

ARTIGO

BARCARENA: TRABALHO E MOBILIDADE NUMA FRONTEIRA AMAZÔNICA GLOBALIZADA

Resumo

A globalização da fronteira tem levado a transformações sociais em municípios amazônicos que passaram por processos de industrialização e exportação, aliado à marginalização das formas de produção e reprodução locais e à precarização das relações do trabalho. As transformações sociais no município de Barcarena são discutidas no contexto de quatro sistemas migratórios: as desapropriações e permanentes deslocamentos forçados; a precarização e mobilidade do trabalho; o transporte rodoviário e marítimo de mercadorias; a metropolização e movimentos pendulares. Estes sistemas migratórios são analisados em relação à globalização econômica, às estratégias do Estado no ordenamento do espaço, à precarização das condições de trabalho, às mudanças nos modos de vida e às estratégias de resistência e sobrevivência da população local.

Palavras Chaves:

Transformações sociais. Sistemas Migratórios. Trabalho. Barcarena.

Abstract

The globalization of the frontiers has led to social transformations in amazon municipalities which experienced industrializing and export orientated processes, allied to marginalization of local production and reproduction forms and to the casualization of the labor relations. The social transformations in the city of Barcarena are discussed in the context of four migrations systems: the expropriation and permanent forced displacements; the casualization and mobility of labor; the road and maritime transport of goods, and the metropolization and pendular movements. These migration systems are analyzed in relation to economic globalization, State strategies to organize the space, casualization of the labor conditions, changes in the way of living and strategies of resistance and survival of the local population.

Key Words:

Social Transformations. Migration systems. Work. Barcarena.

* Bolsista do CNPq Naea/UFPa. Contato: celzeu@gmail.com.

Introdução

No meio de portos, indústrias, fluxos de caminhões e navios, as pessoas que estão e passam pelo município de Barcarena vivem as profundas contradições de uma fronteira amazônica globalizada. Neste artigo procuro abordar sistemas migratórios numa tentativa de contribuir na análise das complexas transformações sociais no município de Barcarena. Parto da hipótese de que as dinâmicas de mobilidade anunciam as transformações sociais, uma vez que transformações se constituem por novos padrões de mobilidade e novos sistemas migratórios.

O objetivo é entender as transformações sociais no mundo globalizado a partir das dinâmicas locais, onde as tensões e contradições se traduzem em realidades e mobilidades específicas. Mobilidades são entendidas em termos de deslocamentos de várias dimensões espaciais e temporais e pautadas por forças estruturais e individuais, na sua dicotomia de mobilidade e imobilidade, da relação entre quem vai, quem fica, quem chega e quem já está.

Entendo a transformação social dentro de um “*enquadramento analítico interdisciplinar* para a compreensão das articulações globais e dos seus efeitos regionais, nacionais e locais. O estudo da transformação social tem assim de ser conceitualizado em contraste com a noção de desenvolvimento (ou de estudo do desenvolvimento)” (CASTLES, 2002).

A pesquisa ainda está em andamento, portanto, trata-se de uma abordagem em curso cujas conclusões estão se (trans)formando. Neste artigo apresentarei a identificação de alguns sistemas de migração estruturantes das transformações sociais em Barcarena nas últimas décadas, e apresento algumas considerações e reflexões sobre as transformações sociais. A pesquisa foi feita a partir de uma leitura crítica e direcionada (recortes de mobilidades, migração e transformações sociais) de um grande conjunto de documentos, pesquisas e artigos sobre questões históricas, sociais, culturais e econômicas em Barcarena. Ao mesmo tempo, mergulhei na vida cotidiana de pessoas e famílias em diversos bairros, comunidades e contextos que me subsidiaram com suas histórias de vida e análises das suas realidades como uma matriz para identificar o conjunto de dinâmicas migratórias que se apresentavam no município. Foram entrevistadas 45 pessoas, desde moradores tradicionais até empresários e dirigentes governamentais e juntei dados estatísticos de várias fontes para dimensionar as dinâmicas assim identificadas.

A proposta teórica e metodológica deste trabalho procura atender a um desafio posto por Stephen Castles (2010, p. 14) que sugere “relacionar pesquisa migratória à análise de como sociedades contemporâneas estão sendo transformadas pela glo-

balização neoliberal”. O mesmo autor entende que o marco conceitual “considera os processos de transformação social contemporâneos como o ponto de partida para compreender as mudanças nos padrões da mobilidade humana”. Este marco conceitual consistiria de um mapeamento detalhado dos fatores que influenciam os processos migratórios e das conexões entre estes fatores (CASTLES, 2010, p. 38). Associada a esta perspectiva, pretendo, neste artigo, abordar a migração na sua complexidade e totalidade, na perspectiva adotada por autores como Sayad (1998, 2000) e Sassen (2010).

Sistemas migratórios em Barcarena

Barcarena, campo desta pesquisa, é um lugar onde o Estado criou mais uma fronteira globalizada, abrindo os caminhos para o capital transnacional. Desde a chegada, invasão e ocupação dos colonizadores, no século XVII, através da criação de postos religiosos e em seguida freguesias, até a ampliação do complexo industrial-portuário de Barcarena, passaram-se 400 anos de transformações. Foram séculos de conflitos, disputas e alianças que movimentaram pessoas de várias etnias da Ilha de Marajó e do Vale do Tocantins, da Europa, da África e do Nordeste brasileiro, para dentro e para fora da região.

O município tinha, até os anos 70 do século XX, uma base econômica pautada na agricultura familiar, extrativismo, pesca artesanal, alguns engenhos e praias para turismo local, e foi transformado num polo portuário-industrial a partir da implantação do Programa Grande Carajás e, atualmente, como parte dos Programas de Aceleração de Crescimento e interesses do capital transnacional. Barcarena era terra de caboclos, uma sociedade ribeirinha, mesmo perto de Belém, porém, sem ser dominada pela lógica capitalista, onde a subsistência (pesca, roça, extrativismo), economia do excedente, troca e redes extensas de apoio, além de servidão (principalmente das filhas nas casas de famílias na cidade ou nas olarias e engenhos existentes) dominavam. Uma vida com raízes profundas de uma população que se formou a partir das vilas de índios, a cabanagem e as *plantations* (cacau, cana-de-açúcar) e o extrativismo.

O lugar ganhou então ininterruptamente novas indústrias – alumina, alumínio, caulim, ferro gusa – e portos para exportação, criando graves problemas socioambientais sob a justificativa do avanço do desenvolvimento e progresso. A globalização da fronteira amazônica tem levado a transformações sociais em vários municípios que passaram a experimentar processos de intensiva industrialização e exportação aliados à marginalização de outras lógicas sociais e econômicas locais e as relações

do trabalho. Numa época que as fronteiras internacionais para o capital se tornaram espaços estratégicos de conexão, as mesmas se transformaram em espaços de exclusão das comunidades locais e precarização do trabalho.

Através de textos e pesquisas sobre a formação social de Barcarena, observando as dinâmicas atuais, entrevistando moradores e trabalhadores e coletando dados quantitativos de diferentes fontes (IBGE, Polícia Federal, Companhia das Docas do Pará, Relatórios de Impactos Ambientais), elaborei o seguinte quadro em relação aos deslocamentos humanos que ocorrem no município, partindo do princípio de que há dois elementos que juntos formam alicerces para sistemas migratórios: a temporalidade e a espacialidade dos deslocamentos. Quatro grandes conjuntos de deslocamentos se apresentam como sistemas migratórios, estruturantes para a vida no município, envolvendo mobilidades humanas permanentes e se formando a partir da organização social e do capital (Quadro 2): desapropriações e deslocamentos forçados; mobilidade do trabalho através de terceirização e recrutamento de “peões de trecho”; transporte rodoviário e fluvial de mercadorias para a exportação; metropolização.

