



UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS DO ARAGUAIA-TOCANTINS

Lucélia do Nascimento Souza

**DERROCAMENTO DO LOURENÇÃO: UM ESTUDO SOCIOANTROPOLÓGICO DA  
PERCEPÇÃO DOS MORADORES DA VILA TAUIRY, ITUPIRANGA-PA**

**MARABÁ, PA  
2018**

UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS DO ARAGUAIA-TOCANTINS

Lucélia do Nascimento Souza

**DERROCAMENTO DO LOURENÇÃO: UM ESTUDO SOCIOANTROPOLÓGICO DA  
PERCEPÇÃO DOS MORADORES DAVILATAUIRY, ITUPIRANGA-PA.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao  
Curso de Ciências Sociais de Marabá, Instituto de  
Ciências Humanas, da Universidade Federal do Sul e  
Sudeste do Pará, para a obtenção do grau de  
Bacharelado e Licenciatura Plena em Ciências  
Sociais.

Orientador: Dr. Fabiano Campelo Bechelany

**MARABÁ, PA  
2018**

## **Ficha Catalográfica**

UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS DO ARAGUAIA-TOCANTINS

Lucélia do Nascimento Souza

**DERROCAMENTO DO LOURENÇÃO: UM ESTUDO SOCIOANTROPOLÓGICO DA  
PERCEPÇÃO DOS MORADORES DA VILA TAUIRY, ITUPIRANGA-PA.**

Conceito: \_\_\_\_\_

Banca examinadora

---

Prof. Dr. Fabiano Campelo Bechelany (Orientador)  
Unifesspa/ FACSAT

---

Profa. Me Vanessa Frazao Lima Unifesspa/ FACSAT  
(Membro Interno)

---

A Profa. Me Cristiane Vieira Cunha – Unifesspa/  
FECAMPO (Membro Externo)

**MARABÁ, PA**  
**2018**

Aos meus filhos Lucas, Lara e Lavinnya, minhas fontes de inspiração, esse sonho que realizo é graças a vocês, esse trabalho eu **Dedico** aos meus amados filhos.

## AGRADECIMENTOS

Ao longo da minha trajetória de vida, tanto pessoal como acadêmica tive a alegria de conhecer pessoas especiais, que me influenciaram direto e indiretamente, e diante das dificuldades no decorrer desta pesquisa não me faltaram apoio e incentivo por parte deles. Assim não há oportunidade melhor do que lembra-los neste momento tão importante.

Em agradecimento a Deus que me mantém em espírito de fé e esperança, a mim pelo poder de iniciativa, a minha família em especial aos meus filhos Lucas, Lara, Lavinnya pela compreensão da minha ausência sem eles não teria chegado até aqui, minha ex sogra Maria Lizete pela dedicação com eles, meus pais que mesmo distante sei da alegria e da sua torcida por mim, Pedro da Silva e Claudecy do Nascimento, todos os meus irmãos e irmãs aos meus amigos e amigas a turma de ciências sociais 2013 que contribuíram de alguma forma com este trabalho, em especial a amiga que escolhi da faculdade para vida toda Joana Darc, a todos os colegas de trabalho, os meus professores, meu orientador Dr. Fabiano Campelo Bechelany, meu Coorientador Me. Gustavo Ferreira, a toda comunidade do Tauiry com destaque e em memória ao seu José Pereira (Zé Nicolau), Dona Antônia pelo carinho, seu Deusdete, Nilton Melo, Dona Gracinha, todas as instituições pelas as informações prestadas, os centros acadêmicos FACSAT, NEAM, PROEG/DAPSI, ICH, a ONG (Rios de Encontros).

Agradeço a todo o corpo docente da UNIFESSPA, o papel do professor ainda é o mais importante para nossa formação, sem vocês não seríamos nada.

Agradeço a minha banca examinadora, Prof. Me Cristiane Cunha Vieira

Profª. Me Vanessa Frazao Souza, pelo tempo concedido para participarem desse momento importante em minha vida.

Sou grata a todos que tiveram participação nessa conquista, obrigada a todos por tudo.

*Uma pessoa que não conhece sua história, seu Município, seu Estado ou Nação, ou a deixa para depois, jamais conseguirá afirmar-se, pois sempre lhe faltará à dignidade de sua origem, conhecimento de sua formação, do seu nascimento em tempos remotos, muitas vezes baseados na determinação, nos sonhos, no trabalho e no destemor de seus habitantes.*

*Waldir Silva.*

## RESUMO

O presente trabalho é fruto de pesquisa realizada acerca do projeto de construção da Hidrovia Araguaia-Tocantins que está em andamento no sudeste paraense. O foco aqui é sobre uma das etapas desse projeto, a derrocagem do Pedral do Lourenção. De acordo com documentos oficiais esta obra facilitará o escoamento da produção mineral e agrícola. No entanto, a obra não foi bem “recebida” pelos moradores da Vila Tauiry, município de Itupiranga (PA), principal localidade próximo ao Pedral e que receberá os maiores impactos desse projeto. O discurso apresentado em todas as esferas comerciais e políticas da região sudeste do Pará é que a obra vai viabilizar o desenvolvimento da região. Porém, muitos moradores dessas localidades ficam de fora dos processos decisórios referentes à obra (como é o caso do processo licitatório) e não sabem de que forma serão afetados. A consulta a esses importantes atores tem ficado em segundo plano na atuação do Estado e da empresa construtora, sendo totalmente desconsiderada a percepção e compreensão dos afetados. Diante deste contexto, este trabalho tem como objetivo apresentar e analisar a percepção dos moradores em relação à derrocada do Pedral e da obra da Hidrovia. Foi observado que os problemas mais relatados pelos entrevistados se referem à questão socioambiental, principalmente a que reflete a ambiental, pois ela interfere nas outras escalas sociais, econômicas e culturais. A modificação ambiental do espaço que é habitado por grupos tradicionais reflete em mudanças no convívio e nas relações entre seus moradores. A alteração espacial de cunho ambiental pode desencadear grandes problemas de identificação com o espaço no qual se vive.

