

AS FLUVIALIDADES EM RIOS URBANOS: AS RELAÇÕES CIDADE-RIO EM ALTAMIRA-PA APÓS A INSTALAÇÃO DA UHE BELO MONTE

José Queiroz de Miranda Neto

Universidade Federal do Pará – UFPA, Campus de Altamira, PA, Brasil
mirandaneto@ufpa.br

Francivaldo José da Conceição Mendes

Universidade Federal do Pará – UFPA, Campus de Altamira, PA, Brasil
francivaldo.edfisica@gmail.com

RESUMO

Este artigo analisa as mudanças nas relações que os habitantes estabelecem com os rios urbanos na cidade de Altamira-PA após a construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte entre 2011 e 2019. Como mediação teórica, utilizamos a noção de “fluvialidade”, que se relaciona à expressão da vida cotidiana que ocorre no e pelo rio, possível pela apropriação coletiva das espacialidades fluviais. No que tange à metodologia adotada, apresenta-se como base o conceito de produção do espaço, sobretudo no que se refere à presença cada vez mais forte das formas formas-conteúdo modernas. A análise se dá mediante às variáveis relacionadas ao acesso ao rio a partir de três dimensões: trabalho, habitação e lazer, tendo como fontes os dados secundários da empresa Norte Energia S.A, entrevistas estruturadas e trabalho de campo. Os resultados apontam que antes de Belo Monte as espacialidades fluviais eram acessadas de modo mais espontâneo e direcionados ao seu uso comum, porém, depois da construção da hidrelétrica, os usos passaram a ser institucionalizados pelo Estado e voltados ao mercado, realidade essa que denominamos de “fluvialidades reprimidas”.

Palavras-chave: Fluvialidade. Rios urbanos. Altamira-PA.

FLUVIALITIES IN URBAN RIVERS: CITY-RIVER RELATIONS IN ALTAMIRA-PA AFTER HPP BELO MONTE INSTALLATION

ABSTRACT

This article analyzes the changes in the relations of inhabitants with urban rivers in the city of Altamira-PA after the construction of the Belo Monte Hydroelectric Power Plant between 2011 and 2019. As a theoretical mediation, we use the notion of “fluviality”, related to the expression of everyday life that occurs in and by the river, made possible by the collective appropriation of river spatialities. About the methodology adopted, the concept of space production is presented as a basis, especially with regard to the increasingly strong presence of modern content forms. The analysis takes place through the variables related to access to the river from three dimensions: work, housing and leisure, having as sources the secondary data of the company Norte Energia S.A, structured interviews and fieldwork. The results show that before Belo Monte, the river spaces were spontaneously accessed and directed to their common use, however, after the construction of the hydroelectric plant, the uses started to be institutionalized by the State and turned to the market, a reality that we call “repressed fluviality”.

Keywords: Fluviality. Urban rivers. Altamira-PA.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho é resultado de uma trajetória de estudos que envolve as redefinições espaciais na cidade de Altamira-PA causadas pela construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte (UHBM), obra localizada a 54 km da cidade e produzida entre os anos de 2011 e 2019. Por conta da elevação do nível do rio Xingu, milhares de famílias situadas mais próximas ao rio Xingu e seus afluentes urbanos foram removidas. As áreas remanescentes, por sua vez, foram transformadas em parques ambientais que alteraram definitivamente a paisagem e a dinâmica espacial da cidade.

Nos estudos sobre a esse tema, notamos uma lacuna relacionada à mudança das relações cidade-rio após a construção desse grande empreendimento. Assim, tendo como recorte de análise a cidade de Altamira, adotamos o seguinte questionamento: como as mudanças na materialidade rio se processam na sociedade local? Para tanto, foi necessária a busca de mediações teóricas capazes de responder, para além de formulações simplistas, como as que relacionam tal processo às ideias de “requalificação urbana” e de “sustentabilidade ambiental”. Na tentativa de entender como cidade e rio se interpenetram dialeticamente, chegamos à noção de “fluvialidade” (OSEKI, 2000), um termo que, embora bastante mencionado, ainda carece de formulações capazes de ampliar suas possibilidades teóricas, especialmente quando relacionamos ao espaço amazônico.

Muita embora estejamos tratando de uma noção, com sentido e significado menos amplo que os conceitos geográficos, as observações de Lencioni (2008) ajudam a entender o nível de abstração que propomos nesse trabalho. Segundo Lencioni (2008, p. 111) “o conceito não se confunde com o real, ele é um reflexo do real, uma representação do real. Como ele é o reflexo do real. É uma representação desse, ele existe a posteriori dos objetos que representa”. Desse modo, ao pensarmos sobre a fluvialidade, temos a utilização de uma abstração, um reflexo do real no pensamento, expresso pela linguagem e que se faz necessário enquanto mediação teórica para se chegar a um resultado, a uma conclusão, a uma síntese. Ele não preenche o real como um todo e, como tal, não traz todas as respostas, mas aponta direções, conduz a formas diferentes de se pensar a realidade.

No âmbito da Geografia, a fluvialidade é ainda menos debatida e, por isso, sentimos a necessidade de buscar outras mediações. O prefixo “fluvio”, do latim fluvialis, relativo a rio e o sufixo “dade”, que “tem como origem o sufixo latino ‘-tati’ formam substantivos abstratos que designam ‘qualidade, modo de ser, estado, propriedade’ (PEZZATI, 1990). Em princípio, considera-se a fluvialidade como a relação das pessoas com o rio (seu sentido mais básico). Nesse caso, ela nasce (e pode morrer) dependendo da profundidade das relações com uma materialidade específica: o rio. A profundidade dessas relações varia tanto pela da distância física (das proximidades e dos afastamentos) quanto da transformação material e simbólica desse rio.

Advertimos, entretanto, que, ao se falar em rio, não estamos tratando de um ente natural ou do sistema ecológico em si (embora esse aspecto não seja desconsiderado). Baseamos nossa visão em Lefebvre (1974), para quem o espaço não é o reflexo ou o palco da ação da sociedade, mas a própria sociedade em movimento. O rio de que tratamos, muitas vezes toma o lugar de “sujeito”, agindo sobre ou sendo objeto de ação na sociedade, condição que faz da fluvialidade uma relação socioespacial. Consideramos, ainda, que essa relação é mediatizada pelas espacialidades fluviais (a beira, o trapiche, a orla, o cais etc.), tendo em vista os contínuos processos de transformação histórica a que são submetidos. Na região amazônica, onde o papel dos rios é preponderante, as espacialidades fluviais são determinantes para a caracterização das cidades e, em certos casos, a própria cidade é, em si, uma espacialidade fluvial, como no caso das cidades ribeirinhas. Cabe ressaltar, igualmente, o papel dos rios como espaços de fluxos e modal de transporte, que constitui relações no/e pelo movimento, como se expressa nos estudos de Nogueira (2008).

O objetivo deste artigo é entender como se processam as novas relações entre a cidade de Altamira-PA e o rio Xingu e seus afluentes urbanos após a instalação da UHBM. Por considerar o objetivo abrangente, elegemos três dimensões de análise: do trabalho, da moradia e do lazer, buscando elementos gerais de investigação mediadas pela noção de fluvialidade.

No que tange à metodologia adotada, apresenta-se como base o conceito de produção do espaço urbano em Lefebvre (1974), sobretudo no que se refere à presença cada vez mais forte das formas formas-conteúdo modernas. Associada a esse plano teórico mais geral, empreendemos uma leitura histórica das relações cidade-rio e suas transformações, desde a constituição das “cidades-beira” (GANDARA, 2013) até a cidade moderna capitalista, buscando (re)definir o conceito de fluvialidade e suas especificidades. Como procedimentos operacionais, analisamos as fluvialidades em Altamira-PA a partir de uma periodização em três momentos, atendendo-se para a produção de espacialidades fluviais que substituem e/ou se sobrepõem às antigas. Os dados são obtidos a partir de relatórios da Norte Energia S.A (NESA), estudos de campo (com demarcação de localizações e levantamento aerofotogramétrico) e entrevistas realizadas em novembro de 2019, com 55 pessoas que moram/circulam no entorno do rio Xingu e outros igarapés urbanos.

A NOÇÃO DE FLUVIALIDADE E OS ESTUDOS URBANOS

As cidades nascem enlaçadas aos seus rios. Desde quando as civilizações passaram a dominar as técnicas da agricultura e se aglomerar em centros urbanos cada vez mais densos, os sítios privilegiados

para a ocupação estariam quase sempre no entorno de rios e lagos devido à necessidade de acesso à água, sobretudo para a irrigação. Historicamente, esse processo foi mais acelerado na Mesopotâmia, berço de várias civilizações do mundo ocidental. Não por acaso, a palavra mesopotâmia vem do grego antigo *Μεσοποταμία*, que significa “terra entre dois rios”, demarcando uma posição entre os rios Tigre e Eufrates (GORSKI, 2008).

À medida do desenvolvimento das técnicas e da incorporação de novas formas espaciais, as cidades foram aos poucos se remodelando a partir de novos sistemas artificiais (SANTOS, 1998). Nas civilizações greco-romanas, por exemplo, já se faziam comuns os sistemas de canalização para uso em banheiros públicos, latrinas e chafarizes. Os romanos aperfeiçoaram a técnica de aquedutos capazes de transportar a água por longas distâncias, tanto em sistemas elevados quanto em dutos subterrâneos (BENEVOLLO, 2003). Paulatinamente, aquela dependência física das cidades em relação aos canais naturais vai se reduzindo, ainda que não o suficiente para se pensar em uma ruptura.

