

Acumulação por espoliação, cidades e (geo)grafias do comum no médio curso do rio Tocantins

Accumulation by dispossession, cities and (geo)graphies of the common in the middle course of the Tocantins river

Acumulación por desposesión: ciudades y (geo)grafías de lo común en el curso medio del río Tocantins

Michel de Melo Lima
Universidade da Amazônia
mmlgeo@hotmail.com

Lais Alves dos Santos
Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará
isalves62@gmail.com

Resumo

Partindo de reflexões críticas sobre a modernização capitalista da Amazônia, e dos processos de espoliação simultaneamente produzidos, o debate empreendido neste texto aborda o tema das ações coletivas e da produção social de territórios de usos comum na região, tendo como referencial empírico as cidades de Tucuruí e Marabá. Objetiva analisar a relação existente entre a acumulação por espoliação e o enfrentamento protagonizado pelas (geo)grafias do comum, em Tucuruí e Marabá, cidades do médio curso do rio Tocantins, no Estado do Pará. Para tal, utilizou-se do seguinte instrumental de pesquisa: a) revisão teórico-conceitual sobre o processo de acumulação por espoliação, a modernização da Amazônia, os comuns e o debate sobre os movimentos socioterritoriais contemporâneos; b) levantamento e análise bibliográfica, de caráter histórico-geográfico, centrada em Tucuruí e Marabá; c) análise documental referente a intervenções infraestruturais (de geração de energia [hidrelétrica], de logística e mobilidade, de turismo etc.) voltados para o médio curso do rio Tocantins; d) visitas de campo, entrevistas e observação sistemática das dinâmicas socioterritoriais existentes nas cidades selecionadas. A partir dos dados coletados e analisados, constatou-se que o processo de modernização regional, assentando em intervenções infraestruturais, engendra contradições, conflitos e espoliações dos territórios de uso comum ligados aos rios e aos recursos florestais. Por outro lado, essa situação também produz resistências, levantes e insurgências protagonizadas por ações coletivas em defesa dos territórios, um conjunto de (geo)grafias de vida e do comum que se manifestam e contrapõem o desenvolvimento do capital no médio curso do rio Tocantins.

Palavras-chave: Espoliação. Amazônia. Cidades. Movimentos Socioterritoriais. Geografias do Comum.

Abstract

Based on critical reflections on the capitalist modernization of the Amazon and its correlate dispossession processes, this article approaches the collective actions and the social production of territories of common use in the region, having as an empirical reference the cities of Tucuruí and Marabá. It aims to analyze the relationship between accumulation by dispossession and the

confrontation posed by the (geo)ographies of the common in Tucuruí and Marabá, cities located in the middle course of the Tocantins River, State of Pará. To this end, the following research instruments were used: a) a theoretical-conceptual literature review on the process of accumulation by dispossession, the modernization of the Amazon, the commons and the contemporary socioterritorial movements; b) a review and analysis on the history and geography of Tucuruí and Marabá; c) an analysis of documents referring to infrastructural interventions ([hydroelectric] energy generation, logistics and mobility, tourism etc.) in the middle course of the Tocantins River; d) systematic field observation and interviews concerning socioterritorial dynamics in the selected cities. The analysis of the collected data reveals that the process of regional modernization, based on infrastructural interventions, engenders contradictions, conflicts and the dispossession of territories of common use that are directly linked to the rivers and forest resources. On the other hand, this situation also produces resistance, uprisings and insurgencies carried out by collective actions in defense of territories, a set of (geo)ographies of life and the common that manifest themselves and oppose capitalist development in the middle course of the Tocantins River.

Keywords: Dispossession. Amazon. Cities. Socioterritorial Movements. (Geo)ographies of the Common.

Resumen

El debate asumido en este trabajo aborda el tema de las acciones colectivas y la producción social de territorios de uso común en la Amazonia, teniendo como referencia empírica las ciudades de Tucuruí y Marabá. Su objetivo es analizar la relación entre la acumulación por desposesión y la confrontación protagonizada por las (geo)grafías de lo común en Tucuruí y Marabá, ciudades situadas en el curso medio del río Tocantins, estado de Pará. Para ello, se utilizaron las siguientes herramientas de investigación: a) revisión teórica y conceptual del proceso de acumulación por desposesión, la modernización de la Amazonia, lo común y el debate sobre los movimientos socioterritoriales contemporáneos; b) levantamiento y análisis bibliográfico, de cuño histórico-geográfico, centrado en Tucuruí y Marabá; c) análisis documental de las intervenciones en infraestructura (generación de energía [hidroeléctrica], logística y movilidad, turismo, etc.) orientada al curso medio del río Tocantins; d) visitas de campo, entrevistas y observación sistemática de las dinámicas socioterritoriales existentes en las ciudades seleccionadas. Sobre la base de los datos recogidos y analizados, se constató que el proceso de modernización regional, basado en intervenciones infraestructurales, engendra contradicciones, conflictos y desposesiones de territorios de uso común vinculados a ríos y recursos forestales. Por otro lado, esta situación también produce resistencias, alzamientos e insurgencias protagonizadas por acciones colectivas en defensa de los territorios, un conjunto de (geo)grafías de la vida y de lo común que se manifiestan y se oponen al desarrollo del capital en el curso medio del río Tocantins.

Palabras clave: Desposesión. Amazonia. Ciudades. Movimientos Socioterritoriales. (Geo)grafías de lo Común.

Introdução

O capitalismo e o seu conjunto de regramentos econômicos, político-institucionais e culturais, enquanto expressões de processos, relações e tendências hegemônicas de produção e reprodução socioespaciais, difundem-se no espaço geográfico, subjugando-o à racionalidade, a

ideologias e leis de mercado (LEFEBVRE, [1974] 2013; MARTINS, 2008). É assim que o espaço é utilizado para a produção de mais-valia, e a terra, o solo/subsolo, o ar e mesmo as águas, tal qual o ambiente construído e/ou já transformado pela ação humana, entram na (re)produção das relações de produção como mercadorias.

Nesse sentido, para entender o avanço do capital e de sua “razão de mundo” sobre diferentes dimensões da vida, e as estratégias múltiplas inerentes ao seu processo de difusão, faz-se necessário atentar para a sua história e os seus descarrilamentos, o conjunto de lutas e/ou conflitos em torno da acumulação, e as ações e mecanismos que transformam, renovam e constantemente expandem o capitalismo para o conjunto da sociedade (DARDOT; LAVAL, 2016).

Assim, é preciso debater a atualidade das contradições e da exploração no âmbito da relação capital-trabalho – que dissocia o sujeito, a atividade produtora e os objetos, produzindo alienação, mais-valia, baixa remuneração, condições de trabalho degradantes etc. –, mas, também, é necessário analisar processos não excludentes e igualmente importantes, tais como: I) a organização, o consumo e a produção do espaço e de relações propriamente capitalistas fora dos nexos comumente produtivos e de trabalho (LEFEBVRE, [1974] 2013), como em locais de circulação, lazer, turismo etc.; II) a manutenção de relações não capitalistas de produção no intuito de obter inserções economicamente vantajosas no mercado (MARTINS, 2009); III) a construção de subjetividades estruturantes, de natureza concorrencial, empreendedora e individualista, que atrelam valores sociais gerais aos signos, símbolos e ao *modus operandi* do capital (DARDOT; LAVAL, 2016, 2017; DARDOT *et al.*, 2021); IV) o processo de acumulação por espoliação ou despossessão (HARVEY, 2004, 2020).

A acumulação por espoliação, comumente conhecida como acumulação “primitiva” ou “original” (FEDERICI, 2022), é um fenômeno atual e diz respeito às relações de dominação, destruição, exploração, cercamentos e cooptação, efetuadas pelo capitalismo sobre os modos de produção e de vida não-capitalistas.

Tal dinâmica envolve a liberação de toda sorte de recursos para o mercado, principalmente nas escalas regionais, nacionais e mundiais, através de processos como: a mercadificação e privatização da terra e dos territórios que apresentam algum potencial lucrativo do ponto de vista logístico, energético, industrial e do agronegócio; a ênfase nos direitos de propriedades intelectuais de grandes corporações sobre materiais biogenéticos; a transformação, em mercadoria, de formas e relações culturais, históricas e da criatividade intelectual de populações originais/tradicionais; a intensificação da exploração da força de trabalho e a supressão de formas alternativas (autóctones) de produção, reprodução e consumo; a corporativização e a privatização de recursos ambientais globais, de bens/espços públicos e de direitos coletivos (previdência, educação, saúde, legislações trabalhistas) a partir de processos empreendedores, coloniais e neocoloniais de submissão e

dominação; a degradação e/ou destruição de habitats e territórios cujas apropriações coletivas, partilhas e/ou relações sociedade-natureza impedem formas capital-intensivas de produção; a difusão do sistema de crédito como uma das principais estratégias de acumulação e sujeição a regramentos e normas impostas por Estados e instituições financeiras multilaterais etc. (HARVEY, 2004, 2020).