**Palavras-Chave:** Exclusão Social, Hidrovia, Sudeste Paraense.

## ABSTRACT

This work is the result of research carried out on the construction project of the Araguaia-Tocantins Waterway, which is underway in southeastern Paraguay. The focus here is on one of the stages of this project, the overthrow of Pedral do Lourenção. According to official documents, this work will facilitate the flow of mineral and agricultural production. However, the work was not well received by the residents of Vila Tauiry, municipality of Itupiranga (PA), the main locality near Pedral and that will receive the greatest impacts of this project. The speech presented in all commercial and political spheres of the southeast region of Pará is that the work will enable the development of the region. However, many residents of these locations are left out of the decision-making processes related to the work (as is the case in the bidding process) and do not know how they will be affected. Consultation with these important actors has been in second place in the performance of the State and the construction company, being totally disregarded the perception and understanding of those affected. In this context, this work aims to present and analyze the perception of the fishermen in relation to Pedral's collapse and the work of the Waterway. It was observed that the problems most reported by the interviewees refer to the socio-environmental issue, mainly the one that reflects the environmental one, since it interferes in the other social, economic and cultural scales. The environmental modification of the space that is inhabited by traditional groups reflects in changes in the conviviality and in the relations among its inhabitants. The spatial alteration of the environment can lead to great problems of identification with the space in which one lives.

**Keywords:** Social Exclusion, Waterway, Southeast Paraense.

## **LISTA DE SIGLAS**

AMVTA: Associação de Moradores da Vila Tauriry e Adjacências

DNIT: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DTA: Desenvolvimento de Transportes Aquaviários

EIA: Estudos de Impacto Ambiental

FECAMPO: Faculdade de Educação no Campo

MAB: Movimento dos Atingidos por Barragens

NEAM: Núcleo de Educação Ambiental

PAC: Programa de Aceleração e Crescimento

RIMA: Relatório de Impacto Ambiental

SEBRAE: Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

UFPA: Universidade Federal do Pará

UNIFESSPA: Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1.</b> Localização do pedral do “Lourenção” rio Tocantins. Fonte: DNIT 2016.....	18
<b>Figura 2.</b> Mapa com visão geral da hidrovia do Tocantins em seu trecho de Peixe a Marabá Fonte: DNIT 2014.....	25
<b>Figura 3.</b> Mapa com visão geral da hidrovia do Tocantins em seu trecho de Marabá à foz, passando pela eclusa de Tucuruí. Fonte: DNIT 2014. ....	25
<b>Figura 4.</b> Cotidiano dos moradores da Vila Tauiry. Fonte: Kiara (2017). ....	36
<b>Figura 5.</b> Pedral do Lourenção;. Fonte: Ronaldo (2017).....	376
<b>Figura 6.</b> Dia a dia em comunidade.....	387
<b>Figura 7.</b> Dia a dia em comunidade II.....	37
<b>Figura 8.</b> Vista aerea da Vila Santa Teresinha do Tauiry. Fonte: Lindozo, (2013).....	38
<b>Figura 9.</b> I Seminário sobre os impactos da Hidrovia Araguaia-Tocantins sobre a pesca na região, Vila Tauiry. (2017).....	41
<b>Figura 10.</b> Fórum Bem Viver, Rios de Encontro, Pedral do Lourenção. ....	46
<b>Figura 11.</b> Fórum Bem Viver, Rios de Encontro, Pedral do Lourenção mística no pedral.....	46

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<i>Estrutura do Texto .....</i>	<i>20</i>
<b>CAPÍTULO 1: HIDROVIAS DO BRASIL.....</b>	<b>22</b>
<i>1 O projeto de hidrovias. O que é uma hidrovia?.....</i>	<i>22</i>
<i>1.2 Por que uma hidrovia no Tocantins? .....</i>	<i>23</i>
<i>1.3 Hidrovia do Araguaia - Tocantins .....</i>	<i>26</i>
<b>CAPÍTULO 2: O PEDRAL DO LOURENÇÃO .....</b>	<b>29</b>
<b>CAPÍTULO 3: MORADORES DA VILA TAUIRY E SUAS PERCEPÇÕES EM RELAÇÃO AO DERROCAMENTO.....</b>	<b>38</b>
<i>2. Moradores da Vila Tauiry.....</i>	<i>38</i>
<i>2.1 Percepção dos moradores em relação ao derrocamento.....</i>	<i>40</i>
<b>3 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>49</b>
<b>4 REFERÊNCIAS .....</b>	<b>51</b>
<b>ANEXO I.....</b>	<b>54</b>

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho é fruto de pesquisa realizada acerca do projeto que está em andamento no sudeste paraense, a construção da Hidrovia do Araguaia- Tocantins<sup>1</sup>. De acordo com documentos oficiais a obra facilitará o escoamento de produção mineral, agrícola e pecuária dos estados do Pará, Maranhão, Tocantins, Goiás e Mato Grosso. E para essa obra acontecer, será necessário a derrocagem do Pedral do Lourenção<sup>2</sup>.