É com a revolução industrial que se inicia um processo mais complexo da relação cidade-rio, que envolve o crescimento das aglomerações humanas e sua diversificação. Aqui, é relevante notar não apenas a capacidade da cidade em canalizar as águas para seu interior, mas o uso intensivo dos rios para o despejo de resíduos e, também, para a moradia da classe trabalhadora mais pobre. Sobre o caso de Manchester, no séc. XIX, Engels (2010, p. 90) afirma “que os estabelecimentos industriais se situam quase todos à margem dos rios ou dos vários canais que se ramificam pela cidade”. No que se refere à habitação, o autor relata a existência de “três filas de casas – a mais baixa surge quase diretamente do rio” (ENGELS, 2010, p. 92). Nesse momento, começa o processo de disjunção mais amplo, no qual a cidade deixa de ser dependente do rio e passa a subjugar-lo. São, portanto, as determinações do processo de produção da cidade que definem o rio, sua forma, função e importância enquanto materialidade.

Verifica-se, a partir de então, uma alteração expressiva dos canais fluviais, sobretudo nas grandes metrópoles da Europa e dos EUA. O rio não perde sua função estratégica, pelo contrário, torna-se um componente fundamental ao processo industrial e ao desenvolvimento da cidade capitalista, uma vez que agora adquire o seu sentido moderno: como “recurso” indispensável ao processo de produção/circulação em larga escala. É com o aparato industrial que as bacias hidrográficas urbanas passam a ser objeto de disputas e de cooperação entre diferentes cidades, suscitando as primeiras iniciativas de gestão compartilhada. Essa nova geopolítica, contraditoriamente, reflete uma mudança importante nas formas-conteúdo dos rios urbanos e a tendência ao aniquilamento de sua materialidade anterior, desvanecendo cada vez mais sua característica de uso coletivo e cooperativo. Essa fase corresponde ao papel preponderante do urbano no mundo moderno, no qual “a cidade explode; o urbano se anuncia; a urbanização completa se prepara” (LEFEBVRE, 2008, p. 84).

Na proporção em que a industrialização se expande e o fenômeno urbano se desdobra pelo tecido social (LEFEBVRE, 2008), ocorre a antinomia moderna cidade-rio. Na maioria das metrópoles industriais, os canais fluviais se tornaram espaços de despejo de efluentes das fábricas e do esgoto residencial, produzindo paisagens representativas da degradação ambiental e de ocupações humanas que se entremeiam ao ambiente poluído. Essa foi, por muito tempo, a realidade do rio Sena, em Paris, do Tâmbisa, em Londres e ainda continua sendo a realidade do rio Tietê, em São Paulo, e de muitos outros no Brasil e no mundo. Tal condição permite conceber a progressiva dissolução do rio como um componente de reprodução da vida social, tornando-o um subproduto da cidade moderna capitalista. Gorski (2008, p. 25) pondera a respeito dos rios urbanos que “a evolução da urbanização foi conseguindo eclipsá-los e anular sua importância, quase restringindo sua presença apenas aos sintomas perturbadores; ou seja, mau cheiro, obstáculo à circulação e ameaça de inundações”.

Quando nos referimos a rios urbanos, abordamos para além de uma visão institucionalizada (como aquela que se baseia na legislação), mas a partir de características gerais que envolvem o processo histórico de produção das cidades. Desse modo, apesar de os marcos legais considerarem o rio enquanto bem de “uso comum”, entende-se que seu uso é cada vez mais objetificado como recurso, como mercadoria e como local de indução de interesses capitalistas, havendo plena participação do Estado. A esse respeito, Seabra (2019), ao abordar os casos do rio Pinheiros e Tietê, aponta os processos de retificação, saneamento, construção de vias marginais e diferentes ações de valorização dessas áreas pelo setor imobiliário, de modo que as características de um sistema ecológico (os meandros e as várzeas) são paulatinamente substituídas ou incorporadas por sistemas artificiais modernos e de uso restrito aos sujeitos de maior poder econômico. Os rios urbanos são, portanto, eixos da produção de espacialidades nas cidades, alvos de interesse estratégico, de disputas e/ou de desigualdade social, a depender das características e do contexto em que se inserem.

É a partir dessas inferências que se chega à ideia de “fluvialidade”, um termo pouco utilizado nos estudos sobre a cidade e, menos ainda, nos estudos em Geografia Urbana. No campo da Arquitetura e Urbanismo, Oseki (2000) nos apresenta um importante texto sobre a fluvialidade do rio Pinheiros, em São Paulo. Partindo da influência do rio no cotidiano das pessoas, o autor relata que, “para a maioria da população que vive ou passa pelo rio, ele é basicamente um espaço operacional de redes urbanas, um não-espaço (ou um espaço que não serve a nada)” (OSEKI, 2000, p. 174). O termo “não-espaço” citado por Oseki (2000), apesar de certo exagero, ocorre na ânsia de enfatizar que os moradores mal conseguem perceber o rio e seus usos, ainda que sejam provocados a isso. Essa realidade certamente não se restringe ao caso do Pinheiros, uma vez que reflete o desdobramento das grandes mudanças estruturais que permeiam a sociedade urbana.

Como citado anteriormente, os canais fluviais foram paulatinamente preteridos como espaços privilegiados de vivências cotidianas. Tal fenômeno se deu, sobretudo, a partir da produção de espacialidades sobrepostas às antigas espacialidades fluviais: a beira, a orla, o porto, os trapiches, as ocupações ribeirinhas etc. Gandara (2013), ao abordar sobre a relação histórica entre as cidades e os rios, apresenta o termo “cidades-beira”, de modo que “a beira foi o elemento definidor na história de constituição dos inúmeros povoados à beira-rio”. Entende-se como beira, então, a área de habitação humana que está na interseção entre o rio e a terra firme, onde ainda prevalecem elementos do sistema ecológico: lama, areia, galhos, animais, vegetação, dentre outros. Contraditoriamente, em muitas cidades brasileiras a beira é, hoje, apenas fragmento da memória de moradores mais antigos, que narram aspectos do vivido em tempo precedente: o cotidiano dos banhos, das lavadeiras de roupa, das embarcações e das atividades da pesca artesanal. Essas lembranças remetem à existência do rio enquanto valor de uso, como apropriação coletiva, em oposição ao espaço moderno desigual, fragmentado e alienado. De certo modo, essas referências nostálgicas das populações podem representar, num outro plano, a utopia de reconciliação da cidade com o rio, abrindo novos horizontes no campo do possível.

Baseado em Oseki (2000), entendemos que a fluvialidade se apresenta como a expressão da vida cotidiana que ocorre no e pelo rio, possível pela apropriação coletiva das espacialidades fluviais. Com o avanço da produção capitalista, algumas formas-conteúdo coletivas ligadas ao rio (por exemplo, a beira) tendem ao desaparecimento, privilegiando os espaços homogêneos, fortemente segregados e cada vez mais restritos. Dependendo do espaço-tempo, as fluvialidades podem aparecer de formas muito distintas, mais ou menos presentes na vida cotidiana, seja na prática concreta, seja na memória coletiva dos sujeitos, enquanto reminiscência. Dadas essas múltiplas dimensões, demarcamos três perspectivas de análise que consideramos essenciais para se abranger as fluvialidades: as dimensões do trabalho, do lazer e da habitação.

No que se refere à dimensão do trabalho, as fluvialidades remetem às atividades que dependem da materialidade rio, como a pesca, as atividades extrativas, a circulação por embarcações, os serviços ligados ao porto, dentre outras. Golvêa (2016), ao analisar as formas de apropriação dos rios, destaca que, embora a característica do uso da água e dos rios continuasse predominante, “a condição desse recurso lentamente se transformava, submetida à terra e a partir da intermediação do trabalho. A água dos rios como um bem comum passava a integrar os domínios de apropriação privada” (GOLVÊA, 2016, p. 66). Esse processo cada vez mais se aprofunda, apesar de existirem condições específicas às vezes não reproduzíveis pelo tempo fabril, como as sazonalidades (as secas e as cheias), o ritmo de produção e a velocidade de transporte. Em certas circunstâncias, o rio impõe o tempo lento, na definição de Santos (1998) e, por isso, demarca algumas relações da fase pré-capitalista e hibridismos nas condições de trabalho.

No que tange à dimensão do lazer, as fluvialidades se manifestam na contemplação, nos banhos, nas práticas esportivas realizadas nos canais fluviais ou adentrando às suas margens a partir da beira, do porto, da orla, dos trapiches etc. Compreendemos o lazer como um conjunto de práticas que expressam as características, hábitos, costumes, um certo tipo de padrão social, que se manifesta a partir de escolha individual ou coletiva, necessariamente voluntária, em diferentes temporalidades cujo sentido suscita a produção de espacialidades.

É fato, porém, que no modelo capitalista prevalece uma tendência a hegemonização das práticas de lazer, cujo sentido sugere uma crescente industrialização do lazer enquanto prática. Essa ubiquidade do lazer industrial é por Mascarenhas (2005) definido como mercolazer, neologismo utilizado para reiterar a subsunção das práticas não programadas àquelas derivadas diretamente da mercantilização das práticas comercializadas no tempo livre. No tempo atual, Mascarenhas (2005) afirma que o tempo do lazer passa a se diferenciar do tempo do trabalho, dicotomia característica da constituição do lazer enquanto prática moderna mercadológica. A isso Santos (2000, p. 32) chamará de “autonomização do lazer moderno” que,

constituído de forma hermética, transforma o lazer em indústria na qual as diversas peças formam um sistema, fechado e autossustentado.