Além desses sistemas todos vinculados ao processo de metropolização e expansão da organização da produção capitalista, observam-se sistemas migratórios de resistência a esse modelo hegemônico. São sistemas de ocupação de territórios (retorno de antigos moradores ou chegada de novos) e organizados a partir de modos de produção ribeirinho e agricultura familiar (pesca, coleta de açaí, produção de farinha e sua comercialização nos mercados em Belém). Estes sistemas praticamente não contam com apoio e investimentos por parte do governo e ainda sofrem a repressão a sua lógica por parte dos agentes e lógicas dos sistemas migratórios dominantes.

QUADRO 1:
Dimensões de tempo e espaço das mobilidades em Barcarena

	para Barcarena	de Barcarena	para Barcarena	de Barcarena	para Barcarena	em Barcarena	de Barcarena
	Presença diária		Circulação periódica		“permanente”		
curta distância	Trabalhadores de empresas (ex. Hydro 45% dos funcionários - Hydro, 2013)	Estudantes	Trabalhadores nas plantações de dendê em Moju;	Trabalhadores nas plantações de dendê em Moju;	Famílias em busca de moradia e trabalho	Deslocados pelas empresas e projetos de “desenvolvimento” - Albras/Alunorte/	
	Funcionários públicos municipais, estaduais, e federais	Trabalham em outros municípios 564 (Censo IBGE 2010)			Sem terra de Abaetetuba, Tailandia	Vila dos Cabanos/ Imerys/Terfron/ Hidrovias - distrito industrial	
	2.851 trabalhadores de Belém, Abaetetuba e Ananindeua – (Censo IBGE, 2010)	Vendedores de açaí, pescadores, para as feiras de Belém	Prostitutas na Vila do Conde				Em 2010, 8.758 pessoas moravam em outro município depois de sair de Barcarena (Censo IBGE, 2010)
longa distância	Caminhoneiros	Trabalhadores vinculados a empreiteiros que vieram de outros estados	Trabalhadores de Barcarena de construção civil e indústria (soldador, eletricitista, montador...) para outros estados e municípios		Em 2010, 9.745 pessoas moravam há menos de 2 anos em Barcarena, (Censo IBGE, 2010)		
	Tripulação navios de longo curso		Trabalhadores de Barcarena levados por agências de recrutamento para outros estados e municípios para trabalho (frigoríficos)				
	Tripulantes de navios de cabotagem e internos						

Elaboração: Marcel Hazeu (2014). Fonte: pesquisa de campo.

QUADRO 2:
Sistemas migratórios no contexto de Barcarena

	Presença diária	Circulação periódica	“Permanente”	
Curta distância	Sistema 1: metropolitização (transportes, mobilidades circulares,)	Sistema 3: divisão e organização do trabalho (mobilidade, terceirização; temporalidade;)	Sistema 1: metropolitização (periferização e novo zoneamento na metrópole)	Sistema 4: apropriação territorial por empresas transnacionais e especulação fundiária
Longa distância	Sistema 2: exportação de matérias primas - mercadorias no mercado globalizado			

Elaborado pelo autor (2014).

Metropolização

Os movimentos pendulares e as ocupações de moradias populares observados no município de Barcarena indicam sua inserção num sistema de “metropolização”. Pode se dizer que uma região metropolitana é aquela [...] onde a socialização capitalista favorecida pelo poder público é acompanhada por uma expansão periférica, que inclui a criação de direitos industriais explícitos e implícitos e pela concentração geográfica dos serviços de interesse coletivo (SANTOS, 2009, p. 84). Nesta perspectiva, “a metropolização dos espaços é um processo que resulta na construção de território(s) marcado(s) pelos fluxos de pessoas, de mercadorias ou de informações que são múltiplos, intensos e permanentes” (LENCIONI, 2006); (PESSOA, 2012, p. 56).

Os movimentos pendulares de pessoas entre dois ou mais municípios se motiva principalmente em razão da separação espacial entre local de trabalho, estudo, moradia e serviços públicos, na qual a referência de moradia se localiza num município diferente daquele das outras atividades regulares, tendo a necessidade e possibilidade de pendular entre os diversos espaços. A mobilidade pendular apresenta uma dimensão e dinâmica temporal e espacial própria nas quais o deslocamento e a vivência de múltiplos espaços se realizam diariamente e as pessoas de fato vivem duas realidades concomitantemente, tendo boa parte do seu tempo diário ocupado com o deslocamento e criando um território em movimento (MELCHIOR, 2011, p. 13).

Ao redor (e no meio) das áreas industriais e portuárias em Barcarena há uma predominância de moradias populares e uma quase ausência de áreas de moradia de classe média (apesar das tentativas e dos investimentos para criá-las). O Censo

de 2010 mostra em relação ao rendimento médio da população urbana que o rendimento médio da população urbana de Barcarena chega a 61% daquele da população urbana de Belém (Censo 2010).

Nas comunidades há uma forte presença de moradores oriundos de Belém: 31,7% do total da população que residia em outro lugar antes de morar em Barcarena, ou 8% do total da população de Barcarena é de Belém, segundo o Censo 2010¹. Levantamento feito nos centros comunitários de Murucupi e da Vila Nova aponta que, respectivamente, 16% e 23% dos moradores registrados eram oriundos de Belém. Barcarena é, portanto, uma periferia habitacional no contexto metropolitano de Belém, com casas simples e precária infraestrutura urbana. Esta realidade, de ser um fragmento de moradia periférica, “impede a convivência entre pessoas de diferentes camadas sociais, criando e recriando processos de diferenciação e de segregação socioespaciais” (MELCHIOR, 2011, p. 5).

Ao mesmo tempo, aparentemente contraditório, Barcarena se tornou um lugar de trabalho para uma parcela da população de Belém e outros municípios vizinhos, envolvendo trabalhadores no serviço público, nas indústrias e nos portos. Os movimentos pendulares entre Barcarena e Belém refletem uma proposta de urbanização inacabada, estratégias empresariais de controle do trabalho e o domínio sobre o espaço e, conseqüentemente, sobre o tempo e modos de vida.

Segundo o Censo 2010, somente 564 pessoas de Barcarena trabalham fora do município, para onde voltam depois do trabalho, enquanto 2.851 pessoas vêm diariamente ao trabalho para Barcarena (Censo 2010). A empresa Hydro (antiga Albras e Alunorte) revela que dos seus 1.612 funcionários em Barcarena, 717 (44,48%) não residem em Barcarena, 376 (23%) moram em Belém, e 220 (13,65%) em Abaetetuba. Entrevistas com funcionárias públicas concursadas que moram em Belém e trabalham em Barcarena apontam para a mobilidade pendular de pessoas no serviço público. Muitos juízes, promotores, defensores públicos, professores, enfermeiras, médicos dos hospitais moram em Belém. Não pretendem morar em Barcarena e fizeram concurso para o município justamente para poder continuar morando em Belém, às vezes esperando a transferência para trabalhar também na capital.