Meu primeiro contato com os moradores e a Vila Tauiry foi através da minha mudança para cidade de Itupiranga. Em 16 de junho de 2016, quando cheguei à cidade, estava acontecendo uma solenidade de abertura de licitação para o Derrocamento do Pedral do Lourenção, onde observei que na composição da mesa participavam apenas representantes do empresariado da região, políticos e alguns membros técnicos da empresa responsável pela obra.

Observei também que nessa reunião nenhum membro da comunidade ou morador da vila teve o direito de fala sobre o empreendimento. Isso me estimulou a investigar o porquê da não participação de nenhuma forma de representação Vila de moradores localizada nas proximidades do “Lourenção”. Então tive a oportunidade de enfim conhecer a Vila no ano de 2017, período no qual cursei a disciplina, Tópicos Temáticos na Unifesspa, no curso de ciências sociais. Optei então, por realizar um trabalho para a disciplina sobre o Derrocamento do Lourenção, bem como a percepção dos moradores sobre o mesmo.

O Pedral do Lourenção possui 43 km de extensão e está localizado entre a Ilha do Bogéa e o distrito de Santa Terezinha do Tauiry<sup>3</sup>, município de Itupiranga sudeste do Estado do Pará. É uma formação rochosa que dificulta a navegação hidroviária do rio Araguaia-Tocantins. Segundo os moradores das proximidades do Pedral, o mesmo tem esse nome por causa de um homem chamado Lourenço Luiz, que veio morrer afogado em uma das suas embarcações quando transportava Castanha do Pará.

---

<sup>1</sup> O nome utilizado aqui é aquele utilizado pelo meio acadêmico especialista na área de biologia e geologia.

<sup>2</sup> Utilizo aqui o nome usado pelos moradores da Vila, embora em documentos oficiais, em especial os relativos à licitação da obra de derrocamento, o nome que aparece é Pedral do Lourenço. Isso, a meu ver, explicita outra violência em curso, ao desconsiderarem o nome pelo qual os próprios moradores identificam um espaço fundamental para eles. .

<sup>3</sup> Utilizo aqui o nome tal qual é escrito no Estatuto da Associação dos Moradores da vila Tauiry e Adjacências.

O projeto da Hidrovia do Araguaia - Tocantins tem por objetivo criar uma via fluvial industrial de transporte de cargas de modo a diminuir o custo da exportação de grãos do centro do Brasil aos mercados externos e, assim, acelerar a expansão da fronteira agrícola no Cerrado e a oferta de grãos, particularmente da soja.

Poucos serão os beneficiários desse tipo de transporte de carga, sendo que o setor privado vai ser o maior favorecido, tais como algumas empresas que operariam o transporte ao longo da hidrovia, como: vendedores de insumos (sementes, fertilizantes e herbicidas representam 65% dos gastos em custeio no plantio da soja) e fornecedoras de serviços e equipamentos essenciais (CEBRAC, 2000). Tal projeto é alheio as demandas locais, uma vez que não visa atender as necessidades da população que vive no entorno da hidrovia, utilizando assim o modal fluvial em benefício dos moradores locais, realizando o transporte de cargas como o pescado, frutas e produtos oriundos do extrativismo e da agricultura familiar.

A derrocagem do Pedral tem o objetivo de tornar o trecho entre Marabá até as eclusas da Barragem de Tucuruí navegável no período de estiagem, que corresponde aos meses que vão de maio ao final de novembro. A obra compreende três etapas: dragagem do rio para aumentar sua profundidade; derrocamento do Pedral para aumentar a profundidade e a largura do canal navegável; e a sinalização e balizamento para orientar os navegantes sobre a posição do eixo de navegação na hidrovia, com o balizamento feito pela colocação de boias com reflexivo luminoso (RODRIGUES, 2005).

No momento, o processo de derrocamento encontra-se em fase inicial. A Empresa que ganhou a licitação para a execução da obra foi a DTA/MARTINS ENGENHARIA, de São Paulo contratada desde 16 junho de 2016. A obra que será executada consistirá no desgaste do Pedral, que impede a passagem de comboios de carga no período em que o rio fica raso. Com o derrocamento, a expectativa é que o tráfego de embarcações e comboios possa percorrer uma distância em torno de 500 km (Marabá a Barcarena), que hoje é dificultada, especialmente no período da seca. O derrocamento consiste em abrir um canal navegável de cerca de 140 metros de largura naquele trecho. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviária: “Com o derrocamento a obra vai viabilizar a navegação permanente no rio Tocantins, a obra vai acelerar o desenvolvimento regional e permitir a implantação de um novo conceito logístico, integrando a hidrovia aos modais rodoviário e ferroviário” (BRASIL, 2013).