Dessa forma, dentro do espectro e/ou facetas do capital, que devem ser entendidos como um instrumental interpretativo indissociável e complementar, destaca-se a acumulação por espoliação como uma contribuição teórico-explicativa central para pensar o conjunto de transformações ocorridas na realidade da América Latina (SVAMPA, 2013), no Brasil e, em específico, na Amazônia paraense.

Isso porque os espaços urbanos e rurais da Amazônia estão intrinsecamente vinculados ao processo de acumulação capitalista, em suas diferentes dimensões (OLIVEIRA, 2000). É a partir dessa lógica hegemônica que realizam-se ações estatais individuais e em parceria com o setor privado, que são desenvolvidos projetos e intervenções infraestruturais (hidrelétricas, logísticas [estradas, portos, ferrovias], minerais) e é intensificado o aproveitamento dos recursos regionais (CASTRO, 2012; TRINDADE JR.; MADEIRA, 2016), dinâmicas que se materializam em processos de privatizações, espoliações e destruições de territórios de sujeitos diversos, populações amazônicas ligadas ao uso comum da floresta e dos rios (LIMA, 2020), grupos que historicamente são marginalizados e considerados “invisíveis”, descartáveis ou mesmo entraves ao desenvolvimento do grande capital e ao anseio desenvolvimentista (LEROY, 2016).

Por outro lado, esse movimento também engendra contradições, resistências e conflitos na Amazônia (TRINDADE JR., 2014), protagonizados por sujeitos e suas ações coletivas diversas (sindicatos de trabalhadores, movimentos sociais, associações de bairro, etnias indígenas e demais iniciativas identitárias grupais). Populações que estão inseridas em um contexto mais geral de lutas contra situações de desigualdades, opressões e exclusões (GOHN, 1997, 2014), nas mais diferentes escalas e dimensões de enfrentamentos socioterritoriais (FERNANDES, 2005).

Nesse sentido, selecionou-se o médio curso do rio Tocantins e, em específico, os espaços urbanos de Tucuruí e Marabá, no Estado do Pará, como os referenciais-síntese dessa complexidade amazônica. Tratam-se de cidades inseridas no processo de modernização do espaço regional, pois, suas dinâmicas socioespaciais estão, em diferentes intensidades, associadas a uma temporalidade socioterritorial ligada aos rios – Tocantins e a um de seus afluentes, o Itacaiúnas – e à floresta, assim como, vinculam-se ao desenvolvimento capitalista recente e ao momento de (re)valorização de atributos locais, logísticos e “naturais”, manifestados em ações e projetos diversos. Esses que envolvem a geração de energia hidrelétrica, a circulação rodoviária, ferroviária e fluvial de

grande porte, e melhorias infraestruturais e turísticas que buscam dinamizar economicamente partes das cidades, sobretudo os espaços situados nas margens dos rios.

Em face disso, o artigo apresentado objetiva analisar a relação existente entre a acumulação por espoliação e o enfrentamento protagonizado pelas (geo)grafias do comum, em Tucuruí e Marabá, cidades do médio curso do rio Tocantins, no Estado do Pará.

Do ponto de visto do instrumental teórico-metodológico adotado para elaboração do texto, ressalta-se: a) revisão teórico-conceitual de temáticas importantes para a reflexão desenvolvida, como o processo de acumulação por espoliação/desposseção, a modernização da Amazônia, os comuns e o debate sobre os movimentos sociais e socioterritoriais contemporâneos; b) levantamento e análise bibliográfica, de caráter histórico-geográfica, centrada em Tucuruí e Marabá; c) análise documental referente a intervenções e projetos infraestruturais voltados para o médio curso do rio Tocantins; d) visitas de campo¹, entrevistas e observação sistemática das dinâmicas socioterritoriais existentes nas cidades selecionadas, com foco nos sujeitos coletivos/moradores dos espaços ligados aos recursos florestais, às águas e ao processo modernizante.

O texto apresentado está estruturado em introdução, duas seções e considerações finais. A primeira parte apresenta uma síntese dos dados relacionados ao processo de produção do espaço das cidades de Tucuruí e Marabá, com destaque para a espoliação dos recursos locais e regionais, e os conflitos, contradições e opressões engendrados. A segunda parte destaca os pormenores da luta, das resistências e das ações coletivas em uma perspectiva geográfica, expressas na defesa dos territórios de uso comum, no médio curso do rio Tocantins. Por fim, as considerações finais retomam alguns pontos do debate empreendido, sinalizando a necessidade de elaboração de leituras geográficas mais sensíveis, que potencializem os movimentos socioterritoriais amazônicos e suas (geo)grafias de vida comum.

Cidades, espoliações e sobrevivências no médio curso do rio Tocantins

¹ As visitas à cidade de Marabá e ao seu espaço de orla fluvial iniciaram no ano de 2010, por meio de pesquisas realizadas pelo Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Ordenamento Territorial e Urbanodiversidade (GEOURBAM) da Universidade Federal do Pará, coletivo do qual o autor deste trabalho é membro, sendo coordenado pelo Professor Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior. Os campos intensificaram-se a partir do ano de 2016 e perduraram até o ano de 2020, quando foram realizados estudos e coletados dados primários e secundários, tanto dos espaços vividos ligados aos rios (Tocantins e Itacaiúnas) e aos recursos florestais, em uma perspectiva de usos e práticas comuns, quanto dos impactos do processo de modernização infraestrutural (projetos turísticos, hidrelétricos e logísticos) ocorrido nos rios e em suas margens. Tucuruí, outra cidade situada no médio curso do rio Tocantins, foi visitada entre os anos de 2018 e 2019, com o objetivo de levantar informações semelhantes ao estudo desenvolvido em Marabá. Nas duas situações, recorreu-se à observação sistemática da paisagem dos locais direta e indiretamente contemplados pelo processo modernizante, ao longo de períodos espaçados de 15 dias, entre os meses de março e dezembro, pela manhã, tarde e noite. Por meio da observação, dos registros fotográficos e de entrevistas semi-estruturadas, fez-se inventário dos objetos, interações, usos, práticas, estratégias de resistências e lutas que decorreram da relação da população com os rios e suas margens, sempre potencializando, dando visibilidade e protagonismo às dinâmicas socioespaciais existentes nos territórios de uso comum relacionados às águas e aos recursos florestais. O resultado das incursões culminou na produção de uma tese de doutorado defendida no ano de 2020. Por fim, destaca-se que uma parte dos dados dessa tese foram selecionados, atualizados para o ano de 2022, sendo apresentados na forma deste artigo.

Analisar o processo de produção do espaço de Tucuruí e Marabá (figura 01) possibilita uma aproximação mais cuidadosa e sensível da história e da geografia regional, notadamente através do acompanhamento das relações dessas cidades amazônicas e de suas populações com os rios, o interior da floresta e as ações modernizantes estabelecidas no médio curso do rio Tocantins, um trecho cuja extensão territorial compreende Marabá, Tucuruí, Itupiranga e outras localidades. São tensões expressas em embates entre coletivos de sujeitos e os seus territórios de uso comum, e as iniciativas desenvolvimentistas historicamente estabelecidas.