Um grupo muito especial de trabalhadores pendulares são os estivadores e arumadores, os operários portuários. O porto de Vila do Conde está sob a mesma administração que o porto de Belém. A gestão dos operários nesses dois portos se faz em Belém, pelo órgão de gestão de mão de obra dos portos de Belém e Vila do Conde (OGMO), articulada com os sindicatos das duas categorias através da esca-

1 Tabela produzida pelo IBGE ao meu pedido.

lação em forma de rodízio das diversas categorias. Isto significa que os estivadores e arrumadores residem em Belém e, ora trabalham em Vila do Conde, ora em Belém, aguardando sua vez a ser escalado.

O movimento pendular de quem vai de Barcarena a Belém se refere basicamente ao estudo². Relatos de estudantes que viajam da sua comunidade até Belém, e de volta para casa, para estudar na universidade ou alguma faculdade, impressionam pelo tempo que gastam, como mostra a rotina de uma estudante da comunidade de São Lourenço em Barcarena. Ela gasta mais de quatro horas diárias com a viagem e R\$ 25,00 com o transporte, ou 80 horas e R\$ 500,00 por mês.

Com a implantação do complexo portuário-industrial havia a intenção de um desenvolvimento urbano próprio, planejado como um núcleo urbano, chamado de Vila dos Cabanos. Este núcleo deveria dinamizar a economia da microrregião, tornando-se moradia para os funcionários e suas famílias das fábricas Albras e Alunorte, em seguida por famílias de funcionários de novas empresas a se instalar no município, serviços públicos e comércio.

Porém, o núcleo urbano como apresentado em mapas que expressaram planos ou instrumentos de convencimento e sedução em relação à implantação do projeto portuário-industrial, expressões do progresso e da modernidade, não se concretizou.

A metropolização substituiu o fracassado projeto dinamizando a organização do trabalho com trabalhadores que pendulam, diminuindo ou extinguindo investimentos públicos e empresariais na urbanização idealizada e diminuindo ou extinguindo o investimento de trabalhadores com melhores salários e posições em Barcarena. Na metropolização novos agentes entram na reorganização do espaço e ocupam, através de novas disputas, a área originalmente destinada para a *Company Town*. O entorno das fábricas e portos perdeu com esta tendência sua relação direta com as empresas, para as quais este nem conta como reserva de trabalho nem como espaço de reprodução. A população ficou sem melhorias nos serviços e gastando dinheiro e tempo para acessar serviços em Belém.

Mobilidade do trabalho: peões de trecho

Migrações temporárias para o trabalho na construção civil, agronegócio e na indústria são relacionadas à reorganização da produção capitalista na atualidade, principalmente em relação à nova divisão do trabalho e à forma como esta realidade se

2 Segundo o Censo 2010 (IBGE, 2010), 1.792 pessoas de Barcarena frequentavam escola ou creche em outro município.

materializa no contexto Amazônico e especificamente em Barcarena. Com a implantação do complexo portuário, Barcarena “ganhou” uma infraestrutura e instalações industriais onde antes havia vilas, floresta, rios, roças, praias e plantações. Para esta transformação se precisou mobilizar um grande contingente de trabalhadores.

A organização do trabalho para a implantação e operacionalização do complexo industrial-portuário-urbanístico se insere nas transformações sociais e econômicas na base de exploração intensiva de recursos naturais e da geração de empregos de natureza precária na Amazônia. As mudanças importantes verificadas no mundo do trabalho se referem à adaptação dos processos de trabalho à produção flexível, uma nova engenharia da gestão do trabalho, com técnicas participativas e de controle de qualidade e principalmente a terceirização (CASTRO, 1995), além da supermobilidade do trabalho. Na sociedade capitalista e globalizada, uma das principais forças geradoras de mobilidade e migração é o sistema de produção capitalista e sua organização e divisão do trabalho (GAUDEMAR, 1977).

A mobilidade do trabalho é condição da formação do mercado de trabalho regional na fronteira, e esta formação não se faz segundo o modelo clássico de proletarização total. A hipótese alternativa é que a fronteira se organiza com trabalho móvel, i.e., com trabalhadores assalariados (temporários e permanentes) e com pequenos produtores que vendem sua força de trabalho empregando-se em atividades rurais e urbanas. A formação desse mercado de trabalho implica um processo de migração e mobilidade predominantemente induzido e de diferenciação social do campesinato (ROCHA, 2013, p. 29).

A organização do trabalho na implantação e expansão do complexo portuário industrial tem se pautado na terceirização da maior parte dos serviços; na mobilidade dos trabalhadores recrutados em todos os cantos do Brasil com contratos temporários, alojamentos coletivos e alta circulação entre as diversas obras em andamento no Brasil; na criminalização dos movimentos de organização dos trabalhadores e a cooptação de sindicatos; no discurso de “obras para o desenvolvimento” que justificaria qualquer sacrifício³.

Em Barcarena a população já existente nunca foi considerada como força a ser inserida, nem como agentes de direito à terra e poder de decisão, nem como potencial para o próprio processo de ocupação capitalista.

A contratação temporária significa uma aceleração da desterritorialização desses trabalhadores e uma base para a sua superexploração. As políticas públicas de recrutamento de emprego, como o SINE, e de segurança pública, como a Força Nacional, se constituem como apoio governamental a essa forma de organização do trabalho, sem mencionar o financiamento público de todas as grandes obras na Amazônia.

3 Superexploração, condições precárias de trabalho, controle sobre a produção e reprodução do trabalhador.

Há uma alta rotatividade de trabalhadores, ou seja, não se criam empregos estruturais e nem fixos para o período da obra. Na construção da Barragem de Tucuruí, por exemplo, chegou-se a uma dinâmica de modo que inacreditavelmente em dois meses poderia renovar-se todo o efetivo do canteiro (ALVEZ, THOMAZ JUNIOR, 2012).

No período de 1983 até 1989 em Barcarena, cerca de 14,5 mil empregos foram gerados nas obras de construção civil. Deste total, 59,94% dos empregados eram procedentes do Estado do Pará, sendo 26,93% de Abaetetuba, 13,81% de Barcarena, 10,36% de Belém, 2,07% de Igarapé-Miri, e 0,55% de Moju. O restante, correspondente a 5.800 postos de trabalho, foram ocupados por operários de outros Estados, notadamente, Rio de Janeiro, Bahia, Minas Gerais e Maranhão (TOURINHO, 1991, p. 179).

O processo de recrutamento se deu através de anúncios em rádios interioranas ou do uso de serviços de autofalantes em periferias de grandes cidades, nos quais a empresa oferecia moradia, alimentação, níveis salariais acima dos praticados nos mercados locais, lazer, transporte, viagens para visitar a família e outras vantagens (TOURINHO, 1991, p. 180). O recrutamento feito assim levou, segundo denúncias dos trabalhadores, a uma chegada em Barcarena sem garantia de trabalho, sendo sua carteira de trabalho e uma carta da empresa recrutadora recolhidas. Deixando-os aguardando por até um mês, sem nenhum apoio, a decisão sobre sua eventual contratação. Numa decisão negativa significava voltar, só com direito à passagem, para seu lugar de origem.