Por essa lógica, as práticas que envolvem o rio são cerceadas e forçosamente limitadas aos que têm condições de pagar pelo seu uso. O mercolazer a que Mascarenhas (2005) se referiu, subsiste em formas produzidas como invólucro do consumo. Embora reconheçamos essa tendência no mundo moderno, não podemos tomá-la como única, principalmente em se tratando da realidade amazônica. Rocha e Matos (2016, p. 50), por exemplo, ao analisarem as possibilidades e limites de lazer na ilha do Combu, em Belém do Pará, abordam o que denominam “lazer na floresta”, demarcado por práticas híbridas que carregam na sua materialidade influências do fenômeno urbano, e o “lazer da floresta”, expressão inerente aos costumes e tradições preexistentes na ilha (ROCHA e MATOS, 2016).

Nesse caso em específico, ainda que existam formas híbridas e ligadas ao mercado, as fluvialidades continuam determinantes por conta da importância do rio nas práticas ali desenvolvidas. Essas formas antagônicas e coexistentes do lazer parecem ser, na dimensão das fluvialidades, componentes essenciais da anatomia do lazer moderno, pois, como disse Santos (2000, p. 34), “há também um lazer popular, rebelde às estatísticas, produzido de baixo para cima”.

Quanto à dimensão da habitação, as fluvialidades se fazem presente pelo ato de morar nas proximidades (ou no próprio leito) dos rios. Tal dimensão articula vivências cotidianas e relações simbólicas muito características, pois a habitação é o espaço das vinculações familiares e dos laços de comunidade mais próximos. Essa característica é permeada de contradições quando pensada em termos de desigualdade urbana, de modo que o rio pode ser tanto o espaço privilegiado por pessoas de alto poder aquisitivo que o adotam como símbolo de status social, quanto pode revelar a face da segregação residencial induzida (SOUZA, 2005), em ocupações pouco atendidas pelo poder público, ausentes ou precárias em termos de habitabilidade e saneamento.

Considerando tais dimensões, chegamos a uma definição, ainda que temporária, das fluvialidades como: (i) a expressão espacial das práticas cotidianas que envolvem o rio, mediadas pela produção/apropriação de espacialidades fluviais; (ii) pode ser utilizado tanto para designar as práticas de grupos específicos, como ribeirinhos urbanos, pescadores, beiradeiros etc., como para expressar as relações cidade-rio de um modo geral, caracterizando os usos a partir de seus moradores; (iii) as fluvialidades surgem, se modificam e desaparecem de acordo com a importância da materialidade rio na vida cotidiana.

Na seção seguinte, abordaremos como essa noção ajuda a entender o processo de modificação das espacialidades fluviais em Altamira-PA até o momento de instalação da usina de Belo Monte.

A CIDADE DE ALTAMIRA-PA E A PRODUÇÃO DAS FLUVIALIDADES

A relação cidade-rio muda significativamente conforme o avanço das técnicas e do processo produtivo. No caso do Brasil, a realidade das grandes metrópoles do centro-sul se aplica apenas parcialmente à realidade amazônica, caracterizada por uma malha hidroviária expressiva, com rios de grande vazão que, certamente, não passam despercebidos no contexto urbano.

Nas cidades pequenas e médias da Amazônia, ainda se percebem relações de maior proximidade entre os canais fluviais e suas populações. No entanto, com a presença dos nexos modernos ligados à urbanização e à construção de grandes empreendimentos (como hidrelétricas, portos e projeto de mineração), se altera a dinâmica de uso dos rios e, por conseguinte, o peso das fluvialidades na vida cotidiana. As implicações dos grandes empreendimentos na Amazônia têm sido objeto de diferentes frentes de análise em Geografia, a exemplo de estudos em Becker (1990), sobre a geopolítica da Amazônia, cotejando, de modo geral, as transformações planejadas pelo Estado tanto na base material (as infraestruturas) quanto na constituição de um sistema de controle político (as instituições), constituindo uma malha de duplo controle: técnico e político.

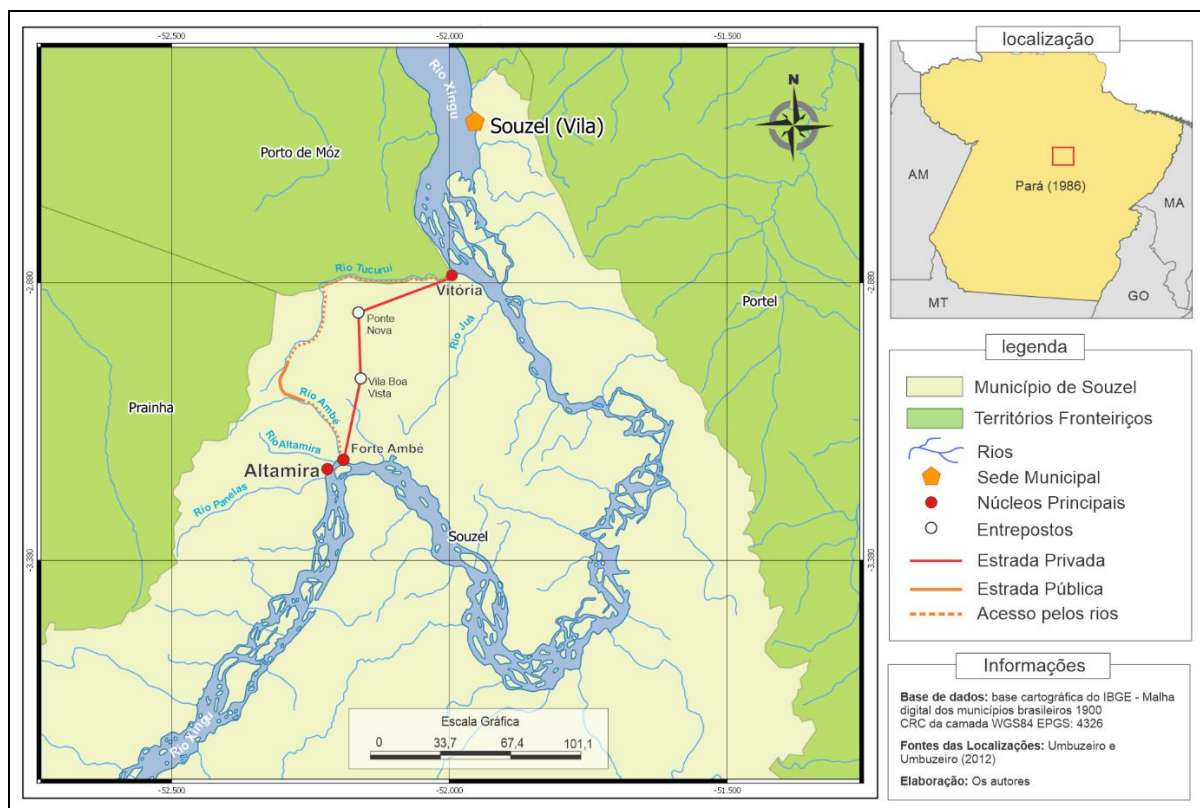
Rocha (2008) analisa as transformações em Tucuruí-PA a partir da construção da usina hidrelétrica, que provocou um amplo processo de reorganização do território em áreas urbanas e rurais. Segundo o autor, produziu-se naquela região uma realidade em que todos passaram a convergir para o lago (ROCHA, 2008), referindo-se ao processo migratório direcionado ao lago artificial e um conjunto de transformações na economia e na política regional como, por exemplo, a criação de novos municípios no sudeste do Pará. Em estudo mais recente, Miranda Neto (2016) analisa os impactos da UHBM na cidade de Altamira e na região de sua influência, ressaltando que houve um processo de reestruturação da cidade de Altamira-PA, com mudanças expressivas nas localizações da habitação e na produção de novas espacialidades, como

residenciais destinados ao reassentamento urbano coletivo (RUC) e loteamentos urbanos particulares conduzidos por empresas incorporadoras.

Esses trabalhos apresentam importantes indicativos sobre o papel transformador das usinas hidrelétricas nesses contextos particulares. Ocorrem, portanto, redefinições espaciais na proporção em que a racionalidade hegemônica passa a determinar o ritmo das ações, como afirmou Santos (1998), mobilizando fluxos, pessoas, relacionamentos, formas de usos do solo. Entende-se, portanto, que, nas áreas em que se instalam esses empreendimentos, o espaço se altera profundamente, novos sujeitos se instalam, alguns passam a redefinir sua ação e outros sucumbem diante da nova realidade imposta de fora.