No entanto essa obra não foi bem “recebida” pelos moradores da Vila Tauiry, principal localidade próximo ao Pedral, a qual receberá os maiores impactos desse projeto. Como nos lembra Maria Encarnação Sposito (1994: p 34.) a implantação de grandes obras e projetos modifica e altera a dinâmica social, cultural, ambiental e econômica de determinadas localidades, pois as mesmas tornam-se locais ligados à mercantilização do grande capital. De acordo com a mesma autora, a ação de implantação dessas grandes obras conduz a ampliação e a modificação do grau de importância territorial, pois o poder de polarização e de atratividade de pessoas, de investimentos e de serviços para determinadas parcelas do tecido urbano aumenta, o que gera alterações no convívio e nas relações socioculturais dessas comunidades, as quais sofrem com a possível valorização do meio em que vivem, onde o equilíbrio social existente é perturbado com a chegada de novas pessoas oriundas de diferentes localidades como também altera a dinâmica de vida, rompe laços de pertencimento, prejudica a subsistência dessas populações que vivem e dependem do rio e de outras áreas para viver.

No ano de 2010, foi apresentado pelo governo federal o Plano de Aceleração de Crescimento (PAC) para a região. No âmbito do PAC foi oficializada a primeira licitação para o derrocamento do Pedral do Lourenção. Como afirma o representante administrativo e Técnico de Segurança do Trabalho da DTA, empresa responsável pelos estudos de viabilidade do trecho no qual ocorrerá o derrocamento -: “A obra viabilizará a implantação da Hidrovia Tocantins-Araguaia, empreendimento que vai dar um “boom” para a cidade e toda a população de Itupiranga, trazendo uma melhoria e desenvolvendo a região com empregos e capital financeiro para a localidade, tanto no perímetro urbano como nas proximidades da cidade”. Em discurso apresentado em entrevista, o mesmo preferiu que não o identificasse.

Esse discurso é apresentado em todas as esferas comerciais e políticas da região sudeste do Pará, dando ênfase ao município de Itupiranga e vilarejo “Tauiry”, nessas localidades a empresa realizou reuniões com empresários e grupo políticos da região do sudeste paraense. Porém, muitos moradores dessas localidades ficam de fora desse processo de licitação da obra. Informações sobre as datas de implantação e de que forma os mesmos serão afetados pela obra não chegam até esses moradores, ainda que as empresas exibam na mídia reuniões com grandes empresários do ramo de grãos e minérios, carro chefe da região norte e centro-oeste brasileiro e local por onde irá passar a hidrovia.

Observando todo processo envolvendo o assunto da Hidrovia no município e redondezas de Itupiranga, fica muito clara a exclusão que grande parte da população sofre quando o tema é a construção do empreendimento e os prováveis problemas que o mesmo pode ocasionar, seja ele de cunho social, ambiental, habitacional e infraestrutural. Nesse processo de construção, a consulta a esses importantes atores tem ficado em segundo plano.

Neste contexto, a literatura geralmente apresenta os possíveis impactos que são gerados através da implantação dos grandes projetos nos locais que os recebem, porém, é muito difícil encontrar pesquisas que apresentem o real entendimento dos diferentes atores envolvidos, seja a população local, empresários, políticos e a sociedade de modo geral. Qual a real a compreensão deles quanto ao objetivo da implantação dessas obras? O mais costumeiro é mostrar o lado positivo do empreendimento, como benfeitorias, geração de emprego e provável desenvolvimento que o projeto irá trazer. Utiliza-se meios de comunicação como mídia eletrônica, redes sociais, jornal e rádio para apresentar os futuros “benefícios” oriundos desses projetos. Mas é totalmente desconsiderada a percepção e compreensão dos verdadeiros afetados por tais empreendimentos em suas localidades de origem.

É essencial a participação de maneira geral de todos os grupos sociais, sejam ribeirinhos, comunidades tradicionais ou população urbana das cidades e distritos afetados. Essa participação pode ocorrer via reuniões, audiência públicas, com os representantes de empresa, setores público e privado relacionadas a tomada de decisão, onde os passos que serão adotados ao longo da implantação do projeto podem ser informados aos atores participantes desses processos.

Mediante esses acontecimentos, Alivino Almeida (2004) afirma que o contexto de avaliação dos impactos de projetos de infraestrutura, especialmente os de transporte:

“Estabelece também a necessidade de se conhecer não somente a opinião dos idealizadores dos projetos, mas, também a dos possíveis usuários e/ou beneficiários. Esse contraponto tem por finalidade de melhorar a sintonia entre projetista e usuário, promovendo a escolha de projetos interessantes a ambos e à sociedade como um todo”.

Nesse contexto é possível perceber que as populações desde grandes centros, pequenos vilarejos e comunidades tradicionais, as quais sofrerão os principais impactos de cunho social,

cultural, econômico e ambiental, não são chamadas a participar das discussões em relação aos impactos sobre a futura implantação desses projetos.