Albrás e Alunorte, a partir de 1989, começaram a fazer mudanças em seu modelo de gestão, implantando um novo programa de gestão da força de trabalho e do processo produtivo que utiliza a metodologia do Total Quality Control (TQC) – Controle de Qualidade Total –, no estilo japonês (MONTEIRO; MONTEIRO, 2007, p. 93). Uma lógica que foi seguida por todas as demais empresas que se instalaram depois. É uma reorganização dos postos de trabalho, mantendo as atividades centrais, focais, em seu quadro funcional e terceirizando as demais, e, finalmente, a aplicação de outros métodos de trabalho que incorporem a incerteza e novos padrões de temporalidade com dados fundamentais para obter constantes melhorias no processo de produção, na qualidade do produto, o que exige do trabalhador uma predisposição para um aperfeiçoamento constante (EXAME, 2003, p. 19-20, In: MONTEIRO; MONTEIRO, 2007, p. 93).

Dentro dessa dinâmica, em Barcarena tem se formado uma massa trabalhadora difícil de quantificar, chamados de peões de trecho. Uma parte dos trabalhadores que veio inicialmente de outros lugares para trabalhar na construção das fábricas, portos, infraestrutura, dormitórios e da Vila dos Cabanos em Barcarena ficou, mas

a grande maioria seguiu seu caminho atrás de novas obras ou de volta para seu lugar de origem. Uma parte da segunda geração das pessoas que já moravam em Barcarena quando começou a construção das primeiras instalações, inseriu-se nos trabalhos de construção, operação e/ou manutenção das instalações industriais e portuárias, poucos como funcionários das grandes empresas, a maioria através de empreiteiros prestadores de serviços. Aprenderam ofícios e se qualificaram, durante os serviços, pois em Barcarena não se criou nenhum curso técnico para se trabalhar nas fábricas e na construção.

A lógica das empresas de contratar peões de trecho é não manter funcionários por muito tempo (para terem menos poder de se organizar), serem de lugares distantes (não podendo contar com retaguarda familiar), hospedá-los em alojamentos da empresa (garantindo controle e dependência). Da implantação inicial do distrito industrial e a Vila dos Cabanos até 2014 passaram-se mais de 30 anos, quase uma geração. Formou-se durante esse tempo, dentro e ao redor das indústrias e portos, uma mão de obra preparada para trabalhar nos diferentes serviços na construção e manutenção das fábricas e portos e um número cada vez maior de empresas prestadores de serviços para as indústrias e portos.

Em praticamente todas as famílias que entrevistei havia alguém que se inseriu nesse mercado de peões, de montadores de andaimes, eletricitistas, operadores de máquinas, caldeiros, soldadores, pedreiros, técnicos de administração, muitos se qualificando dentro das empresas durante as suas estadias de trabalho. Há, porém, uma prática de pouca contratação de mão de obra local, mesmo qualificada ou classificada, em decorrência de uma lógica de dinâmica de trabalho exigida para os trabalhadores, menos aceita por quem tem casa e família próximas ao trabalho. Trata-se de exigências apresentadas como vantagens para o peão de trecho: “possibilidades de horas extras, turmas extras”, e “alojamento no local do trabalho diminuindo o tempo de viagem entre o trabalho e local de moradia”, como formas de incrementar o salário que somente é ligeiramente mais alto do que no mercado local em Barcarena.

Outro fator mencionado em relação à dificuldade de entrada no mercado de trabalho local é o fato de que muitos empreiteiros que prestam serviços às indústrias e portos são de outros estados e trazem suas próprias equipes de trabalho. A realidade contada pelos moradores, por unanimidade, é de que as empresas buscam pessoas de fora e não contratam os “classificados” de Barcarena. Quem é contratado em Barcarena é contratado por empresas prestadoras de serviços e geralmente por um período menor que um ano. Muitos, portanto, se inseriram na dinâmica de peões de trecho, trabalham longe de Barcarena nas obras portuárias, de mineração, constru-

ção de hidrelétricas, nas fábricas. A maioria são homens, mas também há mulheres, nas famílias entrevistadas, que deixam sua família por longos períodos em Barcarena, vão para Rio Grande do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro, Pernambuco, Rondônia, Amapá, Maranhão e para Altamira. Voltam de três em três meses ou quando terminam seus contratos, aguardando novas chamadas das empresas recrutadoras.

As indústrias em Barcarena têm transformado os migrantes em trabalhadores para a construção e indústria, mas não os garante ou insere no mercado de trabalho local. Ao contrário, estimula e provoca sua circulação por todo o Brasil, sem que isto lhes garantisse ganhos significativos para investir em Barcarena. Muitos vivem grande parte de seu tempo em alojamentos, podem visitar suas famílias de três em três ou de seis em seis meses e sofrem muitas vezes com precárias condições de trabalho.

Transportadores

O setor de transporte e sua dinâmica interna fazem parte da lógica da globalização capitalista, pois realizam o fluxo de mercadorias (e de pessoas), conectam os lugares e distribuem o volume e o tipo de mercadoria (matérias-primas, transformadas etc.). O transporte conta com transportadoras e transportadores, empresas e trabalhadores que fazem da circulação de mercadorias seu dia a dia.

A divisão internacional do trabalho e produção tem provocado um crescimento exponencial no volume do transporte, fluvial, ferroviário, rodoviário e aéreo, além do transporte por dutos (gasodutos, minerodutos, oleodutos etc.) onde podem ser diferenciados fluxos de: 1) matérias-primas, 2) de produtos semi-industrializados, 3) de subprodutos para montagem de produtos finais, 4) de produtos finais.

A gerência desses fluxos e os comandos de organização dos mesmos se concentram nas metrópoles, como São Paulo, no Brasil, mas especialmente nos países europeus e nos Estados Unidos, observando um crescente comando por parte de centros em países asiáticos. Esses fluxos de comandos e informações que circulam pelo espaço global ocorrem além e muitas vezes fora de influência e até da compreensão de agentes locais inseridos na dinâmica de execução desses comandos e orientações. “A combinação de dispersão espacial e integração global criou novo papel estratégico para as principais cidades. Além de sua longa história como centros de comércio e atividades bancárias internacionais, essas cidades agora funcionam em quatro novas formas: primeira, como pontos de comando altamente concentrados na organização da economia mundial” (SASSEN, 1991).

As transformações sociais em Barcarena se estruturam a partir da sua complexa inserção na globalização econômica e na política nacional de desenvolvimento, no contexto das suas especificidades históricas sociais. Os fluxos principais de produtos que passam por Barcarena dão uma dimensão dessa inserção profunda de Barcarena no mundo globalizado:

QUADRO 3:
Mercadorias e os lugares conectados através do porto de Vila do Conde

Mercadoria	Lugares conectados
Alumina Hydro (85% exportado)	Portos no mundo, com relação Hydro – Canadá, Noruega, Dubai, Qatar, Islândia, África do Sul
Alumínio Hydro (15% da alumina transformado em alumínio)	Japão, Holanda, Suíça, Colômbia, Estados Unidos, México, Turquia
Bauxita (matéria-prima para produção de alumina) Mineração Rio Norte; Hydro	Oriximina/Trombetas, Paragominas Austrália Venezuela
Boi Grupo Minerva <i>Foods</i> , Agroexport, Boi Branco e Kaiapós Fabril Vivo	Redenção, Moju, Paragominas, Xinguara Venezuela, Líbano, Egito, Jordânia Congo, Suriname, Honduras
Calcário	Canadá
Carvão mineral Hydro (termelétrica do Alunorte)	Colômbia, Equador, Estados Unidos, Inglaterra
Caulim – Imerys	Korea do Sul, Japão, China, Inglaterra, Argentina e Canadá, Paragominas; Capim
Cimento	Espanha
Coque Hydro (fábrica de “Anodos Verdes”) TECOP ITAITUBA CIMENTOS CIBRASA TERMINAL DE COMBUSTÍVEIS	Itaituba (pequena parte), Estados Unidos, Rússia, Colômbia, Índia,
Ferro-gusa Usipar (Brasil) <i>Mir Steel (UK)</i> <i>(RAM) Votorantim</i> <i>Ipacimpasa Nassau (Itaituba)</i>	Marabá , Estados Unidos México, China
Fertilizantes Bunge (Yara International – Noruega)	Agropalma e as fazendas situadas em Castanhal, em Santarém e em Paragominas. Israel Peru, Bélgica, Rússia, EUA
Mangânês Buritirama	México , Estados Unidos, Ucrânia, Venezuela, Irã, Marabá