Na formação histórica de Altamira, importa salientar a presença do rio Xingu e de três afluentes: os igarapés Altamira, Ambé e Panelas (ver figura 1). Desde o século XIX, a região do médio Xingu já se encontrava conectada, em certa medida, à lógica global, na qual o sistema de aviamento e os processos migratórios se orientavam pela divisão internacional do trabalho. Havia, portanto, uma relação direta entre as atividades extrativistas e a crescente produção nos países industriais. A origem da cidade se relaciona ao empreendimento realizado por Raimundo Gaioso no final do séc. XIX, que chegou ao local com 70 escravos, produziu uma estrada de terra para ligar o igarapé Tucuruí (próximo à atual cidade de Vitória do Xingu) ao Forte Ambé, propriedade de Gaioso situada em uma colina às margens do rio Xingu (COUDREAU, 1977). Como afirma Miranda Neto (2016, p. 186), “mais tarde, o espaço de residência dos escravos se torna o sítio inicial de assentamento da cidade, formando um núcleo histórico entre o igarapé Altamira e o rio Xingu”. A localidade em questão foi elevada à condição de cidade-sede em 1911, quando foi desmembrado do antigo município de Souzel.

Figura1 - Mapa de Localização de Altamira em 1896.



Fonte - os autores.

É nesse ponto que iniciamos o recorte espaço-temporal para a análise da relação cidade-rio em Altamira, a partir do qual podemos demarcar três momentos: a) entre 1911 e 1970, caracterizado pelo período da borracha que tem Altamira como uma cidade ribeirinha e os rios como principais vias de acesso; b) entre 1970 e 2010, demarcado pela abertura da Transamazônica (BR-230) e pelas ocupações urbanas às margens dos rios e igarapés; e c) a partir de 2011, que tem como evento fundamental o processo de reestruturação da cidade após a introdução da UHBM, quando o uso é limitado ao que é determinado pela

NESA e as ocupações urbanas são afastadas dessas áreas, condição a que denominamos “fluvidades reprimidas”.

Tomemos o primeiro momento como aquele que marca a característica de Altamira como uma cidade ribeirinha, isto é, aquela que articula as múltiplas dimensões de sua vida cotidiana à existência do rio (TRINDADE JÚNIOR, 2013). Um pouco depois de sua fundação, já no ano de 1920, a cidade de Altamira possuía em torno de 1.000 a 1.500 habitantes na sede municipal (UMBUZEIRO e UMBUZEIRO, 2012) e a atividade predominante era a extração da borracha, sendo o rio Xingu uma das últimas fronteiras do látex na Amazônia.

Ao longo das áreas de extração, o controle da força de trabalho se dava pelo controle das rotas de passagem das embarcações. Segundo Weinstein (1993), havia pontos na descida do rio chamados “paga-contas”, nos quais “qualquer seringueiro detido ali, em seu caminho rio abaixo, que não pudesse provar que estava com suas contas em ordem, seria sumariamente embarcado de volta para o seringal” (WEINSTEIN, 1993, p. 215). Em Altamira, esse local foi o Forte Ambé, um espaço controlado por José Porfírio Junior, seringalista e senador estadual, um dos “notáveis” (SANTOS, 2009) que conduziam a vida econômica naquela região. Após chegar ao Forte Ambé, a borracha seria transportada até o porto de Vitória por uma “estrada privada”, também reservada ao uso restrito de José Porfírio. Essa rota, de 48 km, foi construída em função das cachoeiras que dificultavam o transporte de produtos na volta grande do Xingu (ver mapa 1), sendo necessária uma “estrada de varação” (WEINSTEIN, 1993), como eram denominadas as vias artificiais utilizadas para encurtar as pequenas distâncias entre os rios.

É possível afirmar que existia um relativo controle dos territórios à beira-rio. Apesar de a propriedade da terra não ser determinante, o Estado fazia concessões aos “coronéis” da borracha para seu uso. Estes, pelo poder a eles atribuído, dominavam vastas porções próximas aos cursos fluviais e definiam suas estratégias para produção/circulação dos produtos.

No tempo das fluvidades determinantes, Altamira apresenta a tipologia de uma “cidade da floresta”, na definição de Trindade Júnior (2013, p. 6), “associadas à circulação fluvial e com fortes elos em relação à dinâmica da natureza e à vida rural não moderna”. O espaço do rio, aqui, não se resume apenas ao sítio de instalação da cidade e tampouco à mera contemplação ou atração paisagística. É, sobretudo, onde estão as bases de reprodução da vida em suas múltiplas dimensões, de onde tudo chega e para onde tudo converge.

Altamira tem, nessa época, as características das pequenas cidades às margens dos rios, com fraca articulação com os centros urbanos ao seu entorno, economia pouco diversificada e predominância de atividades rurais, como a pesca e o extrativismo (OLIVEIRA, 2006). A Figura 2 apresenta uma fotografia da beira de Altamira da década de 1940, na qual se observa, no primeiro plano, uma parte do leito do rio ligeiramente encoberto pela vegetação, com diferentes atividades do cotidiano da cidade. Ao fundo, o avião anfíbio Catalina PBY pousava no rio Xingu, demonstrando não haver caminho possível para se chegar à cidade que não passasse pelas águas.

Figura 2 - Foto de um trecho da beira de Altamira na década de 1940.



Fonte - Acervo digital do IBGE (2014). Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/>>.

A beira é o espaço do uso comum, da cooperação e do encontro face a face, na qual as dimensões do trabalho, do lazer e da habitação por vezes se mesclam e se confundem. A existência dessa espacialidade fluvial, talvez a mais antiga da relação cidade-rio, é a que melhor representa as fluvialidades nesse período, uma vez que a cidade de Altamira depende exclusivamente do rio para quase tudo. As estradas, apesar de existentes, não mais faziam que conectar comunidades rurais mais próximas e encurtar o caminho entre diferentes canais fluviais. Nesse momento, apesar de haver a pobreza e a desigualdade urbana, o uso do rio como status social não fazia sentido, pois a beira era acessível à população de modo comum.

Naquele contexto, o tempo seguia outra lógica que não necessariamente o tempo do relógio ou da demanda globalista. É nesse cotidiano, lento, que as relações com o rio se estabelecem, no qual os atos de lavar louças e roupas nos cursos d'água se relacionam diretamente ao ato de banhar, nadar, entreter-se à beira-rio. Desse modo, a separação entre trabalho e lazer evidente na moderna sociedade industrial, tal como definiu Mascarenhas (2005), não era uma característica predominante.

Essa é a realidade da cidade até a década de 1970, quando se tem quase que paralelamente o fim da atividade extrativa do látex e a construção da rodovia Transamazônica (BR-230). Abre-se, assim, um novo período, entre 1970 e 2010, determinado pela colonização dirigida às margens das rodovias, orientada pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). A partir de então, a cidade de Altamira se torna o ponto de encontro de processos migratórios, de frentes econômicas ligadas ao capitalismo moderno e, por conseguinte, de novos sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 1998). Define-se, pois, uma contradição fundamental: ao mesmo tempo em que a cidade adentra aos canais fluviais, tornando-os vetores de ocupação urbana, os rios se apresentam como obstáculos, como barreiras a serem superadas. Em Altamira, esse processo se inicia com o intensivo movimento migratório resultante do Programa Integrado de Colonização (PIC), que considerava a cidade como uma rurópolis, ou seja, um centro urbano de suporte aos novos espaços advindos do processo de colonização dirigida.

Em decorrência das dificuldades de estabelecimento das famílias nas áreas rurais, o intenso fluxo migratório para Altamira foi inevitável, sobretudo entre os anos de 1970 e 1990. Dentre os espaços modificados, a antiga beira deu lugar ao muro de arrimo e, posteriormente, ao conjunto arquitetônico da orla. No curso dos Igarapés Altamira e Ambé, ainda próximos à área central da cidade, se multiplicam as residências em palafitas, que se estendem até o leito do rio, encobrimo-o quase por completo. A produção dessas novas espacialidades não chega a produzir uma disjunção completa na relação cidade-rio, mas evidencia uma oposição na qual a vida cotidiana se torna menos condicionada à existência dos canais fluviais.

É desse contexto que notamos a sobreposição de generalidades às singularidades. A cidade passa a incorporar, paulatinamente, elementos muito mais ligados ao ideário da modernidade. O caso do fluxo migratório que deriva do PIC se relaciona à inserção do eixo da rodovia Transamazônica (BR 230). Nesse contexto, aos poucos a cidade ribeirinha cede lugar à cidade à beira-rio, que possui apenas algumas de suas dimensões voltadas ao rio, conforme argumenta Trindade Jr. (2013). Estar à beira do rio não torna a cidade ribeirinha, daí porque o autor sugere cuidado ao se analisar o processo de urbanização da Amazônia, pois as formas-conteúdo existentes nesse espaço são múltiplas, demonstrando uma urbanodiversidade (TRINDADE JR., 2013).

A figura 3 é representativa do momento a que nos referimos. Uma área ocupada por residências em palafitas situadas no leito do igarapé Ambé, cujos acessos se dão, no período menos chuvoso, pelo chão seco da planície aluvial e, nas cheias, por pontes de madeira denominadas “estivas”. Ao centro, uma criança parece caminhar no sentido do canal, enquanto a outra, em uma casa, eleva-se a certa distância do solo por conta das palafitas. Trata-se de uma paisagem que, durante muito tempo, se fez presente na cidade, incluindo grandes extensões dos Igarapés Altamira, Ambé e no próprio leito do rio Xingu.

Figura 3 - Casas em palafitas no leito do Igarapé Ambé.



Fonte - Os autores (2009).