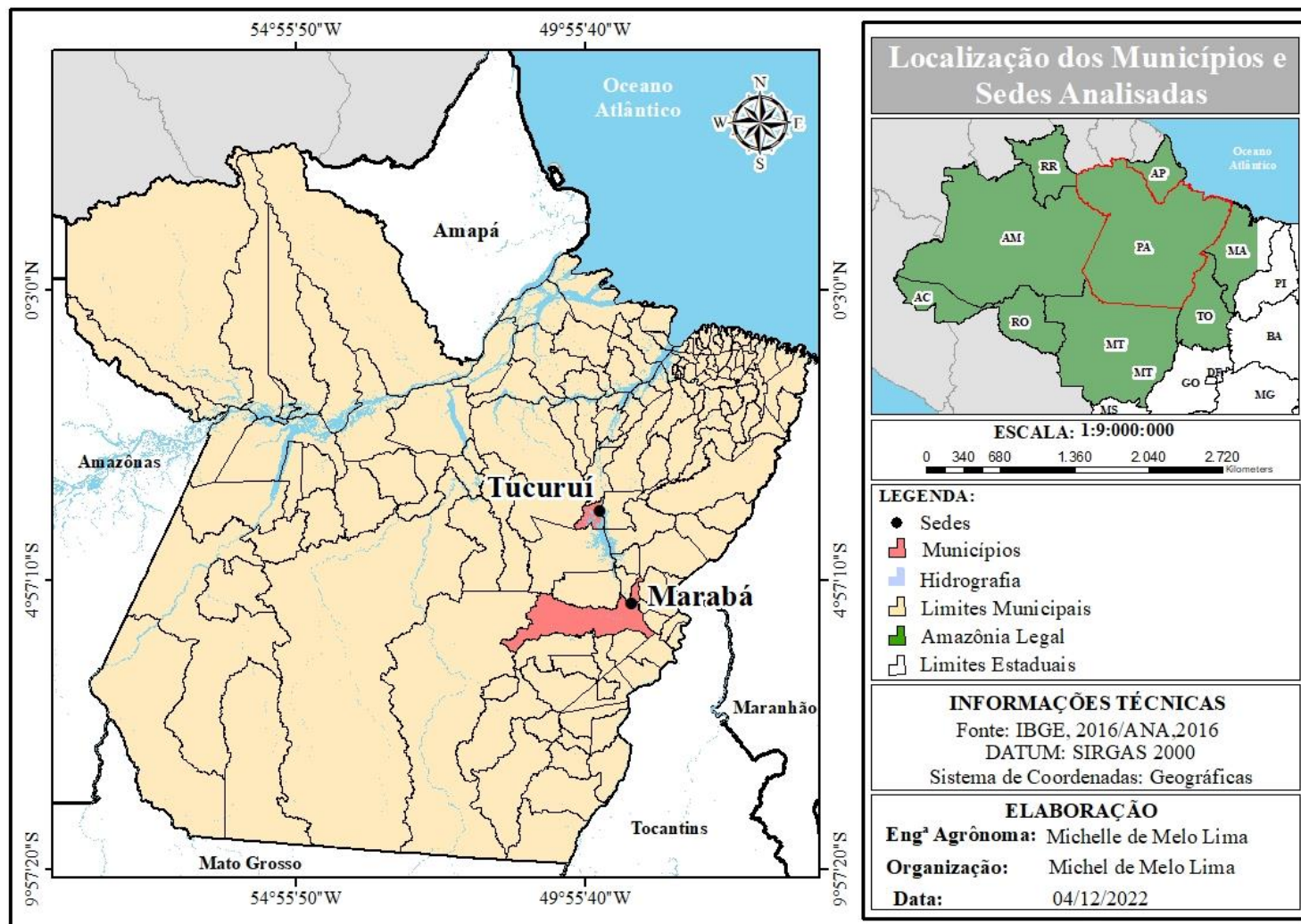


Figura 01. Mapa de Tucuruí e Marabá: municípios e suas sedes no Estado do Pará

O debate empreendido neste artigo inspira-se em algumas teorias centrais. Dentre elas, destaca-se o conceito de território, que é entendido enquanto um espaço (material e imaterial) delimitado, organizado e produzido socialmente a partir de relações multiescalares, sejam elas de dominação econômico-políticas, sejam de apropriação simbólico-culturais (HAESBAERT, 2009, 2014). De maneira complementar, faz-se uso também da discussão sobre o comum, que é considerado uma dimensão coletiva central do anticapitalismo contemporâneo (DARDOT; LAVAL, 2017). É esse o sentido abordado do comum, de uma manifestação de formas originais de vida, de ação e de subjetividades que configuram um princípio político central, um modo alternativo de organização e (re)produção social descentralizado e assentado em ideais coletivos, solidários e cooperativos. Apropriações, partilhas e práticas autônomas que devem ser reconhecidas e instituídas socialmente (DARDOT; LAVAL, 2017).

Subsidia-se nessas perspectivas teóricas para destacar que os territórios de uso comum, no médio curso do rio Tocantins, consistem em espaços urbanos e rurais apropriados, vividos e partilhados pelos moradores, principalmente os rios, suas margens, ilhas e mesmo o interior da floresta. Em conjunto, esses compõem um mosaico de recursos através dos quais se que consubstancia usos coletivos, práticas vividas e relações sociedade-natureza – extrativismo vegetal, pesca, caça, circulação fluvial, agricultura de subsistência e referencial simbólico cultural da população – que foram e são essenciais para grupos sociais e/ou identitários, sujeitos que mesmo (co)existindo em meio a relações capitalistas, não têm no ideal de acumulação o seu referencial central de produção e reprodução socioespacial.

Para entender essa construção, inicia-se o “mergulho” na realidade em comento, destacando o aglomerado populacional originário de Tucuruí, que tem a sua gênese durante o período da colonização europeia da Amazônia, a partir da exploração do médio curso do rio Tocantins, no século XVII (ROCHA, 2008).

O incentivo ao povoamento da região ocorreu em função de fatores de natureza econômica, fiscal e militar, principalmente pelas necessidades de: I) exploração das drogas do sertão; II) proteção territorial contra invasores/colonizadores de outras nacionalidades; III) dominação de etnias indígenas² que habitavam o médio Tocantins; IV) aprisionamento de escravos fugitivos³. A

² Quando os europeus iniciaram o processo de colonização, a Amazônia não se constituía em um grande vazio demográfico, portanto, não estava desocupada. A ocupação nos primeiros séculos significou uma forma de colonização que utilizou os habitantes originais, os indígenas, como mão de obra para a construção dos fortins, para catequização e produção extrativista (OLIVEIRA, 2000). Portanto, desde o período pré-colonial amazônico, o processo de ocupação das terras se deu às margens dos rios ou em áreas adjacentes (espaços de beira) aos cursos d'água. Nesses locais, um conjunto variado de práticas que entrelaçam rio e floresta foram desenvolvidas, reelaboradas e transmitidas ao longo de gerações. Tais práticas são decorrentes de interações nem sempre pacíficas de sujeitos e culturas diversas, quais sejam: povos indígenas, escravos africanos e seus descendentes, colonos europeus e seus sucessores etc. (BARRETO, 2019). No caso da região de Tucuruí, é importante destacar que diversas etnias indígenas (Assurinís, Parakanãs, Gaviões) que habitavam o médio Tocantins também entraram em conflito com os colonizadores e as lideranças religiosas europeias (LIMA, 2020).

referida situação, em paralelo com a necessidade de facilitar a circulação fluvial regional, levou à fundação de vários fortins e povoados nas margens do rio Tocantins, como a localidade de São Bernardo da Pederneira, em 1779, e Alcobaça, no início da década de 1780, nas proximidades do trecho encachoeirado de Itaboca (VELHO, 1972; ROCHA, 2008).

O incentivo ao povoamento, questões de natureza fiscal e militar e a possibilidade de facilitar a navegação levaram o então Governador José de Nápoles Telles de Menezes a determinar a fundação de vários povoados e fortes. Nesse período, 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 Pederneira e Alcobaça [...] (ROCHA, 2008, p. 85-86).

Posteriormente, o referido aglomerado foi abandonado, num contexto no qual diversas tentativas de povoamento do rio Tocantins, em seu médio curso, fracassaram, principalmente devido aos obstáculos físicos (trechos encachoeirados e corredeiras) e ao movimento de resistência indígena (ROCHA, 2008).

É somente a partir da primeira metade do século XIX, e em meio ao processo de exploração econômica do extrativismo da borracha, que se retomou o interesse em ocupar e colonizar o interior da Amazônia, com o estímulo à navegação a vapor (CORRÊA, 1987). É em função de todo esse processo de revigoração econômico e populacional que, no ano de 1870, o governo provisório do Pará cria a Freguesia de São Pedro, no lugar de Pederneira, no município de Baião, o local mais populoso naquele trecho do rio Tocantins. Essa localidade viria a se chamar, no ano de 1875, São Pedro de Alcobaça (ROCHA, 2008).

A necessidade de circulação e de escoamento da produção de borracha e castanha do Pará, no médio Tocantins, também levou à construção de uma estrada de ferro, na década de 1890, para transpor o obstáculo das cachoeiras de Itaboca, que cobriam um trecho de 60 quilômetros de extensão. A localidade de São Pedro de Alcobaça foi escolhida como o ponto inicial da ferrovia⁴, onde foram construídos alojamentos para trabalhadores, funcionários e técnicos que deveriam

³ Para entender esse contexto, é essencial frisar que a vinda dos escravos africanos à Amazônia ocorreu nos séculos XVII-XVIII, sobretudo a partir das ações da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, que iniciou a “introdução” dos escravos como a mão de obra que substituiu o trabalho indígena, no momento da extinção das missões religiosas pelas ações do Marques de Pombal (CORRÊA, 1987). Assim, no período colonial e no século XIX, os rios foram o “caminho”, a rota de circulação de populações negras africanas submetidas ao trabalho forçado, escravo, sendo que parte significativa dessa população se estabeleceu em áreas situadas nas proximidades dos cursos d’água da Amazônia (BARRETO, 2019). São eles os descendentes de quilombo, que atualmente se colocam na linha de frente das lutas de grupos na defesa de direitos territoriais regionais. A sua reivindicação pelo direito à terra de seus ancestrais estrutura a argumentação sobre diversos outros direitos, quais sejam: a afirmação e/ou reconhecimento étnico, o direito ao território de uso comum e a sua reprodução como grupo agroextrativista (CASTRO, 1988).