Visando essa problemática, este estudo se detém, especialmente, na avaliação da percepção dos pescadores e moradores da Vila Tauiry sobre o derrocamento do Pedral do “Lourenção”. No contexto do derrocamento do Pedral do Lourenção está inserido o município de Itupiranga e a comunidade de pescadores Santa Teresinha do Tauiry, localizada próximo ao Pedral, no rio Tocantins. Esta localidade vem sofrendo com a falta de informações referente o projeto do derrocamento do Pedral (ver Figura 1). Com investimento na ordem R\$ 520,3 milhões de reais, e prazo de 58 meses de obra para realização da derrocagem do Pedral, o empreendimento já se encontra na fase de produção dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA). Estão sendo avaliados e aprovados pelos órgãos ambientais e de infraestrutura do Governo Federal. O projeto vai desgastar uma dimensão de 43 km de formações rochosas que se encontram no rio. Diante do andamento desses trabalhos, ainda é preciso que algumas questões sejam respondidas: quais serão os impactos provocados com essa derrocada? Com a derrocada eles vão garantir a navegabilidade do Tocantins o ano todo? Quais serão os impactos socioambientais que vão ser gerados para vila de pescadores de Santa Teresinha do Tauiry?

Partindo dessas perguntas, este trabalho tem como objetivo pesquisar a percepção dos pescadores em relação derrocada no contexto da implantação da Hidrovia Araguaia Tocantins.

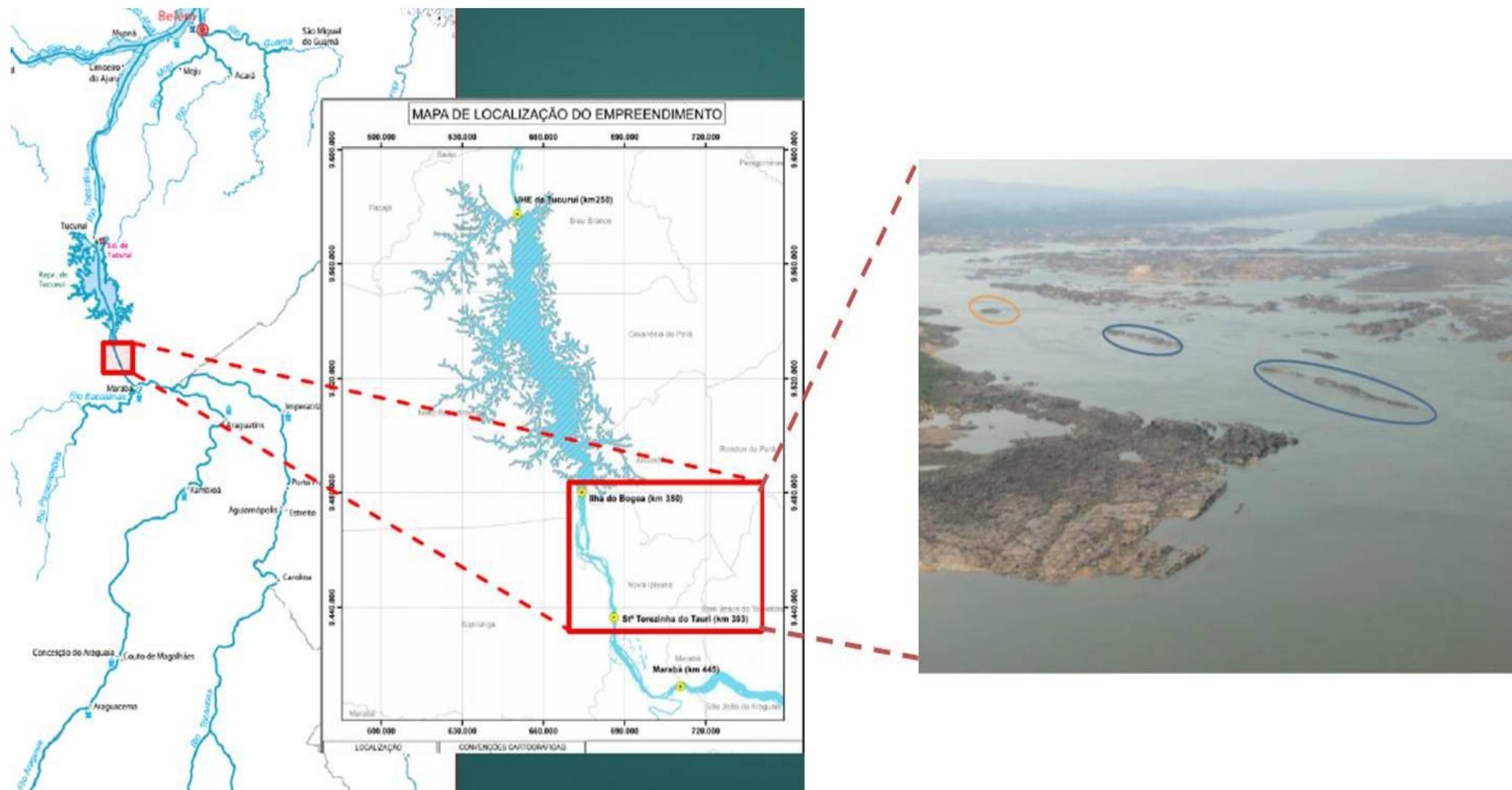


Figura 1. Localização do pedral do “Lourenço” rio Tocantins. Fonte: DNIT 2016.

## **METODOLOGIA**

Para realização deste trabalho foram analisados recortes de jornais, revistas e mídias sociais que conduzisse aos aspectos que poderiam contribuir para compreensão da realidade social vivenciada pelos moradores sobre o derrocamento. Alguns questionamentos surgiram a respeito do empreendimento. Estes foram: como as antigas gerações relatam suas percepções sobre o impacto social que essa construção irá causar? Como a retirada das pedras vai afetar a pescaria no rio? De que forma a obra vai afetar a vida dos moradores?