Diferentemente do tempo em que predominava a cidade ribeirinha, onde os resíduos urbanos eram simplesmente diluídos na imensidão do Xingu, agora o rio se torna o principal destino para despejo do esgoto, fluindo o material orgânico em decomposição e exalando o mau cheiro. A ausência de saneamento, as vias irregulares e a precariedade dos acessos configuram esses espaços, de acordo com o IBGE, como sendo de “aglomerados subnormais” (IBGE, 2010). Por conta da habitação em cotas altimétricas mais baixas, grande parte dessas casas eram inundadas no período de cheias, como ocorreu em março de 2009, quando mais de 20 mil famílias ficaram desabrigadas.

Ao mesmo tempo em que os canais fluviais representam obstáculos (ambientais, sociais e de saúde pública) à habitação, também estão ligados à manutenção da renda familiar. Na Amazônia, as baixadas urbanas são os espaços que “sobram” dos processos de ocupações formais (sobretudo por conta de sua condição jurídica) e, por isso, são ocupados por populações de baixíssima renda, manifestando, segundo Abramo (2002), a “lógica da necessidade”. No caso em questão, os baixos custos das moradias (preços dos aluguéis, da energia e dos impostos), a proximidade da área central (tarifas de transporte) e a existência da pesca como atividade auxiliar de renda são alguns atributos que aproximam esse grupo populacional dessas áreas.

Nesse momento, as relações entre a população e o rio ainda se mantêm enquanto resquício das práticas anteriormente vivenciadas, sobretudo relacionadas à pesca e às atividades de lazer. A orla, muito embora modificada e moderna, ainda é o principal espaço do encontro entre as pessoas, local para onde a cidade converge em tempos de festividades locais. As atividades de trabalho nas olarias dos Igarapé Ambé e Panelas (destinadas à produção local de tijolos) se mantêm vivas, apesar da baixa remuneração da atividade.

O expressivo adensamento populacional possibilitou a produção de muitos espaços de lazer espontâneos, como a praia do Pajé, a praia do Sossego, a praia do Amor, a praia do Besouro, a praia do Pedral, a Prainha, a Praia do Massonório, as Três Pontes do Ambé, a praia do Pepino, o Trapiche e o Porto Seis (MENDES, 2018). Percebe-se, então, a coexistência de múltiplas formas de interação homem-rio, muitas das quais estabelecidas pelas conexões com o período anterior, de sorte que, ainda fragilizadas, as fluvialidades se faziam presentes.

Em 2010, Altamira já supera 76 mil habitantes na sede municipal (IBGE, 2010) e cresce em várias direções ao longo das rodovias. A antiga “cidade da floresta” vai deixando de lado sua vida ribeirinha e tomando lugar como “cidade na floresta” que, segundo Trindade Júnior (2013, p. 6), “tende a se articular principalmente às demandas externas à região, fazendo do ecossistema florestal um elemento de pouca

integração aos novos valores da vida urbana, sendo mesmo sua negação”. A vocação extrativista de Altamira é, agora, suprimida pelas atividades agropecuárias, comerciais e de serviços, funções que são potencializadas pela posição de subcentro regional que passa a exercer desde a década de 1970. Considera-se, assim, nesse período, a presença de fluvialidades fragilizadas, provenientes de relações com o rio que acontecem apesar das condições adversas de trabalho, de habitação e de lazer. Não se trata de um rompimento total em relação ao passado, pois o viver na cidade ainda se subordina, em certa medida, à dinâmica dos canais fluviais.

Esse, contudo, não é o último estágio a se considerar na análise das relações cidade-rio em Altamira. No ano de 2011 é liberada a licença de instalação da usina de Belo Monte, uma obra do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) do Governo Federal, com capacidade instalada de 11.233 MW. Nesse momento, a cidade de Altamira e o rio Xingu adentram ao debate estratégico da produção energética no Brasil e no mundo. Os processos que envolvem o uso do rio são, agora, mediados por ações institucionais estranhas ao local e fortemente controladas, fazendo emergir as fluvialidades reprimidas, condição esta que será debatida na seção seguinte.

O CERCEAMENTO DO RIO E AS FLUVIALIDADES REPRIMIDAS

A construção da UHE Belo Monte, efetivada entre 2011 e 2019, foi um evento de grandes proporções que promoveu redefinições espaciais importantes na cidade de Altamira-PA, sobretudo na área próxima aos igarapés Altamira, Ambé e Panelas. Houve um processo de remoção de mais de 22 mil pessoas de áreas sujeitas à inundação e a construção de seis loteamentos urbanos destinados ao assentamento de mais de seis mil famílias (MIRANDA NETO, 2016). Belo Monte nos apresenta o único exemplo, no Brasil, de impacto direto em uma extensa e densamente habitada área urbana de 486,53 hectares, considerando que a maior parte das grandes hidrelétricas brasileiras têm afetado, em geral, áreas rurais.

O mapa da figura 3 apresenta a Área Diretamente Afetada Urbana (ADA Urbana) e os Reassentamentos Urbanos Coletivos (RUC) em Altamira, que representam grande parte das transformações advindas com a construção da hidrelétrica. Vale ressaltar que as áreas afetadas são as mesmas que outrora abrigavam as casas em palafitas do processo de ocupação anterior, às margens do rio Xingu e Igarapés, e com precário acesso a serviços públicos básicos. Os RUC, por sua vez, foram construídos em áreas mais distantes tanto do centro da cidade como dos principais canais fluviais, com exceção dos loteamentos Laranjeiras e Pedral, que reservam uma conexão aos rios e igarapés que cortam a cidade.

Figura 3 - Área Diretamente Afetada Urbana e reassentamentos urbanos – 2020.



Fonte - Base de Dados Google Earth, Trabalho de Campo e Norte Energia (2011).

As áreas situadas no entorno dos igarapés passaram a ser tuteladas pela NESAs, considerando o papel da empresa em garantir as modificações previstas no Plano Básico Ambiental (PBA). A partir de 2013, muitos moradores se surpreenderam com uma placa afixada em vários pontos de seu bairro, que alertava: “Atenção. Não construa. Essa área será reurbanizada. Consulte o plantão social” (STRONLI, 2015). Tratava-se do procedimento denominado “congelamento” (NORTE ENERGIA, 2014), pois uma vez finalizado o cadastro social, quaisquer benfeitorias realizadas seriam desconsideradas para fins de indenização.

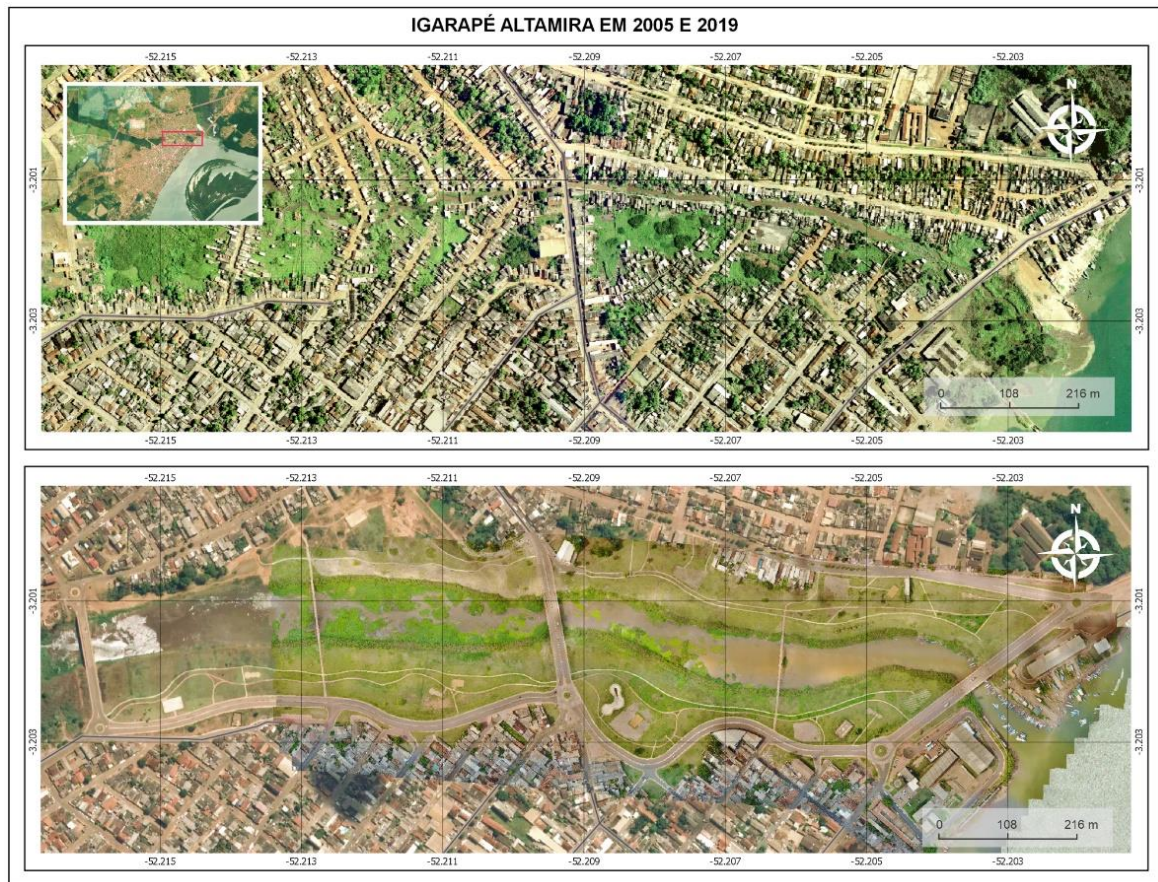
Por conta dessa limitação e aguardando o processo de reassentamento (que foi finalizado apenas em 2015), os moradores deixaram de fazer a manutenção das pontes de madeira utilizadas para a mobilidade entre as residências em palafitas. No ano de 2014, muitas pessoas tiveram que ser resgatadas de suas casas por conta das cheias do rio Xingu e 152 famílias foram remanejadas em abrigos provisórios (PORTAL G1, 12/03/2014). Em parte, esse acontecimento se deu devido à interferência da NESAs, que ensejou mudanças em diversos aspectos da vida cotidiana dos atingidos urbanos antes mesmo de ocorrer a remoção. Nesse caso, o vivido passou a ser determinado pelas ações de uma empresa privada, com intencionalidades estranhas ao local.

