREÇO: _____

DATA DE INSTALAÇÃO/INAUGURAÇÃO: _____

22- QUAIS OS CURSOS OFERTADOS PELA UNIVERSIDADE? E O NÚMERO DE ALUNOS MATRICULADOS?

23- QUAIS OS LOCAIS DE ORIGEM DOS ESTUDANTES DESTA UNIVERSIDADE?

- l) Tucuruí - QTDE: _____
- m) BAIÃO - QTDE: _____
- n) MOCAJUBA - QTDE: _____
- o) CAMETÁ - QTDE: _____
- p) PACAJÁ- QTDE: _____
- q) GOIANÉSIA-QTDE: _____
- r) JACUNDÁ-QTDE: _____
- s) MARABÁ- QTDE: _____
- t) BELÉM - QTDE: _____
- u) ABAETETUBA- QTDE: _____
- v) REGIÃO DO CENTRO – OESTE : CIDADES? -----
-----QTDE: _____
- w) REGIÃO DO SUDESTE: CIDADES? -----
---QTDE: _____

2- QUAIS OS LOCAIS DE ORIGEM DOS PROFESSORES DESTA UNIVERSIDADE?

- a)Tucuruí - QTDE: _____
- b)BAIÃO - QTDE: _____
- c)MOCAJUBA - QTDE: _____
- d)CAMETÁ - QTDE: _____
- e)PACAJÁ- QTDE: _____
- f)GOIANÉSIA-QTDE: _____
- g)JACUNDÁ-QTDE: _____
- h)MARABÁ- QTDE: _____
- i)BELÉM - QTDE: _____
- j)ABAETETUBA- QTDE: _____
- k)REGIÃO DO CENTRO – OESTE : CIDADES? -----
-----QTDE: _____
- l)REGIÃO DO SUDESTE: CIDADES? -----
QTDE: _____
- m)REGIÃO DO NORDESTE: CIDADES? -----
----QTDE: _____
- 2.1- QUAL A QUANTIDADE DE DOCENTES?** _____

**2.2 NÍVEL DE ESCOLARIDADE : DOUTOR _____ MESTRE _____
ESPECIALISTA _____**

3- Como são desenvolvidas as atividades desta universidade?

- a) INTERVALAR b) REGULAR c) ENSINO d) ENSINO/PESQUISA e) EAD**

4-COMO SÃO FEITOS OS DESLOCAMENTOS DESTES DISCENTES?

a)BELÉM-

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE FLUVIAL – LINHA(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
 () TRANSPORTE RODOVIÁRIO LINHA(ÔNIBUS – MICRO –ÔNIBUS - VANS – CAMINHÃO – CAMIONETA)
 () DIÁRIO () SEMANAL () MENSAL

b) MARABÁ -

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE FLUVIAL – LINHA(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
 () TRANSPORTE RODOVIÁRIO LINHA(ÔNIBUS – MICRO –ÔNIBUS - VANS – CAMINHÃO – CAMIONETA)
 () DIÁRIO () SEMANAL () MENSAL

c) JACUNDÁ -

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE FLUVIAL – LINHA (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
 () TRANSPORTE RODOVIÁRIO LINHA(ÔNIBUS – MICRO –ÔNIBUS - VANS – CAMINHÃO – CAMIONETA)
 () DIÁRIO () SEMANAL () MENSAL

d)GOIANÉSIA -

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE FLUVIAL – LINHA(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
 () TRANSPORTE RODOVIÁRIO LINHA(ÔNIBUS – MICRO –ÔNIBUS - VANS – CAMINHÃO – CAMIONETA)
 () DIÁRIO () SEMANAL () MENSAL

e)BREU-BRANCO-

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE FLUVIAL – LINHA(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)
 () TRANSPORTE RODOVIÁRIO LINHA(ÔNIBUS – MICRO –ÔNIBUS - VANS – CAMINHÃO – CAMIONETA)
 () DIÁRIO () SEMANAL () MENSAL

d)NOVO REPARTIMENTO

- () TRANSPORTE FLUVIAL PRÓPRIO (BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE FLUVIAL – LINHA(BARCO – VOADEIRA – CANOA)
 () TRANSPORTE RODOVIÁRIO PRÓPRIO (CARRETA – CAMINHÃO – CAMIONETA)

() TRANSPORTE RODOVIÁRIO LINHA(ÔNIBUS – MICRO –ÔNIBUS - VANS – CAMINHÃO – CAMIONETA)

() DIÁRIO () SEMANAL () MENSAL

5- Qual a área de abrangência do IF –CAMPUS – TUCURUÍ-PA?