⁴ A construção da estrada de ferro foi várias vezes interrompida por falta de interesse político e financiamento. A sua finalização ocorreu apenas no ano de 1946, com 117 quilômetros que interligavam as localidades de Alcobaça e Jatobal, essa última situada no município de Jacundá (VELHO, 1972; ROCHA, 2008). Por fim, é importante destacar que a referida ferrovia foi desativada na década de 1970, e, vários de seus trechos foram submersos após a formação do lago da usina hidrelétrica de Tucuruí.

iniciar a obra. Isso levou ao repovoamento do local, com grande influência de migrantes, sobretudo do Estado do Maranhão (MOURA, 1989; ROCHA, 2008).

No ano de 1943, o distrito de Alcobaça recebeu a denominação de Tucuruí, desmembrando-se de Baião e sendo elevado à categoria de município, pela Lei Estadual n.º 62, de 31 de dezembro de 1947 (VELHO, 1972; ROCHA, 2008). É nesse momento que Tucuruí torna-se um importante entreposto comercial entre Belém (capital do Estado) e o médio Tocantins, principalmente em função do comércio extrativista da castanha do Pará, e, também, pelo abastecimento de mercadorias em escala regional (ROCHA; GOMES, 2002).

Assim, enquanto se desenvolvia a frente extrativista da castanha e Tucuruí ascendia como entreposto comercial (MAGALHÃES, 2007), em sua organização socioespacial e cultural predominava uma dimensão coletiva que era marcada por um tempo social cadenciado, que aproximou os sujeitos (indígenas, descendentes de quilombo, ribeirinhos, moradores dos espaços de orla/beira) dos recursos hídricos e florestais, principalmente em uma perspectiva de usos, práticas e vivências comuns. Territorialidades amazônicas que tinham pouca presença de ritmos comandados e direcionados por uma tecnologia mais avançada, pelo tempo rápido do capital e de suas transações eminentemente econômicas (LIMA, 2020).

Toda essa dinâmica regional sofreu alterações significativas após a década de 1960, por conta das ações do Estado desenvolvimentista, da conectividade rodoviária, do aproveitamento de recursos (vegetais, minerais, energéticos) e da intensificação da inserção da Amazônia brasileira à economia nacional e internacional (TRINDADE JR., 2015).

É quando fatores de ordem externa e interna concorrem para a concretização do empreendimento hidrelétrico em Tucuruí, quais sejam: crise e altos preços do petróleo na década de 1970; a existência de excedente de capital no mercado financeiro internacional, que induziu a formas de endividamentos externos; o governo ditatorial e suas ações impositivas no que diz respeito às tomadas de decisões; a necessidade de equipar o território, disponibilizando energia frente às demandas de realocação de unidades eletrointensivas de países industrializados; o estabelecimento do modelo de desenvolvimento de substituição de importações, no qual se priorizava a difusão da modernização da sociedade e do território a todo custo, sendo o componente energético fundamental como matriz de insumos básicos para a industrialização nacional (ROCHA; GOMES, 2002).

Os preparativos para a construção da usina hidrelétrica de Tucuruí, que foram direcionados pela Eletronorte (Centrais Elétricas do Norte do Brasil), iniciaram entre os anos de 1973-74, sendo que a primeira fase (barramento do rio Tocantins e construção da usina) foi concluída no ano de 1984. A referida obra foi realizada para dar suporte energético à implantação de projetos industriais (Alumínio Brasileiro S. A. [Albras] e Alumina do Norte do Brasil S.A. [Alunorte]) e minerais

(Carajás) (ROCHA, 2008), tendo como principais resultados o afluxo populacional (barrageiros, “peões” etc.) ligado à obra; o aumento de postos de trabalho no mercado formal e informal; a marginalização de populações que dependiam de atividades econômicas menos capitalizadas – pesca, circulação fluvial, agricultura, caça, extrativismo da castanha – para a sua subsistência e reprodução social (ALMEIDA, 2008); a formação de um reservatório hidráulico de aproximadamente 2.430 quilômetros quadrados, com diversas “ilhas” provenientes da inundação parcial de territórios dos municípios de Tucuruí, Jacundá, Itupiranga, Goianésia do Pará, Novo Repartimento, Nova Ipixuna e Breu Branco; o aumento da degradação ambiental; o êxodo rural; a criação de novos municípios; o avanço do latifúndio e a valorização do território do entorno do lago (ROCHA; GOMES, 2002).

Também ocorreu a expansão urbana do núcleo preexistente de Tucuruí, sendo esse incapaz de acolher o contingente populacional impulsionado pelo empreendimento hidrelétrico, o que ocasionou a reprodução de condições de vida a níveis baixíssimos, resultando em diversas mazelas sociais, tais como pobreza, prostituição e violência urbana (ROCHA, 2008).

Durante o período de implantação da primeira fase da construção da usina, estima-se que ocorreu o deslocamento e a espoliação de cerca de 70 mil pessoas, que perderam suas terras, casas, habitações nas ilhas e nos demais espaços impactados ao longo do rio, os seus territórios de sobrevivência. Além disso, após a ampliação da potência da usina⁵, mais especificamente no ano de 2011, findou-se a construção das eclusas que reestabeleceram a navegação no médio curso do rio Tocantins. É quando se acresce o alagamento de uma área de 20 quilômetros quadrados na região que já tinha sido impactada pelo grande objeto em referência.

Assim, nesta segunda etapa, a cota do lago do reservatório foi elevada para 74 metros, ampliando a área total inundada para 3.100 quilômetros quadrados (NOVAES; MARIN, 2015), o que ocasionou desterritorializações da população local e a criação de “novos” bairros na cidade de Tucuruí. Dentre eles, destaca-se o Bairro Nova Matinha, cuja infraestrutura, atualmente inacabada, pouco considerou vivências e territorialidades ligadas ao uso comum dos rios e dos recursos florestais.

Além disso, nas proximidades do Nova Matinha foi iniciada a construção de um complexo “cultural”. De iniciativa da prefeitura municipal de Tucuruí, e por meio de uma parceria com o governo do Estado e a Eletronorte, essa intervenção busca produzir um novo espaço de lazer, de realização de atividades físicas, de festas e de contemplação do rio Tocantins, mas, incompleta e

⁵ Foi o momento no qual ocorreu a duplicação da capacidade de geração inicial de energia, de 4000 para 8000 megawatts. O projeto básico, que data de 1996, foi iniciado em 1998 e concluído no ano de 2006 (MAGALHÃES, 2007).

pensada apenas para grandes massas populacionais e eventos festivos, a obra acaba contribuindo pouco para o reconhecimento da dimensão ribeirinha urbana local e regional.

Tornar o espaço de orla da cidade um atrativo turístico parece ser o desejo constante do poder público municipal e estadual, que atualmente desenvolvem ações de revitalização em outros trechos da orla da cidade, buscando a sua otimização comercial como um atrativo turístico, de negócios e de lazer, sem, no entanto, contemplar outros usos, práticas e vivências cotidianas comuns ligadas às águas e aos recursos florestais.

Por fim, destaca-se que o processo de espoliação apresentado em Tucuruí, engendrou o acirramento de conflitos pela manutenção dos referenciais de sobrevivência e pela afirmação de diferentes usos do território, seja na zona urbana ou rural, por diversos grupos identitários, movimentos sociais, associações de bairro etc., que são coletivos de moradores da orla da cidade, das ilhas do Lago, das beiras-rio de comunidades rurais impactadas etc.; embates com e contra o Estado, a empresa (Eletronorte) e os demais agentes e/ou grupos mais capitalizados.

No caso de Marabá, o seu aglomerado populacional embrionário surge no espaço regional amazônico durante o século XIX, um período no qual despontava a atividade econômica ligada ao extrativismo da goma elástica da borracha (VELHO, 1972). O crescimento econômico e demográfico proporcionado por essa atividade, demandou a expansão da produção agrícola e da pecuária para atender às necessidades alimentares de Belém.

É nesse contexto que ocorre a fundação, no ano de 1895, do Burgo Agrícola do Itacaiúnas⁶, em uma localidade situada a alguns quilômetros da foz do rio Itacaiúnas (VELHO, 1972; MOURA, 1989; EMMI, 1999).