Desse modo, ainda que aquela espacialidade não estivesse plenamente modificada do ponto de vista de sua forma (a modificação efetiva da infraestrutura), o conteúdo já não era o mesmo, pois estava em andamento um processo de institucionalização e cerceamento das atividades desenvolvidas no curso dos rios. A moradia, a pesca, a extração mineral de areia, seixo e argila, bem como as atividades de lazer passaram por uma desconstrução simbólica e material. Trata-se das fluvidades reprimidas, demarcadas por ações limitadas não pelo sistema ecológico em si (o rio, a várzea e suas barreiras físicas), mas pela intencionalidade de sujeitos que agem de acordo com interesses econômicos.

Isso nos desafia a pensar sobre a maneira pela qual o “uso comum” do rio é relativizado pela incorporação de um crescente padrão mercadológico, definindo sua qualidade enquanto valor de troca. No processo de produção da UHBM, não há como especificar que neste ou naquele lugar o rio se transformou em mercadoria, pois, quando consubstanciado em “recurso hídrico de aproveitamento energético”, este se torna mercadoria em qualquer lugar onde mantenha seu fluxo. Trata-se, como afirmam Batista e Miranda (2019), da redução dos rios enquanto lugares de “hidronegócios”, de modo que “eles foram substantivados como objetos/produtos/mercadorias, redimensionando a cultura de uso dos rios à perspectiva mercantil” (BATISTA e MIRANDA, 2019, p. 118). No caso de Altamira, uma parte da cidade estava no caminho desse grande hidronegócio e os processos de despossessão e controle foram componentes essenciais na operação dessa atividade. Por essa lógica, muito embora houvesse, no passado, outras formas de domínio do rio, nenhuma delas quebrou ou modificou tantas relações como as que se produziram pela usina hidrelétrica de Belo Monte.

Os pontos tradicionais de acesso ao rio, que eram usufruídas livremente pelos habitantes, passaram a sofrer consideráveis restrições. Antes havia uma maior diversidade e informalidade dos locais em que as pessoas adentravam aos canais fluviais. Após a intervenção da Norte Energia, esses pontos de acesso foram todos modificados sob a ótica do empreendedor, atendendo ao “Plano de Requalificação Urbana” (NESAs, 2011). Um dos componentes desse plano é a criação de parques nas áreas afetadas dos Igarapés Altamira e Ambé. A figura 4 apresenta um trecho do igarapé Altamira em 2005 e em 2019, demonstrando como foram profundas essas mudanças na paisagem urbana.

Figura 3 - Igarapé Altamira em 2005 e 2019.



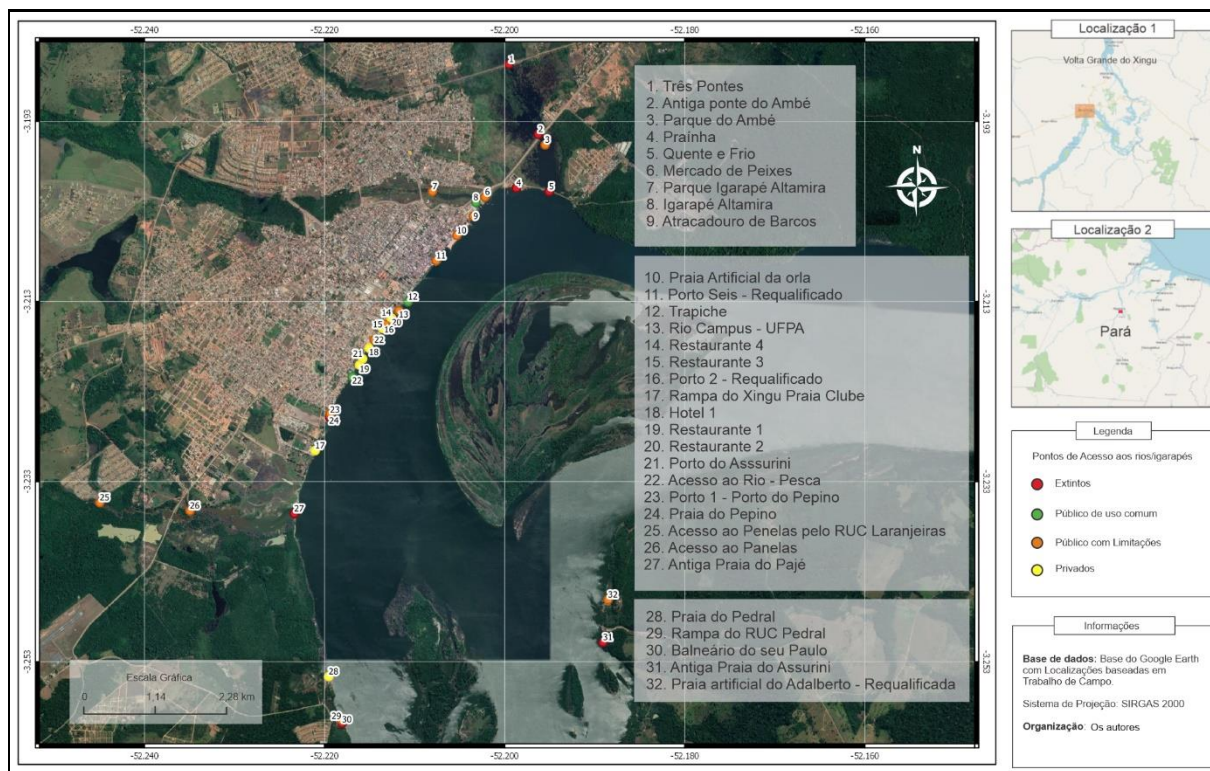
Fonte - Aerofotogrametria da Sectam (2005) e Ortomosaico criado pelos autores (2019).

Ao longo desse trecho, mais de três mil lotes urbanos foram removidos (NORTE ENERGIA, 2013) e a área em questão redefiniu sua configuração espacial, com o alargamento do canal do igarapé Altamira e a construção de um parque com calçadas, quadras poliesportivas, pontes para passagem de veículos, passarelas para pedestres, dentre outras modificações.

A respeito das iniciativas que envolvem a ideia de “requalificação”, concorda-se com Vasconcellos e Mello (2003, p. 62) quando afirmam que “o [prefixo]’re’ é uma estratégia que considera (ou finge considerar) a inclusão do Tempo na análise do Espaço, sem, contudo, explicitar um significado e uma metodologia para tal”. Trata-se de uma estratégia recorrente que envolve o Estado e as classes dominantes na tentativa de legitimar novos tempos, promovendo o embelezamento de certas áreas e definindo que culturas ou práticas devem ser selecionadas e valorizadas.

Para além do Igarapé Altamira, esse conjunto de modificações espaciais se estendeu ao longo do rio Xingu e dos canais fluviais da cidade, como parte dos cursos dos igarapés Ambé e Panelas (ambos no perímetro urbano de Altamira-PA), compondo um cinturão institucional sob tutela da Norte Energia. Com efeito, muitas áreas que eram públicas de uso comum foram extintas ou modificadas, tendo o seu uso restrito. O mapa da Figura 4 apresenta 33 pontos de acesso aos rios/igarapés, incluindo as seguintes categorias: privados (com acesso restrito aos proprietários ou mediante pagamento), público de uso comum (sem restrições conhecidas), público com limitações (por exemplo destinadas a apenas alguns sujeitos ou atividades) e extintas (excluídas em função da requalificação urbana).

Figura 4 - Igarapé Altamira em 2005 e 2019.



Fonte - Os autores.

Dos pontos averiguados, 23% são áreas privadas nas quais o uso é reservado aos proprietários ou são limitados ao pagamento, a exemplo de clubes e restaurantes com acesso ao rio. Essa, contudo, é uma definição ainda difícil de ser precisa, uma vez que grande parte dos agentes de maior poder aquisitivo mantiveram suas propriedades às margens do rio Xingu, com rampas e garagens para lanchas dentro dos próprios terrenos (as marinas particulares). Muito embora os espaços públicos sejam dominantes, com 54% dos pontos averiguados, apenas 8% se apresentam como de uso comum, que em geral são áreas onde se pratica a pesca, a travessia de barco, os trapiches e rampas nos quais se realizam atividades variadas, sem uma restrição específica. O restante, ou seja, 46% das áreas públicas analisadas, sofreu algum tipo de destinação específica, seja para atividades recreativas (praia artificial), seja para atividades ligadas à pesca e atracadouro de barcos/balsas. Houve, portanto, um tipo de zoneamento territorial das áreas próximas aos rios, gerando uma maior fragmentação.