Além dessa análise documental, foram realizadas observações na Audiência Pública ocorrida no dia 11 de agosto de 2017, na Câmara Municipal de Marabá (“Audiência Pública sobre o Desenvolvimento Socioeconômico de Marabá e Região”), participei da reunião e da mística no Pedral com a ONG Rios de Encontro com o fórum “bem viver” na vila Tauiry, no dia 3 de setembro 2017, além de observação participante no “I Seminário sobre os impactos da Hidrovia Araguaia-Tocantins sobre a pesca na região: o rio Tocantins para além do uso como via de transporte” realizado pelo Núcleo de Educação Ambiental – NEAM dia 18 de novembro 2017. É importante citar que foram realizadas idas a campo frequentemente durante todo o período da pesquisa, ou seja, entre os meses de junho a novembro de 2017, e mesmo depois de encerrado o processo de levantamento de dados.

Como instrumentos de pesquisa foram realizadas entrevistas semiestruturadas com 10 (dez) famílias e a observação participante das atividades e cotidiano dos moradores da Vila Tauiry. Estes métodos permitiram coletar informações da percepção dos atores. Foi elaborado questionário (Anexo I) com perguntas no intuito de coletar informações sobre a percepção dos moradores sobre o processo do derrocamento do Pedral e o que eles percebem sobre os impactos e a presença da empresa responsável pela obra. As entrevistas foram realizadas com diferentes atores envolvidos no processo, sendo eles pescadores e moradores oriundos da Vila Tauiry, além de personalidades políticas e empresariais do município.

As entrevistas foram realizadas utilizando-se câmera de vídeo e um questionário semiestruturado o qual foi aplicado aos diferentes atores com objetivo de coletar as informações referentes às suas diferentes percepções quanto ao empreendimento do derrocamento.

Através da percepção dos moradores da Vila Tauiry, foram coletados dados significativos sobre os impactos culturais e sociais na localidade, que lentamente vem sendo

causados pelo empreendimento. Nesse contexto, seguindo um roteiro de perguntas, foram selecionados os moradores mais antigos da vila que presenciaram o desenvolvimento social e econômico do local.

No questionário procurei perguntar sobre os aspectos que mais incomodam os moradores a respeito do empreendimento, focando a percepção dos atores mediante as transformações que vem ocorrendo na vila desde notícia do derrocamento do Pedral, como essa mudança vem afetando a rotina, a pesca, as questões sociais, econômicas e ambientais da vila de pescadores.

Não foi possível encontrar um número exato de moradores, pois nem a prefeitura e nem a AMVTA, (Associação de Moradores da Vila Tauiry e Adjscencias) tem um controle sobre esses dados, alguns trabalhos realizados pelos estudantes do EJA (2017) na vila apresentam um total de 104 famílias, porém não mostram se são residentes fixos na localidade. O turismo que ocorre principalmente o período do verão amazonense (maio-novembro) movimentam a economia gerando uma renda extra para os moradores.

Ao longo de 03 meses no período de veraneio estação do ano que o sol fica muito quente, usando como meio de transporte uma motocicleta pude então visitar a Vila para coleta de dados através de visitas de casa em casa, participação em reuniões com moradores, associação de moradores e outros encontros. Foi possível observar nesse pequeno espaço de tempo um pouco do cotidiano da Vila, o dia a dia dos moradores em suas atividades, alguns aspectos culturais e econômicos da localidade. E foi possível também conhecer pessoas do local, travar com elas relações de amizade e visitar suas casas, bem como acompanhá-las em suas atividades de trabalho ou lazer.

### *Estrutura do Texto*

Este trabalho está estruturado da seguinte forma: no primeiro capítulo mostro, com base na literatura, aspectos do empreendimento, levando em conta os modelos de hidrovias do Brasil e os aparatos relacionados a diversidade modal da obra. Apresento também o porquê da hidrovia no rio Tocantins e se o derrocamento irá viabilizar a navegação no período de estiagem do rio. Ao final do capítulo apresento elementos históricos sobre o Pedral do Lourenção.

No segundo capítulo, apresento aspectos relacionados ao contexto da Vila Tauiry, um histórico sobre o Pedral do Lourenção. Abordo sobre o cotidiano dos moradores, o dia a dia,

afazeres e conto um pouco da história da localidade bem como a riqueza de pessoas que se encontra neste ambiente.

O terceiro capítulo trata, a partir das entrevistas, das percepções dos pescadores da Vila Taury sobre o derrocamento do pedral do Lourenção, em especial seus aspectos socioambientais. Desenvolvo uma análise das entrevistas e da percepção dos pescadores sobre o tema da derrocagem do Pedral e como a obra está afetando o cotidiano da Vila Taury no município de Itupiranga, Pará.

## CAPÍTULO 1: HIDROVIAS DO BRASIL

### *1 O projeto de hidrovias. O que é uma hidrovia?*

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), hidrovia, aquavia, via navegável, caminho marítimo ou caminho fluvial são designações sinonímicas<sup>4</sup>. Hidrovias são caminhos pré-determinados para o tráfego aquático. São bastante usadas em países desenvolvidos para transportes de grandes volumes a longas distâncias, pois é um meio de transporte mais barato que rodovias e ferrovias. São de fundamental importância para a infraestrutura e a logística de um país, do ponto de vista econômico das grandes empresas.