O primitivo estabelecimento, onde se asilaram durante quase um ano os foragidos das lutas sangüinolentas da Boa-Vista, estava situado bem junto à foz do rio Itacaiúna, único afluente importante da margem esquerda do Tocantins, desde Alcobaça até ao Araguaia. Era lugar de uma topografia bem escolhida; edificaram-se ali algumas barracas, fez-se até uma limitada plantação; porém as febres intermitentes assolaram de tal forma os imigrantes, que lhes ocasionaram verdadeira debandada, retirando-se uns para a Colônia Militar de S. João do Araguaia, outros para diversos pontos do rio, ficando, porém, a maior parte fiel aos compromissos tomados com o concessionário, que com eles se retirou, para formar um novo estabelecimento, em agosto de 1895, a 18 quilômetros no rio abaixo, na mesma margem esquerda, lugar em que então se achava o Burgo (MOURA, 1989, p. 321).

A criação do burgo teve como consequência a intensificação do povoamento na região, uma vez que se estabeleceram famílias, casas, e, aos poucos, desenvolveram-se povoados à margem esquerda do Tocantins. Posteriormente, as dificuldades econômicas e administrativas pelas quais

⁶ A área inicial do Burgo era parte do território de indígenas, sobretudo da etnia gaviões, e já havia sido visitada por religiosos, comerciantes, garimpeiros, bandeirantes e exploradores profissionais (EMMI, 1999). Tais incursões, de maneira alguma garantiram a fixação do povoamento ao longo do rio Itacaiúnas, espaço marcado por “pessoas de passagem” (COUDREAU, 1980), sendo, o Burgo, um marco importantíssimo desse processo inicial de ocupação. Por fim, é importante destacar que o período de extração do caucho e da castanha também é marcado pelo confronto do colonizador com populações indígenas, que em sua maioria foram subjugadas, exterminadas e/ou desterritorializadas (MIRANDA, 2017).

passava o burgo, e a descoberta do caucho – goma elástica provinda da castanheira, similar à borracha – consistiram em fatores que contribuíram decisivamente para o seu despovoamento e para a sua desagregação, ocasionando uma mudança locacional para a confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas (EMMI, 1999). É nesse espaço que se forma, em 7 de julho de 1898, o aglomerado que originou Marabá⁷ (VELHO, 1972).

O crescimento de Marabá se fez no sentido de montante dos rios Tocantins e Itacaiúnas. A acomodação do traçado das ruas principais se dava acompanhando esses rios, pelas facilidades e vantagens econômicas apresentadas pela topografia do sítio. Além disso, a margem esquerda do Tocantins ganhou notoriedade pelo estabelecimento das mais importantes casas comerciais e armazéns de depósito de castanha da época (DIAS, 1958).

Assim, os rios foram importantes para o desenvolvimento de atividades econômicas ligadas ao comércio do caucho (EMMI, 1999), para a exploração da castanha e de seu fruto (ouriço), sobretudo em um período histórico que foi marcado por uma intensa circulação fluvial local e regional (ROCHA, 2008), e, por fim, os corpos hídricos em referência foram essenciais para o estabelecimento de uma frente mineradora ligada à extração de cristal de rocha e diamantes, atividade cuja coleta era feita nas partes mais profundas dos rios (DIAS, 1958; VELHO, 1972).

A importância dos corpos hídricos não foi relativizada mesmo diante das enchentes anuais, e, também, das grandes cheias que ocorriam na cidade, em um intervalo de aproximadamente vinte anos. É quando coincide a elevação do nível d'água dos rios Tocantins, Itacaiúnas e Araguaia, produzindo enchentes de maiores proporções que atingiam diversas partes de Marabá (VELHO, 1972), principalmente os seus espaços de orla.

Por outro lado, durante o período desenvolvimentista, pós década de 1960, a cidade de Marabá e o seu espaço de orla fluvial, conhecidos como locais de realização do comércio da castanha, do cristal de rocha e diamantes, bem como pela ligação de parte de sua população com os rios e os recursos florestais⁸, sofreram mudanças significativas em sua estrutura material e social (LIMA, 2013).

Nesse sentido, destacam-se fatores importantes que influenciariam o espaço urbano e rural, e, também, a relação cidade-rio e cidade-floresta em Marabá, tais como: a construção da rodovia Transamazônica; a descoberta do potencial mineral da área (Serra das Primeiras Descobertas

⁷ O ano de 1913 foi o marco da criação do município de Marabá. Posteriormente, em 1922, o município de São João do Araguaia foi extinto e teve seu território anexado ao de Marabá, cuja sede, no ano seguinte (27 de outubro de 1923), foi elevada à categoria de cidade, pela importância comercial que havia adquirido (DIAS, 1958).

⁸ Refere-se aos segmentos da população de menor poder aquisitivo (ribeirinhos, indígenas, agricultores, barqueiros, garimpeiros, lavadeiras, oleiros etc.), que não estavam inseridos de maneira tão vantajosa nos fluxos econômicos mais dinâmicos da época, mas que tinham na apropriação comum dos recursos hídricos e florestais importantes referenciais de subsistência, de trabalho, de deslocamento (circulação fluvial), de identidade e de vida.

Carajás⁹), cujo minério era explorado pela então Companhia Vale do Rio Doce (atual VALE); o soerguimento da usina hidrelétrica de Tucuruí; a criação de um novo núcleo urbano “planejado” denominado Nova Marabá, que tinha o seu modelo urbanístico traçado no formato de uma castanheira e objetivou edificar uma nova área para as pessoas atingidas pelas enchentes anuais dos rios, muito embora diversos autores afirmem que o seu real objetivo fosse o de criar moradias para abrigar grande parte da corrente migratória gerada pela exploração do ouro do garimpo de Serra Pelada; o projeto do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, que objetivava assentar os colonos, sobretudo oriundos do Nordeste, nas terras disponibilizadas às margens das rodovias federais em fase de implantação, inclusive ao longo da rodovia Transamazônica (ALMEIDA, 2008); e a construção de pontes sobre os rios, estruturas que ocasionaram a diminuição significativa da importância do transporte fluvial local, principalmente após a desativação das rampas onde atracavam balsas que propiciavam a ligação entre os núcleos urbanos existentes (LIMA, 2013).

Assim, fatores como a diversificação produtiva da Marabá, que tinha a sua base econômica assentada na agropecuária, na indústria minerometalúrgica e no extrativismo vegetal e mineral (TAVARES, 1999), a sua condição de entroncamento aéreo e rodoferroviário, a importância política e regional adquirida – com ascensão de Marabá ao nível de cidade média –, e a chegada de grandes agentes/grupos econômicos, fizeram com que os espaços ligados aos rios, sobretudo a orla fluvial da cidade, despontasse como um local estratégico e de grande potencial para a geração de riquezas (LIMA, 2020).

Nesse contexto modernizante, inicia-se a pavimentação de vias paralelas aos rios e ocorrem intervenções urbanas, como a construção do calçadão e do cais de arrimo na margem do rio Tocantins. Também são edificadas praças, quadras de esportes e um residencial que não levou em consideração as especificidades ribeirinhas locais (LIMA, 2020).

Iniciativas como essas são constantemente “atizadas” e atualizadas, com destaque para a continuidade do prolongamento do cais, no encontro dos rios Tocantins e Itacaiúnas; a construção de um mirante; e a realização de melhorias na orla de outros bairros. São intervenções importantes do ponto de vista infraestrutural, habitacional e de saneamento, mas que também estimulam o comércio, o turismo, a especulação imobiliária e a gradativa e silenciosa substituição/desterritorialização da população original, que habitava os espaços de orla. Assim, rios e suas margens são transformados e liberados para o mercado, que privatiza os territórios de uso comum ligados às águas, ilhas e ao interior da floresta.

⁹ Para transportar o minério da Serra dos Carajás até o litoral, local onde era embarcado para outros países, a Companhia Vale do Rio Doce construiu a Estrada de Ferro Carajás, que entrou em funcionamento em 1984, com aproximadamente 890 quilômetros de extensão (LIMA, 2013).

Além disso, diversos outros grandes projetos de infraestrutura também são realizados ou estão previstos pelo poder público e pela coalizão de forças empreendedoras locais e regionais. São eles: a) a construção de duas pontes sobre o rio Tocantins, uma rodoviária e outra ferroviária, com objetivos de otimização do escoamento da produção mineral da VALE e melhorias na mobilidade urbana (COSTA, 2022); b) a implantação da hidrovía Araguaia-Tocantins, que abrange a bacia do Araguaia-Tocantins (Estados de Mato Grosso, Tocantins, Maranhão, Pará e Goiás), combinando transporte e navegabilidade e focando no estabelecimento pleno da navegação comercial, principalmente para maximizar o dinamismo econômico através da criação de um novo eixo de transporte modal fluvial regional, com ênfase na circulação das mais variadas cargas, sobressaindo-se *commodities* (agrícolas e minerais: placas metálicas, soja, carvão mineral, manganês, fertilizantes, ferro gusa e milho) provenientes da região Centro-Oeste do Brasil e com destino ao mercado externo (DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, 2018); c) a criação e instalação de uma Zona de Processamento de Exportações (ZEP), com infraestrutura industrial e portuária, na margem esquerda do rio Tocantins, que reaqueceria a economia local e regional, propiciando suporte às atividades siderúrgicas e de transbordo de cargas na cidade (LIMA, 2020); d) a construção da hidrelétrica de Marabá, empreendimento concebido ainda no âmbito do Programa Grande Carajás, com estudos de viabilidade retomados na década de 2000 e objetivo de gerar energia (2.160 MW) e dar suporte principalmente às atividades industriais desenvolvidas na cidade e na região, sendo o novo barramento do rio Tocantins previsto para acontecer onde atualmente está localizada uma vila de pescadores (MARIN; TRINDADE, 2009; SILVA; SANTOS FILHO, 2015).