Óleo combustível	Brasil..., Brasil (Rio de Janeiro/RJ, Salvador/BA, São Luís/MA, Paranaguá/PR, Belém/PA, Santos/SP e outros)
Piche Albras	Ucrânia, Espanha, Grã-Bretanha
Soda Cáustica Produto usado na produção de alumina - Hydro	Estados Unidos
Soja Bunge	Espanha ¹ (Europa, Ásia), Mato Grosso-Itaituba Paragominas

Elaborada pelo autor (2014); Fontes: VALENTE, 2013; CDP. 2014a.; CDP. 2010; CDP, 2014b.

As empresas são na sua maioria transnacionais com raízes em diferentes países, como Hydro (Noruega), Imerys (França), Bunge (Estados Unidos), Usipar (Brasil). O transporte marítimo é terceirizado, tendo várias companhias prestando serviços às grandes empresas. Esta estratégia permite às empresas a flexibilização de suas operações e possibilidades de baixar custos com transporte. Em 2008 foram realizadas 753 operações de embarques e desembarques de navios no porto de Vila do Conde (CDP, 2010, p.83). Em 2013 atracaram 913 embarcações (CDP, 2013). Muitos navios que atracam no porto da Vila do Conde navegam sob bandeiras de países que cobram menos impostos e exigem menos controle em relação a direitos trabalhistas, de segurança e ambientais, possibilitando marinheiros de outros países trabalhar nos navios, chamados de países de “bandeiras baratas” ou “*flags of convenience*” (ITF, 2012^a, ITF, 2012b). Cerca 66% dos navios são registrados por outros países em vez do país de origem do proprietário (UNCTAD, 2007, p. 32). Esta forma de organização da navegação internacional representa uma expressão clara de superexploração dos trabalhadores, que não contam com a proteção das legislações trabalhistas, garantidas nos países dos proprietários dos navios, nem de acordos internacionais que não são cumpridos por muitos dos países de “bandeiras baratas”.

Barcarena e seus portos se inserem nesta lógica, como um levantamento da bandeira no *site* Marine Traffic⁴ dos navios citados no relatório do CDP (2007), que mostra que dos 70 navios identificados, 44 (63%) navegam ou navegaram sob a bandeira de um país citado na lista de “FOC Countries”. Não há um registro de entrada e saída de tripulação dos navios que operam nos trechos nacionais (cabotagem, interior) em relação ao porto de Vila do Conde (335 embarcações em 2013). A Polícia Federal informou que em 2013 passaram 5.150 tripulantes em Barcarena

4 <http://www.marinetraffic.com/pt/ais/home/>

dos navios internacionais atracados no porto de Vila do Conde, (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, 2014), com as seguintes nacionalidades: Filipinas, 1.539; Síria, 1.533; Índia, 329; Ucrânia, 284; República Tcheca, 259; Croácia, 195; China, 171; Polônia, 146; Paquistão, 113; Rússia, 112; outros, 469. Observa-se dez países como origem de mais de 90% dos tripulantes dos navios internacionais que passaram pelo porto de Vila do Conde, não correspondendo com a bandeira (nacionalidade) sob a qual os navios navegavam. Contando com as embarcações nacionais, passaram por Barcarena em 2013 pelo menos 8.871 tripulantes, pessoas de outros lugares do Brasil e de outros cantos do mundo. Em Barcarena há somente 175 pessoas registradas no Censo 2010 como “marinheiros de coberto e afins” além de 40 pessoas como capitães, oficiais de coberta e práticos. A maioria atuando nas embarcações locais, no transporte fluvial regional. Os navios são propriedade de empresas de navegação que atuam geralmente como serviços terceirizados para as multinacionais que comandam a extração e distribuição de matérias-primas, os fluxos dentro das cadeias produtivas. Essas empresas têm sua sede em países e em metrópoles estratégicas, mas seus navios muitas vezes (66%) não são registrados sob a bandeira do país de referência da empresa. Eles pertencem oficialmente a um grupo de países de “bandeira barata” que os registram por interesses econômicos e trabalhistas.

As tripulações são de origens diversas, nem dos países das empresas proprietárias, nem dos países das bandeiras, e nem dos países entre os quais os navios circulam. A vida de marinheiro significa estar longe de casa, às vezes por anos, combinada com visitas temporárias e curtas a sua casa. Seu espaço de vida é o próprio navio, com seus colegas e as comunidades portuárias onde o navio desembarca e embarca cargas, ficando por alguns dias e às vezes retornando regularmente para os mesmo portos.

Barcarena serve para esta mobilidade fluvial marítima como espaço para as diversas operações portuárias e logísticas em geral, trazendo um contingente grande de marinheiros, estivadores e arrumadores de outros lugares que passam algum tempo no município, criando pequenas demandas em termos de comércio local e estimulando alguns intercâmbios sociais (entre outros a prostituição), sem gerar localmente emprego, renda, impostos (pois são federais) etc.

Os caminhões são o elo terrestre de transporte na organização dos fluxos de mercadorias, ligando lugares sem conexão fluvial com os centros industriais e portuários ou fazendo a distribuição “fina”/específica das mercadorias entre lugares e para fins específicos.

No Brasil o transporte de cargas é predominantemente rodoviário, apesar do

imenso potencial para o transporte fluvial e ferroviário. O transporte rodoviário representa um grande impacto ambiental e econômico (pois polui e custa mais), mas a matriz de transporte tem seguido a lógica da integração nacional via estradas, mesmo que estas sejam inviáveis nos dois aspectos. Segundo a Companhia de Docas do Pará, no período de 02 de janeiro a 30 de junho de 2013 houve 24.874 entradas de caminhões com carga e a saída de 10.310 caminhões que foram abastecidas no porto, evidenciando a predominância de ser um porto de exportação. São 200 entradas e saídas de 75 caminhões diferentes por dia⁵.

A listagem das placas dos caminhões possibilita a identificação de sua origem (onde estão registrados)⁶. Somente 2% dos caminhões são emplacados em Barcarena, 25% no Estado do Pará; 75% dos caminhões estão registrados em outros estados e, segundo pesquisa com os caminhoneiros, o estado que consta na placa do seu caminhão corresponde geralmente ao lugar de moradia/referência do próprio condutor. A participação de caminhoneiros de Barcarena no conjunto de caminhoneiros no Brasil, e mesmo na grande movimentação de caminhões em Barcarena (só no porto de Vila do Conde circulam diariamente 182 caminhões!), é tímida e chega a um total de 43 homens no ambiente urbano (Censo 2010).