Ressalta-se, ainda, a existência de 23% de áreas que antes tinham algum acesso ao rio e que foram extintas ou estão em pleno desuso por conta de limitações artificiais da nova infraestrutura implantada pela NESAs, como a Praia do Pajé e o circuito das três pontes (vários balneários informais ao longo das pontes de madeira na rodovia Transamazônica). Em ambos os casos, a existência da barragem no rio Xingu e a elevação do nível da água inviabilizou a existência desses espaços. Por conta dessas limitações, o fluxo de pessoas voltadas ao banho e ao lazer foi direcionado, em parte, para a praia artificial localizada junto à orla da cidade. Outros sujeitos, contudo, passaram a frequentar balneários mais afastados do centro da cidade (MENDES, 2018), para além do cinturão institucional concebido pela Norte Energia.

Para compreender de que forma a população entende a presença do rio no seu cotidiano, foi realizada uma entrevista fechada com 25 questões relacionadas ao perfil geral dos entrevistados e a percepção a respeito dos canais fluviais mais próximos. Foram ouvidas 55 pessoas (em modo anônimo) de 12 bairros, com concentração nas áreas mais próximas aos rios Xingu e Igarapé Altamira, sobretudo entre os bairros Centro e Explanada do Xingu. Muito embora as águas nesses canais fluviais não estejam aterradas ou canalizadas, 26% dos entrevistados disseram não saber da existência de algum rio/igarapé e 12% não responderam corretamente o nome do curso d'água. Além disso, 75% das pessoas disseram não fazer

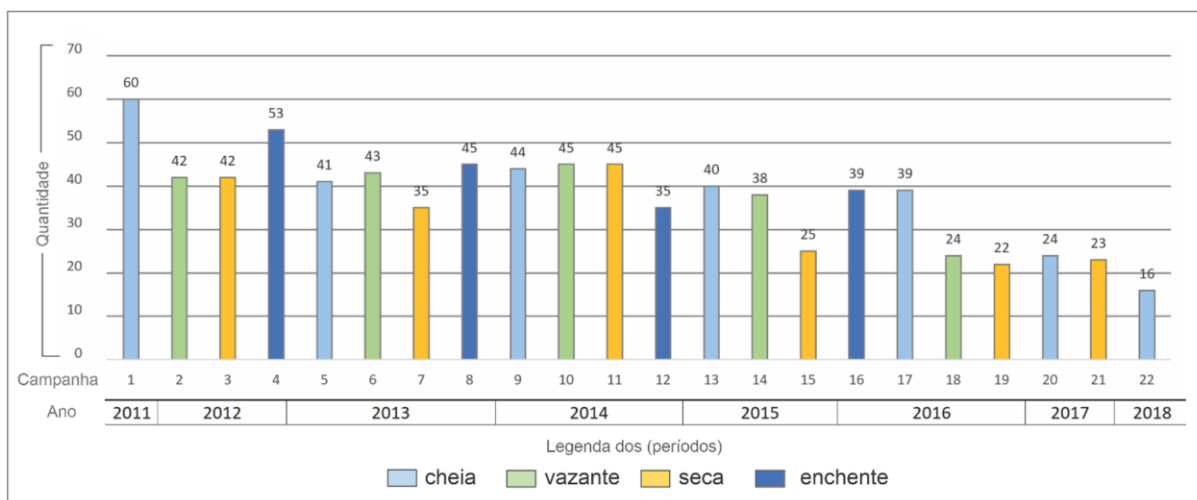
qualquer utilização para fins de trabalho, muito embora 69% utilizem o rio para alguma atividade de lazer, principalmente aos finais de semana.

Apesar de localizados próximos aos circuitos de bares e restaurantes no entorno da Orla e ao longo do rio Xingu (ver Figura 4), 51% dos entrevistados disseram não frequentar esses bares/restaurantes, dado que pode apontar a existência de um nicho preferencial de classe média para esse tipo de estabelecimento. No que tange ao acesso direto ao rio, 49% afirmam que o fazem apenas pela Orla e 23% pelo Porto do Assurini, demonstrando uma característica bem restritiva que corrobora o caráter excludente do planejamento produzido após a instalação de Belo Monte.

O cerceamento do rio é, então, a expressão utilizada para designar um conjunto de limitações físicas, simbólicas, jurídicas e, sobretudo, sociais que funcionam como repressoras das fluvialidades. Diferentemente do período anterior, entre 1970 e 2011, no qual as pessoas tinham maior poder de decisão sobre o que fazer (e como fazer) em relação ao rio enquanto um recurso social de uso comum, hoje se estabelece um maior controle por parte do Estado e da Norte Energia, que ordenam os espaços, determinam os pontos de acesso ao rio e quem pode acessá-los (ou em que tempo). Tem-se, então, a emergência das fluvialidades reprimidas.

Essa redução de acesso ao rio é, inclusive, demonstrada por estudos da Norte Energia, que avaliou o número de proprietários de embarcações de frete/aluguel entre 2011 e 2018 a partir de campanhas periódicas de levantamentos de dados, considerando o momento anterior a 2016 (pré-enchimento do reservatório – campanhas 1 a 15) e posterior (pós-enchimento do reservatório – campanhas 16 a 22). Esses proprietários prestam serviços relacionados a fretes e cargas, empresas formalizadas de transporte, transporte autônomo por meio de voadeiras, balsas e embarcações de pequeno porte (Gráfico 1).

Gráfico 1 - Números absolutos dos proprietários de embarcações de frete/aluguel.



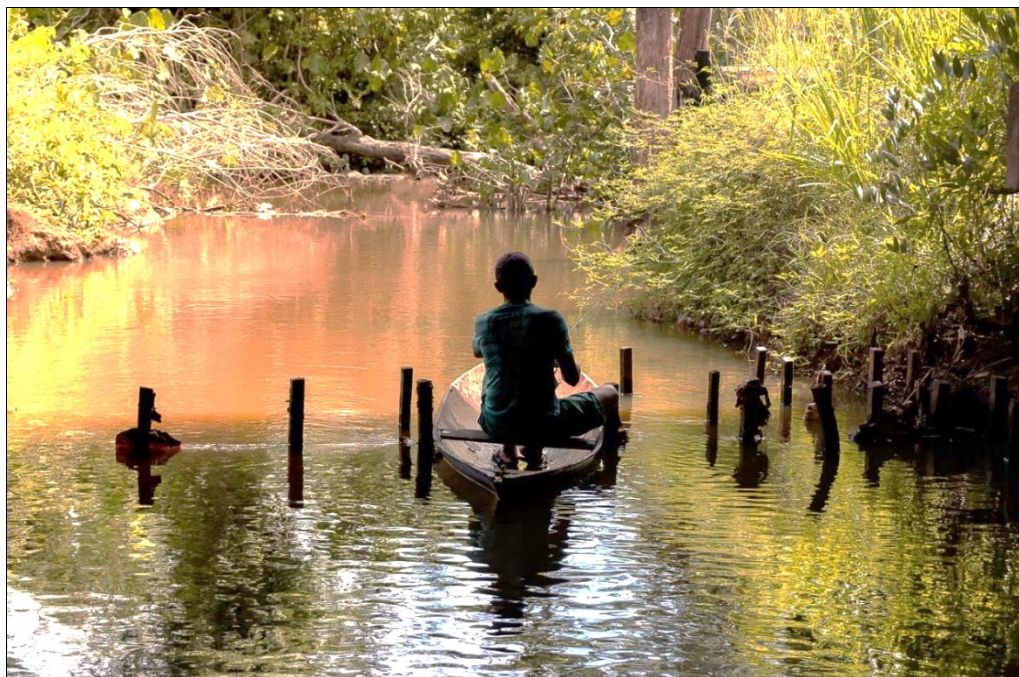
Fonte - Relatório da NESA. Disponível em <http://licenciamento.ibama.gov.br/Hidreletricas/>.

Esses dados estão direcionados a toda volta grande, incluindo atividades em áreas rurais, mas é igualmente um importante indicador da redução das atividades de navegação profissional e autônoma nos rios da região e são fundamentais para se constatar a existência das fluvialidades fragilizadas. De acordo com o relatório da NESA (2019), um dos fatores para a redução dessa atividade é a construção de uma rede de estradas que interligam zonas urbanas e rurais, permitindo opções mais rápidas de transporte em nível regional. Acredita-se que essa tendência seja ainda mais forte na cidade de Altamira, considerando o conjunto de infraestruturas produzidas ao longo do período de construção do empreendimento hidrelétrico.

No caso do rio Xingu, transformado em “hidronegócio” (BATISTA e MIRANDA, 2019) por conta da instalação da usina de Belo Monte, esse processo se deu de forma bem mais rápida e foi possível observar suas nuances em tempo real. Obviamente não se trata de uma limitação total, pois a fluvialidade sempre existe na medida em que há o uso social do rio. Porém, cada vez mais se processa uma limitação

de suas possibilidades. A fotografia da Figura 5, registrada em 2019, mostra um pescador abaixo da ponte sobre o Igarapé Altamira, uma área de alto tráfego de pessoas e veículos. Tal imagem expressa, então, algumas permanências, ainda que resistentes, das fluvialidades nos rios urbanos.

Figura 5 - Pescador abaixo da ponte sobre o Igarapé Altamira.



Fonte - Acervo pessoal dos autores.