Assim, de maneira geral, os casos das cidades de Tucuruí e Marabá demonstram como o desenvolvimento do processo modernizante e empreendedor, ocorrido no médio curso do rio Tocantins e sintetizado nas informações contidas no quadro 01, acabam por transformar em mercadoria os rios e suas margens, assim como, igualmente, produzem o cercamento do interior da floresta.

Nesse sentido, Estado e mercado produzem a espoliação urbana e rural, manifestada a partir do estabelecimento de uma dinâmica hegemônica que prima pelo surgimento e otimização dos fluxos de capital, através da geração de energia hidrelétrica, da conectividade rodoferroviária e hidroviária, da especulação imobiliária, do incentivo ao turismo e aos circuitos de grandes festas etc., o que afasta, invisibiliza e gradativamente privatiza os territórios de uso comum dos sujeitos, os silenciosos e silenciados protagonistas do espaço local e regional amazônico.

Quadro 01. Tucuruí e Marabá: principais infraestruturas realizadas e projetadas para as cidades e os seus entornos

Local/municípios	Infraestrutura	Objetivo	Principais funções e resultados	Principais agentes	Situação
Tucuruí e Marabá	Hidrelétrica de Tucuruí	Subsidiar projetos minero-industriais e ofertar energia ao Sistema Interligado Nacional (SIN)	Modernização regional e geração de energia; degradação ambiental; espoliação dos territórios de uso comum e conflitos sociais	Governo Federal (Eletronorte/Eletronorte)	Primeira etapa (1973-1984) e ampliação da potência (1998-2006) concluídas
Tucuruí	Eclusas da Usina	Reestabelecer a navegação fluvial de médio e grande porte no curso do rio Tocantins	Operacionalizar a construção de hidrovia; ampliação da área do lago; aumento do número de atingidos; espoliação dos territórios de uso comum e conflitos sociais	Governo Federal (PAC) e DNIT	Início na década de 1980 e conclusão no ano de 2011
Tucuruí	Bairro Nova Matinha	Abrigar moradores que foram deslocados para construção das eclusas	Habitação, pavimentação asfáltica e serviços gerais; realocação problemática dos moradores em função do não cumprimento de acordos firmados e da infraestrutura inacabada	Eletronorte, DNIT e Prefeitura Municipal de Tucuruí.	As obras iniciaram em 2010 e encontram-se inconclusas
Tucuruí	Complexo Cultural na Orla de Tucuruí	Produção de uma nova área de recreação, lazer e turismo	Espaço de lazer; infraestrutura inacabada; especulação imobiliária e produção de espaços urbanos subutilizados e/ou ociosos	Prefeitura Municipal, Governo do Estado e Eletronorte	Início na década 2010 e encontram-se inconclusas
Tucuruí	Revitalização da orla da cidade em três trechos	Revitalização do cais de uma parte da orla, melhorias infraestruturais gerais (paisagismo, pavimentação asfáltica, drenagem etc.) e estímulo ao turismo	Otimização do espaço, no sentido comercial, turístico e de lazer, na beira do rio Tocantins; mobilidade urbana; contemplação do rio	Prefeitura Municipal e Governo do Estado	Iniciada em 2021 e primeira etapa concluída em 2022
Tucuruí, Marabá e Itupiranga	Hidrovia Araguaia-Tocantins	Estabelecimento da navegação comercial no trecho da bacia Araguaia-Tocantins	Maximizar o dinamismo econômico; criação de um novo eixo de transporte modal fluvial regional; negação da existência de impactos às populações tradicionais; mobilizações dos atingidos e conflitos sociais	Governo Federal (DNIT) e Consórcio DTA/O’Martin.	Após inúmeras denúncias de necessidade de complementação do EIA/RIMA, obteve a licença prévia do IBAMA no ano de 2022
Marabá	Ponte rodoviária sobre o rio Itacaiúna e sua duplicação	Facilitar o fluxo de pessoas, mercadorias e veículos na cidade de Marabá, criando uma ligação direta, via rodovia, entre o núcleo Cidade Nova e Nova Marabá.	Conectividade local e regional; diminuição da importância da circulação fluvial local; espoliação dos territórios de uso comum e conflitos sociais	Governo Federal (PAC) e Prefeitura Municipal	Construída em 1981 e duplicada no final da década de 2000
Marabá	Ponte mista (rodoferroviária) de Marabá	Possibilitar o cruzamento ferroviário e rodoviário sobre o rio Tocantins, permitindo o transporte de cargas de minério de ferro de Carajás	Maior conectividade local e regional; escoamento de minério; diminuição da importância da dimensão ribeirinha e da circulação fluvial local	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER (atual DNIT) e VALE	Finalizada em 1984
Marabá	Orla Sebastião Miranda	Obra de proteção contra erosão das margens do rio Tocantins e construção do calçadão e cais de arrimo.	Proteção contra enchentes; valorização de serviços e comércio ligados ao turismo, entretenimento e ao lazer; especulação imobiliária e substituição da população original	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) em parceria com a Prefeitura Municipal	Finalizada em 2004

			(ribeirinha)		
Marabá	Avenida Transmangueira	Aterramento e pavimentação da avenida, constituindo um novo eixo de ligação entre a Nova Marabá e o núcleo pioneiro.	Maior conectividade local; valorização comercial, especulação imobiliária e produção de ocupações irregulares na margem da avenida pela população de menor poder aquisitivo	Governo Federal, em parceria com a Prefeitura Municipal	Finalizada em 2007
Marabá	PAC “Cabelo Seco”	Construção do muro de contenção, terraplenagem, regulamentação fundiária, e edificação de 80 unidades habitacionais no bairro Francisco Coelho.	Proteção contra enchentes; melhorias habitacionais; equipamentos de recreação e lazer; ausência de rampas de acesso ao rio Itacaiúnas e negação da dimensão ribeirinha	Governo Federal (PAC) e Prefeitura Municipal.	Construções iniciadas em 2008 e concluídas nos anos de 2013 (1ª fase) e 2014 (2ª fase)
Marabá e Tucuruí	Zona de Processamento de Exportação	Instalação de uma Zona de Processamento de Exportação, de um distrito industrial e de portos para o escoamento da produção siderúrgica da cidade e da região.	Estrutura industrial e portuária na margem esquerda do rio Tocantins; escoamento da produção industrial local e regional; isenção de pagamento de impostos (IPI e IOF).	Governo do Estado, Associação Comercial e Industrial de Marabá e Prefeitura Municipal	Infraestrutura estimulada a partir do início da década de 2010
Marabá	Hidrelétrica de Marabá	Dar suporte e/ou estimular o desenvolvimento de atividades industriais na cidade e na região	Geração de energia; mobilizações locais e regionais de populações e movimentos sociais em defesa dos seus territórios; conflitos sociais	Ministério de Minas e Energia, Eletronorte e Construções e Comércio Camargo Corrêa S.A.	Estudos de viabilidade retomados na década de 2000 e atualmente encontra-se paralisada
Marabá	Continuidade do prolongamento do cais e construção de um mirante	Ampliação das obras de infraestrutura portuária e de contenção das margens dos rios Tocantins e Itacaiúnas, e construção de uma estrutura de lazer e contemplação (mirante) no encontro dos rios	Proteção contra enchentes e erosão; continuidade do processo de urbanização do centro histórico da cidade; dinamização econômica e valorização da infraestrutura turística local	Governo Federal (Ministério do Desenvolvimento Regional) e Prefeitura Municipal de Marabá	Início no ano de 2019 e finalização no ano de 2022
Marabá	Orla Domingos Saraiva dos Santos (bairro Amapá)	Pavimentação, urbanização e drenagem que visam estabelecer melhorias infraestruturais e de contenção na margem esquerda do rio Itacaiúnas, com estabelecimento de área de recreação, esporte, saúde e lazer	Proteção contra enchentes e continuidade da urbanização; estímulo ao uso turístico e lúdico; pouca otimização dos fluxos provenientes da circulação fluvial local	Governo Federal e Prefeitura Municipal de Marabá	Início no ano de 2019 e finalização no ano de 2022
Marabá	Construção de pontes rodoviária e ferroviária sobre o rio Tocantins	Infraestrutura de 2,3 quilômetros de extensão, que amplia a capacidade de transporte de minérios, insumos e pessoas	Escoamento da produção mineral e otimização da logística regional; melhorias na mobilidade urbana;	Licença autorizada pelo IBAMA e obra de responsabilidade da empresa VALE	Iniciaram no ano de 2022 e estão em fase de terraplenagem e construção de canteiro de obras

Fontes: Rocha e Gomes (2002), Magalhães (2007), Rocha (2008), Marin e Trindade (2009), Brasil (2011), Caderno Nova Cartografia (2014), Silva e Santos Filho (2015), Novaes e Marin (2015), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (2018), Lima (2020), Costa (2022) e levantamentos de campo.