O fluxo de navios e construção dos portos impacta diretamente na navegação, pesca, qualidade da água e opções de lazer, pois transforma o “rio de vida” num “rio de transporte e depósito”. O fluxo de caminhões implica em estradas, beira de estradas, postos de gasolina, estacionamentos e casas de suporte para os caminhoneiros, como restaurantes, dormitórios e casas de lazer, estes últimos também servindo para os marinheiros. Os caminhões e navios não levam e nem trazem (praticamente) nada o que tem como origem ou destino a economia das comunidades locais. Os trabalhadores desse transporte refletem a função do território de Barcarena como lugar de passagem. São homens (na sua quase absoluta maioria) de outros estados e países que passam por alguns dias, às vezes várias vezes por ano, por Barcarena, por lugares delimitados (estradas, postos de gasolina, portos e casas de suporte) onde interagem com uma pequena parte da população local, criando uma dinâmica econômica-social própria de lugares de passagem, sem compromisso com o local.

O transporte (inter)nacional é um mercado de trabalho que não emprega praticamente ninguém de Barcarena, pois é um mercado quase inacessível para a população de Barcarena pela lógica da divisão internacional do trabalho que define quais

5 CDP, informação enviada ao pedido do autor.

6 <https://www.sinesp.gov.br/sinesp-cidadao>.

são as bases e onde são contratados os tripulantes dos navios; a formação necessária para poder trabalhar nos navios; a terceirização dos serviços de transporte que traz transportadores do Sul e Sudeste do Brasil ou exige investimentos altos para adquirir caminhão próprio, condição ausente para a maior parte da população local.

Deslocamentos forçados

Os projetos de mineração e agronegócio, indústrias de transformações primárias e infraestruturas para o transporte e exportação na Amazônia são elaborados e descritos em planos governamentais que chegam nos territórios para serem implantados, ocupando e apropriando-se do espaço, com discursos, recursos e violência institucional.

No mundo há milhares de pessoas sendo deslocadas por obras de desenvolvimento e em nome do progresso, para o avanço dos modos de produção capitalista. O lugar onde são instaladas é ocupado, apropriado e transformado sem considerar as pessoas que aí habitam, vivem e convivem, somente vistas como “empecilhos” e “obstáculos”, tornando-se objeto de planos de deslocamento.

Os deslocamentos forçados são dinâmicas complexas e violentas, de transformações profundas nos territórios onde ocorrem as desapropriações, seu entorno e nos territórios-destinos das pessoas deslocadas. São profundas transformações na vida das pessoas deslocadas e suas famílias. Os deslocamentos forçados em Barcarena não começaram com a chegada de Albras e Alunorte, mas ocorrem desde a chegada dos colonizadores, os engenhos e plantações de cacau, a Cabanagem e por último a chegada do complexo portuário-industrial. Os deslocamentos forçados, muito mais que uma consequência, são parte estruturante da disputa pela hegemonia sobre a terra, modos de produção e modo de vida, que, portanto, continuam sempre ocorrendo.

É como escreve Vainer (1996, p. 5), deslocamentos forçados, “longe de constituírem uma exceção própria a momentos críticos como guerras, são uma constante” e que o próprio Banco Mundial “lembra que os deslocamentos compulsórios são uma realidade constitutiva do próprio processo de desenvolvimento capitalista”. É nos processos de deslocamentos forçados que os agentes que disputam o território, a economia e os modos de vida podem ser identificados e seus posicionamentos, estratégias, discursos e ações analisados. O antropólogo Alfredo Almeida (1996, p. 30) definiu os deslocamentos forçados como:

[...] um conjunto de realidades factuais em que pessoas, grupos domésticos, segmentos sociais e/ou etnias são obrigados a deixar suas moradias habituais, seus lugares históricos de

ocupação imemorial ou datada, mediante constrangimentos, inclusive físicos, sem qualquer opção de se contrapor e reverter os efeitos de tal decisão, ditada por interesses circunstancialmente mais poderosos.

Argumenta que os deslocamentos forçados se inserem numa ação coordenada por agências chamadas de desenvolvimento que tanto acionam mecanismos coercitivos quanto discursos sobre progresso e modernização, até para o bem de todos e da sociedade em geral. Apresentam os deslocamentos forçados como parte inevitável, algo natural, próprio do progresso, como uma transferência de um estado de atraso à modernidade (ALMEIDA, 1996). A primeira fase do projeto de criação do complexo industrial-portuário era em função do complexo Albrás-Alunorte, nos anos 70 e 80, e incluíam a ocupação das áreas do porto da Vila do Conde (portobras), da Albrás, Alunorte e do Núcleo Urbano. Nesse período os processos de desapropriações e deslocamentos forçados foram extremamente (des)estruturantes envolvendo, segundo Tourino (1991), em torno de 513 famílias, praticamente todas elas de agricultores, pescadores, ribeirinhos, coletores e combinações disto. Esse processo se constitui como gênese das desapropriações e deslocamentos forçados posteriores.

Com a grande infraestrutura implantada e zonas de reservas e expansão marcadas, nos anos 90 e 2000, uma nova fase na disputa e ocupação do território se instalou. Três territórios diferentes entraram no foco de disputas de apropriação e desapropriação: a área destinada para o núcleo urbano (Vila do Conde e seu entorno), o distrito industrial, e a beira do rio entre Itupanema e a praia de Caripi, nova área portuária

Na área destinada originalmente para o núcleo urbano, cuja implantação foi incompleta e muito diferente do que pensado, há um movimento de reapropriação. Famílias que foram desapropriadas e deslocadas estão voltando e reivindicando a propriedade das áreas (como as comunidades de Burajuba, Boa Vista e Cupuaçu), pautada numa nova consciência política de identidade como povo tradicional numa disputa com um Estado que não conseguiu e nem está conseguindo dar um destino e organização ao núcleo urbano. Outras famílias não originárias, também em busca de terra e casa e que perceberam a mesma ociosidade de muitas áreas no núcleo urbano, também decidiram ocupá-las (como as comunidades Murucupi e Fazendinha). Ambos os grupos estão em conflito e em negociação com a Secretaria do Patrimônio da União (administrador da área) e às vezes entre si.

No distrito industrial, criado para receber fábricas e empresas para atuar dentro do complexo portuário-industrial junto à Albras-Alunorte e ao porto de Vila do Conde ocorrem permanentemente processos de desapropriações, sempre numa parceria entre a empresa que chega para se instalar e o Estado (Companhia de Desen-

volvimento Industrial), que procederam à negociação e deslocamentos. As empresas como Para Pigmentas, Rio Capim Caulim, Usipar, Tecop, Alumar, Companhia de Alumínio do Pará, e Buritirama se instalaram durante a última década do século XX e as primeiras décadas do século XXI e ficaram corresponsáveis pelo deslocamento das pessoas que moravam nas áreas que ocuparam.

Foram desapropriadas em torno de 261 famílias do distrito industrial⁷ ampliado⁸ durante os últimos 20 anos, na sua maioria comunidades tradicionais que sofreram os processos de deslocamentos forçados da mesma forma que vivenciaram as famílias no momento da instalação do complexo portuário-industrial. Somente para as famílias deslocadas da comunidade de Montanha, pela indústria de Caulim, foi investido num projeto de reassentamento, e posteriormente mais um reassentamento quando a área para onde foram deslocados novamente foi desapropriada. Sua história de luta heroica é ao mesmo tempo desesperadora, pois a maioria ficou vivendo em condições de pobreza.