6- Há algum tipo de auxílio/ bolsa aos discentes? Quais e quantos?



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



SERVIÇOS – SAÚDE

NOME: _____

ENDEREÇO: _____

DATA DE INSTALAÇÃO/INAUGURAÇÃO: _____

24- QUAIS AS ESPECIALIDADES/ATENDIMENTOS OFERTADOS PELO HOSPITAL/CLÍNICA?

A – ATENÇÃO BÁSICA B- ATENDIMENTO DE MÉDIA e ALTA COMPLEXIDADE

25- COMO É FEITO O ATENDIMENTO AOS PACIENTES?

A () público B () particular C () convênios/plano de saúde

26- QUAIS OS LOCAIS DE ORIGEM DOS PACIENTES DESTA HOSPITAL/CLÍNICA?

- x) TUCURUI - QTDE: _____
- y) BAIÃO - QTDE: _____
- z) MOCAJUBA - QTDE: _____
- aa) CAMETÁ - QTDE: _____
- bb) PACAJÁ- QTDE: _____
- cc) GOIANÉSIA-QTDE: _____
- dd) JACUNDÁ-QTDE: _____
- ee) MARABÁ- QTDE: _____
- ff) BELÉM - QTDE: _____
- gg) ABAETETUBA- QTDE: _____
- hh) REGIÃO DO CENTRO – OESTE : CIDADES? -----
 -----QTDE: _____
- ii) REGIÃO DO SUDESTE: CIDADES? -----
 ---QTDE: _____

2- QUAIS OS LOCAIS DE ORIGEM DOS MÉDICOS/ PROFISSIONAIS DE SAÚDE DESTA HOSPITAL?

- a)TUCURUI - QTDE: _____
- b)BAIÃO - QTDE: _____
- c)MOCAJUBA - QTDE: _____
- d)CAMETÁ - QTDE: _____
- e)PACAJÁ- QTDE: _____
- f)GOIANÉSIA-QTDE: _____
- g)JACUNDÁ-QTDE: _____
- h)MARABÁ- QTDE: _____
- i)BELÉM - QTDE: _____
- j)ABAETETUBA- QTDE: _____
- k)REGIÃO DO CENTRO – OESTE : CIDADES? -----
 -----QTDE: _____

l)REGIÃO DO SUDESTE: CIDADES? -----

QTDE:_____

m)REGIÃO DO NORDESTE: CIDADES? -----

---QTDE:_____



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



MORADORES ANTIGOS /BAIRROS DA BEIRA DO RIO

1- Qual o seu nome: _____ idade _____

2- Qual

endereço: _____ bairro: _____

3- Qual sua profissão: _____

4- Com que atividade você trabalha atualmente? _____

5- Faça uma descrição do seu dia-a-dia:

6- Quanto tempo você mora neste bairro? _____

7- onde você morava antes de vir para este bairro? _____

8- Qual a importância que o rio no passado para o seu trabalho e sua vida?

9- Qual a importância que o rio possui hoje para o seu trabalho e sua vida?

10- Qual a importância que a rodovia/UHE para o seu trabalho e sua vida?

11- A chegada da rodovia/UHE na cidade provocou mudanças na sua vida? Quais?

12- Qual a principal vantagem e desvantagem de morar neste bairro?

13- Que atividades você pratica no seu tempo livre? _____

14- Qual a importância que a beira-rio da cidade (orla) tem na sua vida (lazer, trabalho etc)?