Organização: Michel de Melo Lima, 2023.

Por outro lado, a realização ou mesmo o simples anúncio das intervenções apresentadas, provocam incertezas, geram ações coletivas e mobilizações em defesa dos territórios de uso comum, produzindo verdadeiras (geo)grafias de vida e de enfrentamentos amazônicos.

Os movimentos socioterritoriais no médio curso do rio Tocantins e suas (geo)grafias do comum

A análise empreendida confirma como o passado, o presente e o futuro entrelaçaram-se nas cidades de Tucuruí e Marabá, através de contradições, espoliações e conflitos entre territorialidades diferenciadas, associadas ao grande capital, ao Estado e a coalizões de forças políticas locais e regionais, mas, também, aos territórios de uso comum existentes e resistentes. Para esses últimos, os “perigos” modernizantes e/ou desenvolvimentistas se manifestam em cercamentos, destruições ou em restrições de acesso aos recursos necessários para sua reprodução econômica e simbólico-cultural.

No entanto, pensados sob outro prisma, os enfrentamentos territoriais apresentados conferem substância a um contexto mais geral de lutas estruturais e particularizadas, produzidas por ações coletivas diversas (movimentos sociais, identitários, sindicatos, associações de bairro etc.). São fenômenos histórico-geográficos e culturais dinâmicos e interestaduais, decorrentes de conflitos sociais que inserem agentes, atores ou sujeitos coletivos específicos em torno de reivindicações, pautas ou agendas de seu interesse, deixando-os em evidência, principalmente em face das situações de desigualdades, opressões e exclusões estruturais e conjunturais vivenciadas (GOHN, 1997, 2014).

Nesse sentido, o território passa a ser uma categoria ressignificada e uma das mais utilizadas para explicar grande parte das ações coletivas insurgentes, articulando questões de direitos – trabalhistas, previdenciários, das mulheres etc. – e das disputas por bens econômicos e espaços de vida, ao pertencimento ou defesa das raízes culturais de um povo ou etnia (GOHN, 2014). A partir disso, os enfrentamentos territoriais podem apresentar uma dimensão anticapitalista (HAESBAERT, 2014), antipatriarcal e até mesmo anticolonial, construindo realidades possíveis e cotidianamente produzidas nas lutas das mulheres, de populações indígenas, camponesas, descendentes de quilombo, assalariados, pobres e toda sorte de excluídos em espaços urbanos e rurais (ZIBECHI, 2020).

O aumento da intensidade desses processos de exclusão e do emaranhado de situações de conflitualidade também demandam interpretações geográficas, principalmente na perspectiva territorial, diferenciando-se de leituras de natureza mais sociológica, econômica ou histórica (FERNANDES, 2005).

É nesse contexto que se destacam os movimentos socioterritoriais contemporâneos como expressões de sujeitos e/ou de ações coletivas de grupos que produzem os seus espaços de subsistência, de autonomia, de trabalho e de cultura, através da ação política, de intencionalidades partilhadas e de interações articuladas no intuito de transformação de suas realidades territoriais, sejam elas urbanas ou rurais (FERNANDES, 2005).

As suas ações coletivas têm no território não apenas um trunfo, mas o elemento que é a razão de sua existência. Nesse sentido, podem ser entendidos enquanto movimentos de sujeitos coletivos plurais, que se organizam localmente ou em rede, carregando consigo suas demandas territoriais, ao mesmo em que tempo difundem formas organizativas e constroem/consolidam identidades e espaços políticos em situações de privações, de contradições e de conflitos (FERNANDES, 2005).

Dessa forma, os enfrentamentos socioterritoriais despontam como possibilidades geográficas de produção de ações pautadas em uma política coletiva ativa, autônoma e transformadora da realidade socioespacial. E as lutas em torno dos territórios de uso comum, no médio curso do rio Tocantins, e especificamente nas realidades urbanas e rurais de Tucuruí e Marabá, parecem confirmar essa afirmação.

Isso porque enquanto uma perspectiva teórico-prática, os comuns e toda sorte de relações anticapitalistas que deles derivam, apresentam um potencial de garantia de sobrevivência coletiva, de resistência e de mobilização, assim como, também, apontam um caminho alternativo para transformar subjetividades sociais, principalmente através da aplicação e difusão do princípio político do comum (DARDOT; LAVAL, 2017). É o ser-parte com o outro e o mundo, partindo de uma ótica relacional que não dissocia sociedade e natureza, evocando uma subjetividade apropriativa, integrativa e humanista diferenciada (FEDERICI, 2022).

Um princípio que se remete a um sistema de práticas que emana de movimentos sociais, de seus embates e de suas experiências diretamente contrárias à racionalidade capitalista. Por conta disso, configuram potências capazes de transformar o conjunto das relações humanas. Assim, essa visão de mundo alternativa, faz prevalecer, tanto o uso comum sobre o princípio do individualismo e da propriedade privada exclusiva, quanto o autogoverno democrático sobre o comando hierárquico e, acima de tudo, tornam a (co)atividade e a cooperação indissociável da (co)decisão no que diz respeito aos direcionamentos sociais (DADOT; LAVAL, 2016, 2017) e territoriais (LEROY, 2016).

Assim, somente uma política radicalmente não estatal, descentrada e autônoma, entendida como uma política coletiva, assentada no que é comum, pode livrar-nos da dominação do mercado e do Estado. Dessa forma, é preciso urgentemente descobrir, restituir, potencializar e instituir o

comum e seus princípios norteadores de igualdade, solidariedade, partilha, autogestão e emancipação (DARDOT *et al.*, 2021).

Daí a importância das situações de espoliação e conflitualidade em Tucuuruí e Marabá, manifestadas nas resistências e nos enfrentamentos urbanos e rurais em torno dos territórios de uso comum. Sobretudo pela importância de usos e apropriações coletivas dos rios (Tocantins e Itacaiúnas) e suas margens, assim como dos demais espaços entrelaçados às suas águas e aos recursos florestais.

Ademais, a difusão do processo de modernização infraestrutural, a instalação dos grandes projetos na Amazônia e a ascensão da mercadificação dos rios e da floresta, levaram os referidos territórios a se configurarem como uma contradição ao desenvolvimento do capital. Por fim, as unidades de mobilização em torno da sua defesa fizeram surgir bandeiras de luta coletivas assentadas em subjetividades de caráter mais cooperativo, subversivo e solidário, que, de maneira geral, são difundidas como princípios políticos (DARDOT; LAVAL, 2017, 2018) entre os grupos sociais impactados.

Dentre esses grupos, de acordo com os levantamentos de campo na realidade de Tucuuruí e Marabá, destacam-se articulações, alianças e mobilizações urbanas e rurais historicamente construídas, entre a Comissão Pastoral da Terra (CPT), a Central Única dos Trabalhadores (CUT), o Movimento dos atingidos por Barragens (MAB), as instituições científicas (universidades), a Associação de Populações Organizadas Vítimas de Obras no Rio Tocantins e Adjacências (APOVO), a Federação dos Trabalhadores da Agricultura (FETAGRI), o conjunto de associações mais especializadas em um ramo de trabalho (pescadores, oleiros, trabalhadores e trabalhadoras rurais, barqueiros), as representações identitárias de ribeirinhos, de etnias indígenas e de descendentes de quilombo, as populações urbanas de bairros atingidos por algum tipo de intervenção etc.

São mundos que se encontram, interagem, compartilham experiências, angústias, sofrimento, mas, também, esperanças manifestadas nos enfrentamentos territoriais relacionados ao processo de acumulação por espoliação ocorrido no médio curso do rio Tocantins. Através de suas ações coletivas de natureza territorial, os sujeitos transformam os espaços espoliados, de morte e de lucro, subvertendo sua lógica em favor de suas (geo)grafias de vida, que estão assentadas na defesa de seus territórios de uso comum.