Grande parte das bacias Amazônica e do Paraguai são perfeitamente navegáveis, mas em alguns trechos há a necessidade de correções para a utilização. Isso significa que essas correções irá causar danos ao ambiente e as próprias bacias. Outro fator que contribui para a pouca utilização das hidrovias brasileiras são os custos cobrados por tonelada no embarque e no desembarque que aumenta em cinco vezes o valor dos transportes em relação aos países desenvolvidos (RODRIGUES, 2009).

Em 1980, foram elaborados projetos para o desenvolvimento da navegação fluvial no Brasil, mas somente dez anos depois o governo começou a trabalhar nestes projetos. O Brasil tem mais de 4.000km de costas navegáveis e milhares de quilômetros de rios (CABRAL, 2012). Muitos desses rios possuem capacidade técnica viável para o transporte fluvial, seja de pessoas ou cargas. Um estudo mais detalhado sobre esses canais navegáveis deve ser realizado com objetivo de tornar viável um transporte de cargas e pessoas, mas respeitando as diferentes opiniões sobre a implantação desse transporte, para que não possa ser violado nenhum direito dos diferentes atores que cercam as Bacias Amazônicas.

O Brasil ainda possui poucas hidrovias (em comparação às rodovias) instaladas e em funcionamento.

As principais hidrovias do Brasil são:

---

<sup>4</sup> Disponível em <<<http://www.dnit.gov.br/hidrovias/hidrovias-interiores/hidrovia-do-tocantins>>>. Consultado 4 de setembro de 2017.

- Hidrovia Tietê-Paraná: via de navegação entre áreas importantes das regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste. Esta hidrovia localiza-se em trechos navegáveis dos rios Tietê e Paraná;
- Hidrovia do Madeira: o tronco principal desta hidrovia opera no rio Madeira. É uma importante via de navegação e transporte de cargas da região Norte do Brasil. Tem início em Porto Velho (Rondônia) e termina no Porto de Itacoatiara (no rio Amazonas);
- Hidrovia Tocantins-Araguaia: principal hidrovia da região centro-norte do Brasil. Está localizada nos rios Araguaia e Tocantins e alguns de seus afluentes;
- Hidrovia do São Francisco: importante via de ligação entre as regiões Nordeste e Centro-Sul do Brasil. Possui 2.354 km de extensão. Está localizado nos rios São Francisco (principal via), Paracatu, Grande e Corrente;
- Hidrovia do Paraguai: importante via de navegação hidroviária da América do Sul. Localizada na Bacia do rio Paraguai;
- Hidrovia do Solimões-Amazonas: importante via de navegação da região norte do Brasil. O principal tronco fica no rio Amazonas. Também está presente na Bolívia, Equador, Peru e Colômbia;
- Hidrovia MERCOSUL: possui 1.860 km de vias navegáveis. Localizada nos rios Jacuí, Caí, Sinos, Gravataí, Taquari, Camaquã e Jaguarão (região sul do Brasil). Possui ligação com a Bacia do rio Uruguai.

Outras importantes hidrovias brasileiras:

- Hidrovia do Tapajós-Teles Pires: localizada no rio Tapajós (região Norte);
- Hidrovia do Parnaíba (rio Parnaíba, nos estados do Piauí e Maranhão).

### *1.2 Por que uma hidrovia no Tocantins?*

A região hidrográfica dos rios Tocantins e Araguaia tem área de 921.921 quilômetros quadrados espalhada pelos estados de Tocantins, Pará, Maranhão, Mato Grosso, Goiás e no Distrito Federal.

O Rio Tocantins nasce do Planalto de Goiás, formado pelos rios Almas e Maranhão, e tem 1.960 quilômetros de extensão, até a foz, na Baía de Guajará em Belém do Pará. O principal afluente é o Rio Araguaia. Além de ser espaço para expansão da fronteira agrícola, principalmente no cultivo de grãos, a região tem grande potencial hidroenergético (ALBERTI, 2016). Lembrando que não se resume somente a isso, pois há povos que aí vivem cuja fonte de economia e subsistência dependem da pesca e do rio.

A bacia do Tocantins-Araguaia é a segunda maior do Brasil, e compreende trinta sub-bacias. O Rio Araguaia tem trechos de leito arenoso combinado a outros, rochosos: os pedrais e os travessões, que podem prejudicar a navegação, mas também podem ajudar a manter o equilíbrio ambiental, tanto na manutenção dos peixes, como no controle do nível de água. No Araguaia está a Ilha do Bananal, com 20 mil quilômetros de extensão, e que é a maior ilha fluvial do mundo. O Rio das Mortes desemboca na margem esquerda do Araguaia e é navegável em 567 quilômetros, entre São Félix do Araguaia e Nova Xavantina, em Mato Grosso (BRASIL, 2014).

O sistema tem vias navegáveis, terminais hidroviários e estruturas de transposição de nível, como as duas eclusas de Tucuruí que já foram inauguradas em 2010, com 210 metros de comprimento, 33 metros de largura e 3,5 metros de profundidade mínima.

No Rio Tocantins a extensão navegável é de 1.152 quilômetros, mas sem continuidade. No Maranhão, entre Imperatriz e o terminal multimodal de Estreito/Porto Franco, só é possível navegar no período de cheia.