Em Altamira, as fluvialidades reprimidas surgiram por conta da necessidade de um controle sobre o espaço do rio, sobretudo o seu leito. Desse modo, os processos que envolvem as interferências diretas nos canais fluviais (barragens, aterramentos, retificações, macrodrenagens etc.) se dão a partir de interesses econômicos alheios à coletividade. Deve-se considerar, então, que essas formas produzidas pelos atos da “modernidade”, como as que se dominam de “requalificação urbana”, são, como expressa Santos (1996), objetos imbuídos de um discurso. Esse discurso, por sua vez, conduz energicamente ao processo capitalista de produção do espaço, sendo este, por sua essência, desigual. Entretanto, as fluvialidades reprimidas são também insurgentes, como designa Oseki (2000, p. 174), “esse rio tornou-se um lugar tanto de revolta como de resistência. O vivido acuado se mostra como violência, como indiferença (ausência), como excrecência”. Por essa lógica, cada ato que contravenha à ordem do uso do rio se torna, por si, um ato de resistência, seja nas dimensões da moradia, do trabalho, do lazer, dentre outras. O retorno à fluvialidade é, de certo modo, a utopia da reconciliação da cidade com o rio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo versou sobre o tema da relação cidade-rio em Altamira-PA após a construção da UHBM. Como aporte teórico, utilizamos a noção de fluvialidade, que no Brasil tem sido trabalhado por Oseki (2000) de modo mais geral e introdutório. Ousamos, então, abordá-la de forma mais abrangente, tentando construir as subjetivações necessárias para ampliar suas possibilidades. Para tanto, designamos primeiramente as dimensões de análise prioritárias: do trabalho, da moradia e do lazer, de modo a centralizar o debate em temas que sejam tangíveis do ponto de vista da obtenção de dados.

Ao se fazer uma análise histórica, nos deparamos com três momentos distintos das relações cidade-rio em Altamira. Em cada período, há um conjunto de formas-conteúdo diferenciadas que indicam

transformações nas espacialidades fluviais (por exemplo, da beira à orla) que dão significado às fluvialidades. Dos períodos delimitados, nenhum deles tem de forma tão imperativa a utilização do rio enquanto recurso de uso capitalista quanto aquele demarcado pela introdução da UHBM no rio Xingu, a partir de 2011.

Com as fluvialidades reprimidas, percebemos que existe um maior controle dos pontos de acesso e um cerceamento do rio a partir de um sistema desigual de planejamento, que expulsou os pobres da área afetada. De certo modo, o rio se fechou, mas não para todos, pois manteve os privilégios de alguns sujeitos, como proprietários fundiários, empresas do setor hoteleiro, bares e restaurantes. Os excluídos, na realidade, são aqueles que não podem pagar pelo seu uso.

Muito embora a história das cidades modernas indique que as novas relações geralmente são tecidas baseadas no mercado ou visando a algum tipo de lucro, não se pode, entretanto, dizer que essas relações não são passíveis de renovação. Ainda se vê a pesca ao longo dos igarapés Altamira e Ambé, assim como atividades de lazer que atravessam a fronteira do que é planejado ou aceito do ponto de vista jurídico-político. Sobre as especificidades dessas novas relações cabem, por certo, reflexões específicas e desafiadoras que nos possibilitarão compor uma nova e instigante agenda de estudos.

REFERÊNCIAS

- ABRAMO, Pedro. **Uma teoria econômica da favela: quatro notas sobre o mercado imobiliário informal em favelas e a mobilidade residencial dos pobres**. In: Cadernos IPPUR/UFRJ. Ano XVI, n2, ago-dez 2002
- BATISTA, I. M. S.; MIRANDA, L. M. **Os Hidronegócios nos rios da Amazônia**. In: Revista Brasileira de História, vol.39 no.81 São Paulo May/Aug. 2019, Epub July 15, 2019. <https://doi.org/10.1590/1806-93472019v39n81-06>
- BENEVOLO, L. **História da Cidade**. 3ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1997.
- BECKER, B. K. **Amazônia**. São Paulo: Editora Ática, 1990 (Série Princípios) COUDREAU, Henri. **Viagem ao Xingu**. São Paulo: Editora da USP, 1977.
- ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo, 2010.
- ESTRONIOLI, E. **Belo Monte vai remover 2.000 famílias em dois meses em Altamira**. In: Amazônia Real, 03/02/2015, disponível em: <https://amazoniareal.com.br/belo-monte-vai-remover-2-000-familias-em-dois-meses-em-altamira/>
- GANDARA, G. S. **Cidades-beira: raízes urbanas e suas relações com o ambiente/natureza**. In: XXVII Simpósio Nacional de História. Natal-RN, 2013
- GORSKI, M. C. B. **Rios e cidades: ruptura e conciliação**. Dissertação (mestrado). Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2008
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo demográfico 2010: Aglomerados subnormais** – primeiros resultados. Rio de Janeiro, 2010b. ISSN: 0104-3145.
- LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris. Ed.Anthropos, 1974. <https://doi.org/10.3406/homso.1974.1855>
- LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: EDUFMG, 2008.
- LENCIONI, Sandra. **Observações sobre o conceito de cidade e urbano**. GEOUSP - Espaço e Tempo. São Paulo, n. 24, p. 109-123, 2008. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2008.74098>
- MASCARENHAS, Fernando. **Entre o ócio e o negócio: teses acerca da anatomia do lazer**. 2005. Tese (Doutorado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

MENDES, Francivaldo José da Conceição. **Lazer em Altamira-PA: um estudo a partir do RUC Laranjeiras**. (Dissertação de mestrado 123 f). Bragança-PA, 2018.

MIRANDA NETO, José Queiroz de. **Os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana: o papel da Usina Belo Monte nas transformações espaciais de Altamira-PA e em sua região de influência**. Tese (Doutorado em Geografia) –Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista- Presidente Prudente – São Paulo, 2016.

GOLVÊA, J. P. N. **A presença e ausência dos rios de São Paulo: acumulação primitiva e valorização da água**. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, São Paulo, 2016.

NOGUEIRA, R. J. B. As redes geográficas na fronteira da Amazônia. In: **Revista ACTA Geográfica**, ANO II, nº3, jan./jun. de 2008. p.41-57. <https://doi.org/10.5654/actageo2008.0103.0004>

NORTE ENERGIA. **Plano Básico Ambiental da Usina Hidrelétrica de Belo Monte**. 2011.

NORTE ENERGIA. **Relatório final consolidado do 2º semestre de 2013: projeto de reassentamento**. Agosto de 2013

NORTE ENERGIA. **Relatório final consolidado do 2º semestre de 2014: projeto de reassentamento**. Agosto de 2014

NORTE ENERGIA. **15º relatório consolidado de andamento do PBA e atendimento de condicionantes**. Brasília, DF, janeiro de 2019.

OLIVEIRA, J. A. de. **A cultura, as cidades e os rios na Amazônia**. In: Ciência e Cultura. vol.58 no.3 São Paulo July/Sept. 2006

OSEKI, J. H. **A Fluvialidade no Rio Pinheiros: Um Projeto de Estudo**. Revista do Programa de Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP, São Paulo, 2000. <https://doi.org/10.11606/issn.2317-2762.v0i8p168-177>

PEZZATI, E. G. **A gramática da derivação sufixal: os sufixos formadores de substantivos abstratos**. In: Revista Alfa, nº 34, 1990 (p. 53-174).

PORTAL G1. Enchente atinge mais de 500 famílias em Altamira, PA. 2014. 12/03/2014 Acesso em: <http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2014/02/enchente-atinge-mais-de-500-familias-em-altami-ra-pa.html>

ROCHA, G. S. **Todos convergem para o lago: hidrelétrica de Tucuruí, municípios e territórios na Amazônia**. Belém, NUMA/UFPA, 2008.

ROCHA, D. C; MATOS, L, da S. **Lazer da/na floresta: as práticas de lazer dos moradores e visitantes da ilha do Combú em Belém-PA-Brasil**. In: Revista Brasileira de Estudos do Lazer. v. 2 n. 1 (2015): v.2, n.1, jan./abr. 2015. <https://doi.org/10.35699/2447-6218.2016.20288>

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5ed. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SANTOS, M. **Técnica, espaço e tempo: Globalização e meio técnico, científico, informacional**. 4ed. São Paulo, Editora Hucitec, 1998.

SANTOS, M. Lazer popular e geração de emprego. In: SESC/WLRA. **Lazer numa sociedade globalizada**. São Paulo: SESC/WLRA, 2000.

SEABRA, O. C. de L. **Os meandros dos rios nos meandros do poder: Tietê e Pinheiros: Valorização dos Rios e das Várzeas na Cidade de São Paulo**. São Paulo: Alameda, 2019.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

TRINDADE JR., S-C. C. **Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira**. Papers do NAEA, Belém, n. 321, p. 1-22, dez. 2013.

UMBUZEIRO. Antônio Ubirajara Bogéa; UMBUZEIRO, Ubirajara Marques. **Altamira e sua história**. 4ed. Belém, Ponto Press, 2012.

VASCONCELLOS, Léia Mendes de; MELLO, Maria Cristina Fernandes de. **Terminologias em busca de uma identidade**. Revista Rua, Salvador, ano 4 v.1, n.8, p. 60-66, jul./dez.2003. 122.

WEINSTEIN, Bárbara. **A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)**. São Paulo: Hucitec; EDUSP, 1993.

Recebido em: 15/05/2021

Aceito para publicação em: 04/10/2021