Considerações finais

Analisar a produção do espaço das cidades paraenses de Tucuuruí e Marabá permite entender como a mercadificação dos recursos hídricos e florestais engendrou um contra-movimento, que está assentado em inquietações, aproximações, solidariedades e ações de resistências de movimentos

socioterritoriais (FERNANDES, 2005) em defesa de seus territórios comum, no médio curso do rio Tocantins.

Nesse sentido, a acumulação por espoliação, manifestada em ações e intervenções desenvolvimentistas (estradas, pontes rodoviária e ferroviária, calçadão e cais de arrimo, hidrelétricas, eclusas, hidrovia etc.), ao produzir um grande sofrimento regional (MAGALHÃES, 2007), desencadeou cercamentos, destruições e desterritorializações de populações que têm nos rios Tocantins e Itacaiúnas, em suas margens e no interior da floresta, outros referenciais de vida e de relações territoriais.

Assim, no médio curso do rio Tocantins, a vida que se expressa em relações e/ou apropriações múltiplas e coletivas dos recursos existentes, acaba por traçar outros contornos da relação sociedade-natureza, na perspectiva do comum, confrontando o processo de privatização urbana e rural das águas e da floresta através de ações coletivas empreendidas por sujeitos de identidades diversas.

Populações, relações e trajetórias socioespaciais menos capitalizadas e secundarizadas, mas que produzem territorialidades alternativas, conflitivas e insurgentes, assentadas no princípio político do comum (DARDOT; LAVAL, 2017), verdadeiras (geo)grafias regionais materializadas nos espaços de vida da Amazônia brasileira.

Referências

- ALMEIDA, J. J. **A cidade de Marabá sob o impacto dos projetos governamentais**. 2008. 272 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Departamento de História, Faculdade de Filosofia Letra e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- BARRETO, A. M. **Território de águas na Amazônia: ribeirinhos e o direito à propriedade coletiva da terra**. Curitiba: Juruá, 2019.
- BRASIL. Ministério de Minas e Energia. **Plano Decenal de Expansão de Energia 2020**. Brasília, DF: Ministério de Minas e Energia, 2011.
- CADERNO NOVA CARTOGRAFIA. **Mapeamento social como instrumento de gestão territorial contra o desmatamento e a devastação: processo de capacitação de povos e comunidades tradicionais – Atingidos pela hidrelétrica de Tucuruí**. Manaus: UEA Edições, n. 10, set. 2014.
- CASTRO, E. Território, biodiversidade e saberes de populações tradicionais. **Papers do NAEA**, Belém, n. 92, p. 1-16, maio 1988.
- CASTRO, E. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. **Cadernos CRH**, Bahia, v. 25, n. 64, p. 45-61, jan./abr. 2012.
- CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 49, n. 3, p.39-68, jul./set. 1987.
- COSTA, G. K. G. **A centralidade de Marabá na industrialização regional: (des)envolvimento, siderurgia e cidades amazônicas**. 2022. 225 f. Tese (Doutorado em geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

- COUDREAU, H. **Viagem à Itaboca e ao Itacaiúnas**. São Paulo: EDUSP, 1980.
- DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.
- DARDOT, P.; LAVAL, C. **Comum**: ensaio sobre a revolução no século XXI. São Paulo: Boitempo, 2017.
- DARDOT, P. *et al.* (org.) **A escolha da guerra civil**: uma outra história no neoliberalismo. São Paulo: Elefante, 2021.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **RIMA – Relatório de Impacto Ambiental**: obras de dragagem e derrocamento da via navegável do rio Tocantins. Brasília: DNIT/DTA/O’Martin, 2018.
- DIAS, C. V. Marabá: centro comercial da castanha. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, n. 4, p. 383-425, out./dez. 1958.
- EMMI, M. F. **A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais**. 2. ed. Belém: UFPA/NAEA, 1999.
- FEDERICI, S. **Reencantando o mundo**: feminismo e a política dos comuns. São Paulo: Elefante, 2022.
- FERNANDES, B. M. Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais. **Revista Nera**. São Paulo, ano 8, n. 6, jan./jun. p. 24-34. 2005.
- GOHN, M. G. **Teoria dos movimentos sociais**: paradigmas clássicos e contemporâneos. São Paulo: Edições Loyola, 1997.
- GOHN, M. G. **Novas teorias dos movimentos sociais**. 5 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014.
- HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.
- HAESBAERT, R. **Viver no limite**: território e multi/transterritorialidade em tempos de insegurança e contenção. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.
- HARVEY, D. **O novo imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.
- HARVEY, D. **Os novos sentidos do mundo**: textos essenciais. São Paulo: Boitempo, 2020.
- LEFEBVRE, H. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing, [1974] 2013.
- LEROY, J. P. **Mercado ou bens comuns?** O papel dos povos indígenas, comunidades tradicionais e setores do campesinato diante da crise ambiental. Rio de Janeiro: FASE, 2016.
- LIMA, M. M. **A ribeira & a orla**: espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação. 2013. 256 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.
- LIMA, M. M. **Territórios de uso comum na Amazônia**: relação sociedade-natureza e modernização do espaço regional. 2020. 375 f. Tese (Doutorado em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.
- MAGALHÃES, S. B. **Lamento e dor**: uma análise sócio-antropológica do deslocamento compulsório provocado pela construção de barragens. 2007. 278 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2007.

- MARIN, R. E. A.; TRINDADE, J. Wakymãhã mekto kônhito-nxàkaka: Projeto da Hidrelétrica de Marabá - Pará. In: ALMEIDA, A. W. B. (org.). **Conflitos sociais no Complexo Madeira**. Manaus: Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia/UEA Edições, 2009. p. 367-389.
- MARTINS, J. S. **A sociedade vista do abismo**: novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais. 3. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2008.
- MARTINS, J. S. **Fronteira**: a degradação do outro nos confins do humano. São Paulo: Contexto, 2009.
- MIRANDA, R. R. **(Contra)hegemonia e território do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) no Sudeste Paraense**. 2017. 380 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.
- MOURA, I. B. **De Belém a S. João do Araguaia**: Vale do Tocantins. Belém: SECULT/Fundação Tancredo Neves, 1989.
- NOVAES, J. S.; MARIN, R. E. A. Estratégias de resistência de povos e comunidades tradicionais à hidrelétrica de Tucuruí: trajetórias identitárias e processos de expropriação. In: NOVAES, J. S.; MARIN, R. E. A. (org.). **Povos tradicionais em colisão com estratégias empresariais no Maranhão e Pará**. Manaus: UEA Edições, 2015. p. 173-203.
- OLIVEIRA, J. A. **Cidades na selva**. Manaus: Valer, 2000.
- ROCHA, G. M. **Todos convergem para o lago! Hidrelétrica de Tucuruí**: municípios e territórios na Amazônia. Belém: NUMA/UFPA, 2008.
- ROCHA, G. M.; GOMES, C. B. A construção da usina hidrelétrica e as transformações espaciais na região de Tucuruí. In: TRINDADE JR., S-C. C.; ROCHA, G. M. (org.). **Cidade e empresa na Amazônia**: gestão do território e desenvolvimento local. Belém: Paka-Tatu, 2002. p. 27-57.
- SILVA, C. B.; SANTOS FILHO, A. S. Representações da ameaça: povos e comunidades tradicionais no eixo da UHE de Marabá. In: NOVAES, J. S.; MARIN, R. E. A. (org.). **Povos tradicionais em colisão com estratégias empresariais no Maranhão e Pará**. Manaus: UEA Edições, 2015. p. 231-247.
- SVAMPA, M. «Consenso de los Commodities» y lenguajes de valoración en América Latina. **Revista Nueva Sociedad**, Buenos Aires, n. 244, p. 30-46, mar./abr. 2013.
- TAVARES, M. G. **A dinâmica espacial da rede de distribuição de energia elétrica no Estado do Pará (1960-1996)**. 1999. 438 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1999.
- TRINDADE JR., S-C. C. Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. In: LIMONAD, E.; CASTRO, E. (org.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 273-294.
- TRINDADE JR., S-C. C. Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazônia. **Mercator**, Fortaleza, v. 14, n. 4, p. 93-106, dez. 2015.
- TRINDADE JR., S-C. C.; MADEIRA, W. V. Polos, eixos e zonas: cidades e ordenamento territorial na Amazônia. **PRACS**: revista eletrônica de humanidades do curso de ciências sociais da UNIFAP, Macapá, v. 9, n. 1, p. 37-54, jan./jun. 2016.
- VELHO, O. G. **Frentes de expansão e estrutura agrária**: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.
- ZIBECHI, R. **Movimentos sociais na América Latina**: o “mundo outro” em movimento. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2020.