Nos demais deslocamentos as empresas e o Estado tiraram as pessoas de suas terras somente negociando indenizações, muitas vezes extremamente baixas, que não garantiram a compra de algum imóvel ou alguma terra que garantisse pelo menos a manutenção da qualidade de vida que tiveram antes.

Muitas famílias ainda moram entre essas empresas⁹, afetadas diretamente pela poluição e dinâmica de produção e operação das mesmas. O Estado e as empresas querem essas pessoas fora do distrito para ter a área a sua disposição e para não serem incomodados com as denúncias constantes de poluição ambiental. Uma parte dos moradores também gostaria de sair devido aos impactos da poluição, a perda de terras para plantar e as permanentes ameaças de novas desapropriações. Outra parte da população prefere ficar no local, ter garantido investimentos para sua permanência, medidas de tratamento e controle da poluição e definição dos direitos fundiários. Neste contexto se instalou uma negociação complexa, cheia de contradições e permanente sofrimento.

Às margens do rio Pará, entre Itupanema e Caripi, estão sendo construídos novos portos para exportação, principalmente de soja. Um ex-funcionário da Companhia de Docas do Pará, pessoa central no planejamento portuário no Pará, ciente das possibilidades legais, físicas e mercadológicas, se apropriou de área, comprando-

7 Número baseado nas pesquisas do Carmo (2012), e documentos fornecidos pela CDI e depoimentos de pessoas das comunidades.

8 Incluindo a Zona de Processamento e Exportação e a área comprada pela Companhia de Alumínio do Pará.

9 Levantamento da Ufra de 2010: 1.264 famílias.

-a diretamente da Codebar, em processo de extinção, e em seguida desapropriando 196 famílias, comprando/indenizando sob a ameaça da inevitável instalação do porto e da ilegalidade da posse, a terra e casa de cada morador na área. E, em seguida, vendeu as mesmas áreas, junto com um projeto portuário, a grandes empresas, sem interferência de nenhum agente público. Instalou-se assim o porto do Terfron/Bunge, e outro porto está em fase de construção (Hidrovias do Brasil).

As famílias, em torno 1.000, foram forçadas a se deslocar desde o início da instalação do complexo portuário-industrial. São mais de 6.000 pessoas, na sua grande maioria vivendo em condições mais precárias do que antes dos deslocamentos, traumatizadas pela experiência de serem forçadas a deixar suas casas, suas comunidades, suas referências territoriais, abandonadas pelo poder público, com medo de novos deslocamentos¹⁰, em busca de novos cantos para morar, sempre com medo de novos deslocamentos e sem nenhum apoio estrutural. E há ainda 1.264 famílias (COSTA, 2010) ameaçadas de deslocamentos forçados no distrito industrial que tentam negociar coletivamente uma saída boa, forçados a negociar individualmente. Muitas já saíram da sua terra e deixaram seus bens e plantações aguardando o que vai acontecer. Estão esperando, adoecendo, desacreditando, com medo, sem saber o que, quando e como as coisas vão acontecer. Como desde o início, o governo não tem um plano elaborado, nenhum orçamento destinado e negocia com empresas para se instalar e deslocar as pessoas.

Considerações Finais

As transformações sociais que se configuram dentro e a partir dessas dinâmicas não deixam dúvidas sobre sua direção, mas também mostram como elas operam por dentro de uma comunidade concreta, na margem e ao mesmo num lugar estratégico do mercado globalizado, onde os poderes hegemônicos estão longe do lugar, onde a disputa se concretiza entre moradores e o Estado e empresas locais como representante dos interesses do mercado globalizado, o grande capital.

Nas famílias tradicionais, que já moravam antes da implantação do complexo portuário-industrial, observa-se uma reorganização da vida, sofrendo deslocamentos forçados (com impactos diferenciados para as diferentes gerações), que se repetem ou atingem cada vez outras comunidades.

A adaptação a novos lugares ocorre com aprendizagens e perdas, com a so-

10 Pois muitas viveram mais que uma vez essa experiência e as desapropriações não param para novos projetos e empreendimentos.

brevivência no mercado de trabalho local precário, mantendo tentativas de praticar antigos modos de sobrevivência (pesca, plantações, criação de pequenos animais) combinados com a inserção como peões de trecho nos processos de construção e manutenção das fábricas e portos, localmente e viajando atrás das obras espalhadas pelo Brasil.

Os funcionários fixos e mais qualificados, e os administradores das fábricas e dos portos, além de uma boa parte dos funcionários públicos qualificados mantêm residência em Belém e pendulam entre os dois municípios, considerando Barcarena somente como lugar de trabalho, realizando sua reprodução, investimentos e planos fora do mesmo. A população local tem pouco acesso a esse segmento do mercado do trabalho, vivendo uma segregação espacial e social.

Os caminhoneiros e marinheiros que passam e encostam no território de Barcarena são oriundos de estados do Sul e Sudeste do Brasil ou de outros países, que se submetem, como funcionários de empresas de transporte terceirizadas ou por conta própria, às exigências e ritmo ditados pelas empresas transnacionais que comandam as diversas cadeias produtivas. Barcarena é para eles somente um porto ou um estacionamento, onde procuram lazer temporário, com impactos nas comunidades locais que não têm acesso aos empregos no setor de transporte, mas são inseridas na reprodução dessa força de trabalho.

Essas dinâmicas, submetidas à lógica da economia globalizada sob um regime de pura convivência e suporte estatal, produzem uma des-re-organização da vida das pessoas locais, que sofrem, tentam resistir e elaboram estratégias de sobrevivência, parecendo obstáculos de um “projeto maior” que só as considera como suporte para a reprodução de alguns setores de força de trabalho e como reserva de trabalho para o trabalho no conjunto de obras em andamento no Brasil sob o comando de um grupo limitado de empresas (trans)nacionais.

Outro lado da mesma medalha é a intensificação das contratações temporárias e terceirizadas, pondo um contingente numeroso, anônimo, invisível, em permanente circulação, que sustenta o funcionamento sem interrupções das cadeias produtivas sem que os trabalhadores possam se organizar para reivindicar seus direitos. São os peões de obra, caminhoneiros e marinheiros e, de certa forma, os trabalhadores que pendulam entre sua cidade de moradia e a cidade onde trabalham.

Neste sentido, a globalização da fronteira no interior da Amazônia tem produzido um não-lugar para seus habitantes e os trabalhadores, ao mesmo tempo funcional para a economia globalizada, mas que somente pode existir com o apoio político estatal. Reconquistar o espaço e afirmar territorialidade parece a principal resistência

possível e estratégica por parte da população, o que tem levado a permanentes disputas e conflitos de terra. Cada sistema migratório emite um sinal para os moradores do lugar: este não é seu lugar, este é seu não lugar. A organização do trabalho através de empreiteiros, com peões de obra, com ênfase na temporalidade e mobilidade do trabalho transmite a mensagem de que não há trabalho ou perspectivas de futuro para trabalhadores de Barcarena. A migração pendular metropolitana implica na mensagem que diz que Barcarena não é um lugar de morar, não é território onde se constrói e investe como família, que será melhor no futuro. Se for possível, muda-se para Belém. O fluxo de transporte vinculado à exportação e movimento portuário emprega pessoas de outros cantos do Brasil e do mundo para quem Barcarena somente é um lugar de passagem, no qual não constroem projetos de vida. As sucessivas desapropriações são o sinal mais forte de que aquele lugar não é dos moradores, e mesmo quem acha que ainda é, teme que um dia será expulso.

Mas esse não-lugar também é objeto de disputa entre quem tenta e faz de Barcarena o lugar de produção, exploração e especulação, e de quem procura tornar (e manter) o lugar como seu espaço de vida. Resistindo a deslocamentos forçados, retornando nas áreas de onde foram despachadas, trabalhar como peão de trecho para investir no seu pedaço de terra em Barcarena, organizando-se em associações e fóruns que marcam a sua presença no território. Contra a mobilidade frenética vinculada ao complexo industrial-portuário, com sua demanda de mobilidade 24 horas, no ritmo das fábricas e das operações portuárias, a população procura sua fixação no território, participa das dinâmicas da divisão e mobilidade do trabalho sem perder o vínculo com seu lugar de origem, mesmo com o medo de nunca mais se sentir em paz na sua terra e sua casa.

Referências

ALMEIDA, A.W. B. **Refugiados do desenvolvimento: Os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização.** Travessia, Revista do migrante: deslocamentos compulsórios & restrições à migração. Ano IX, n. 25, 1996, p. 30-36.

ALVES, J.; THOMAZ JUNIOR, A. **A migração do trabalho para o complexo hidrelétrico madeira.** Jornal do Trabalho. **Anais.** XII Jornada do Trabalho. Presidente Prudente, 2012. Disponível em <http://www.proceedings.scielo.br/pdf/jtrab/n1/32.pdf>, acesso em 25 de março de 2014.

CARMO, Eunapio Dutra. **O Território Educa e Politiza na(s) Amazônia(s): os processos socioculturais da comunidade nova vida e as dinâmicas de expansão industrial em Barcarena.** Rio de Janeiro: Tese (doutorado) Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Educação, 2010.

CASTLES, S. Entendendo a migração global: uma perspectiva desde a transformação social. **Revista Internacional de Mobilidade Humana.** Brasília, ano XVIII, n. 35, p. 11-43, 2010.

_____. Estudar as transformações sociais. **Sociologia, problemas e práticas**, n.º 40, 2002, pp. 123-148.

CASTRO, E. Industrialização, transformações sociais e mercado de trabalho, p. 91-120. In: CASTRO, MOURA, E. MAIA, M. **Industrialização e grandes projetos**: desorganização e reorganização do espaço. Belém: Edufpa, 1995, 410p.

CDP. **Indicadores de desempenho operacional 2013**. Belém: Companhia De Docas do Pará, 2014ª.

CDP. **Empreendimento atualização do plano de desenvolvimento e zoneamento do porto de vila do conde, situado no município de Barcarena, Belém/Pará**. Belém: Companhia De Docas do Pará, 2010.

CDP. Estatísticas de 2013. **Origem e destino das mercadorias**: Relatório gerencial contendo a movimentação de mercadorias, descrita por porto de origem e destino da mesma. Porto de Vila do Conde. 2014. Disponível em <https://www.cdp.com.br/345>, acesso em 10 de setembro de 2014.

CDP. Vila do Conde. Resposta de dados cedidos a partir de solicitação via SIC. 2013.

COSTA, M. S. S. (coord.) **Cadastramento e perfil socioeconômico** de famílias ocupantes da área da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará (CDI/PA) no município de Barcarena. Belém: CDI, UFRa, 2010.

GAUDEMAR, J. P. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Estampo, 1977.

IBGE. Censo demográfico 2010: Deslocamento – Amostra. Disponível em www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1. Acesso em 15 de fevereiro de 2013.

ITF GLOBAL.ORG. FOC Countries. 2012a. Disponível em: < <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-183.cfm>> Acesso em 09 de setembro de 2014.

ITF. What are flags of convenience? ITF, 2012b. Disponível em <<http://www.itfglobal.org/flags-convenience/sub-page.cfm>>, acesso em 09 de setembro de 2014.

MELCHIOR, L. Migrações pendulares e reestruturação metropolitana do Rio de Janeiro. **Anais. XII SIMPURB 2011**. Disponível em <http://xiisimpurb2011.com.br/app/web/arq/trabalhos/23e9220e50d1013991c26aec10a6d6d4.pdf>. Acesso em 02 de agosto de 2014.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Sistema de Tráfego Internacional (STI). Mensagem eletrônica nº 136/2014 - SIC/DIREX/DPF.

MONTEIRO, M.; MONTEIRO, E. Amazônia: os (des) caminhos da cadeia produtiva do alumínio. **Novos cadernos NAEA**, v. 10, n. 2, p. 87-102, dez. 2007, p. 87-103.

MOURA, E. A. F.; MAIA, M. L. **A reorganização do espaço de trabalho e do espaço doméstico das famílias de Barcarena**: os efeitos do projeto Albrás-Alunorte. Belém: UFPa/NAEA/CNPq, 1990, 190p.

PESSOA, Z. S. **A metrópole periférica**: identidade e vulnerabilidade socioambiental na região metropolitana de Natal/RN-Brasil. 2012, 276 fls. Tese de doutorado em ambiente e sociedade (ifch/nepan/unicamp). Campinas, 2012.

ROCHA, G. Fronteira e urbanização na Amazônia: contribuições de Bertha Becker. **III SIMPÓSIO Relações entre Ciência e Políticas Públicas** - Propostas de Bertha Becker para o desenvolvimento da Amazônia. Museu Emilio Goeldi. Belém, setembro, 2013.

SANTOS, E. C. **Os homens por trás das grandes obras do Brasil**. Childhood, São Paulo, 2011.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo, Edusp, 2010.

SASSEN, S. The Global City: New York, London, Tokyo. Princeton, NJ: Princeton University Press – In: CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. A era da informação, economia e cultura, vol. I. São Paulo: Paz e Terra, (1999), 2011.

- SASSEN, Saskia. **Sociologia da Globalização**. Porto Alegre: Artmed, 2010, 240p.
- SAYAD, A. **A Imigração ou os paradoxos da alteridade**. São Paulo: Edusp, 1998.
- SAYAD, A. O retorno: elemento constitutivo da condição do imigrante. **Travessia: Revista do migrante**. São Paulo, ano 13, 2000; (número especial jan. 2000, 34 p.).
- SRFCMB. Sumário do Relatório Final da Comissão Mundial de Barragens: “Barragens e Desenvolvimento: um novo modelo para tomada de decisões”. (World Commission on Dams, 2000, 48 p.) [versão em espanhol, 2000] – disponível em www.dams.org.
- STÜPP, R. Revolta em Jirau reflete superexploração. **Brasil de fato**. 2011. Disponível em <http://www.brasildefato.com.br/node/5967>, acesso em 25 de março de 2014.
- TOURINHO, H. L. Z. (coord.) **Repercussões sócio-econômicas do complexo industrial ALBRAS/ALUNORTE em sua área de influência imediata**. Belém: IDESP, 1991. 337 p.
- UNCTAD. **Review of maritime transport**. 2007. New York and Geneva: United Nations, 2007, 167p.
- VAINER, C. B. A violência como fator migratório: silêncios teóricos e evidências históricas. **Travessia: Revista do migrante**: deslocamentos compulsórios & restrições à migração. Ano IX, n. 25, 1996, p. 5-9.
- VALENTE, A. M. (coord.). **Plano mestre Porto de Vila do Conde**. Florianópolis: LabTrans, 2013.