A hidrovía tem capacidade para comboios de 108 metros de comprimento, 16 metros de boca e calado de 1,5 metros. Já o trecho de 43 quilômetros do Pedral do Lourenção, que fica entre a Ilha da Bogéa e Santa Terezinha do Tauiry comporta comboios de 150 metros de comprimento e 32 metros de largura, com calado mínimo de 2,1 metros (Figura 2 e 3). Com data provável de finalização em meados de 2022.



Segundo estudos realizados pelo DNIT e DTA Engenharia (2014), o derrocamento do Pedral do Lourenção irá viabilizar a navegabilidade do trecho de Marabá até o porto de Vila do Conde, em Barcarena, durante todo o ano. O trecho do Pedral do Lourenção fica entre a Ilha do Bogéa e Santa Terezinha do Tauiry, no Pará, e tem 43 quilômetros de extensão. Depois da obra finalizada, a expectativa é que a hidrovia seja viável nos 12 meses do ano em um trecho de 500 quilômetros entre Marabá e a Vila do Conde. Com isso, o escoamento da produção agrícola, pecuária e mineral do Pará, Tocantins, Goiás e Mato Grosso poderão ser realizados pelo porto de Vila do Conde, que deve ter sua capacidade operacional ampliada para 20 milhões de toneladas até 2025 (BRASIL, 2016).

A novela em torno da obra no Pedral se arrasta desde 2010. Depois da inauguração das eclusas de Tucuruí, a Hidrovia Tocantins Araguaia depende agora do derrocamento do Pedral de Lourenço para ser utilizada plenamente, o que também viabilizaria a instalação de um complexo siderúrgico no município paraense de Marabá, não sendo levada em conta a violência para com qual esse processo ocorre.

Na avaliação do governo, a obra garantirá um tráfego contínuo de embarcações e comboios, num trecho de aproximadamente 500 quilômetros. Além disso, contribuirá para desafogar portos como Santos (SP) e Paranaguá (PR).

### *1.3 Hidrovia do Araguaia - Tocantins*

A Hidrovia do Araguaia- Tocantins é a principal hidrovia e um dos principais troncos viários do corredor Centro-Norte brasileiro. Ela se sustenta principalmente pela navegação nos rios Tocantins e Araguaia, não sendo, porém, navegável em todos os seus afluentes devido a limitação da calha dos rios e a corredeiras em todo o seu percurso. É uma hidrovia que transporta cargas por uma região de planalto no sentido norte-sul. Pertencente ao corredor Centro-Norte, a hidrovia do Araguaia- Tocantins a se divide em quatro ramos. O primeiro, de Peixe a Marabá, com 1.021 km de extensão; o segundo, de Marabá à foz do Tocantins; com 494 km, o terceiro de Baliza a Conceição do Araguaia se apresenta com um imenso potencial para o escoamento da produção de grãos do Mato Grosso, Goiás, Pará e Tocantins; e o quarto trecho que é muito limitado devido as grandes corredeiras do Araguaia, vai de Conceição do Araguaia à foz do Araguaia, no próprio rio Tocantins (BRASIL, 2013).

O projeto da hidrovía data dos fins da década de 1960, tendo sido retomado a partir dos anos 80, com o objetivo de implementar a navegação comercial na bacia do Araguaia-Tocantins, em trechos já navegáveis durante boa parte do ano. As características física do empreendimento encontram-se no anexo II. Os rios Tocantins e Araguaia, e seus afluentes, formam uma das bacias hidrográficas mais importantes do país, cujo potencial econômico para navegação comercial permanece ainda praticamente inexplorado. Do início da colonização na região até o começo do século XIX, a navegação nos rios foi proibida pelo governo colonial para evitar o contrabando de ouro e outras pedras preciosas. Estradas e picadas controladas pelos guardas e fiscais da administração Real Portuguesa eram os únicos caminhos permitidos<sup>5</sup>.

Atento a esta nova realidade, o príncipe regente do Brasil, Dom João VI, em setembro de 1811, determinou a abertura de novos acessos para o interior e incentivou a exploração comercial da navegação fluvial.

Com o fortalecimento do comércio local, novos povoados foram criados às margens dos rios mais importantes. Até meados do século XX, a navegação dos rios da bacia do Tocantins se desenvolveu e se transformou no principal meio de escoamento da produção da região e abastecimento do mercado regional, com produtos oriundos do porto de Belém do Pará. Só final do século XX a região tocantina alcança autonomia com a criação do estado do Tocantins, em 1988. Em pouco mais de 20 anos, com o crescimento acelerado da economia da região, aliado à demanda por meios de transportes mais baratos e eficientes para dar competitividade à produção local, os nossos rios passam a ser indispensáveis para formação das vias multimodais integrando hidrovias, rodovias, ferrovias ligando a portos e aeroportos estratégicos (BATISTA, 2015).

A hidrovía está sendo preparada para ser navegada nos seguintes trechos: no rio das Mortes (afluente da margem esquerda do Araguaia), desde a cidade mato-grossense de Nova Xavantina até a confluência desse rio com o Araguaia, numa extensão de 580 km; no rio Araguaia, desde a cidade goiana de Aruanã até a cidade tocantinense de Xambioá, numa extensão de 1230 km; no rio Tocantins, desde a cidade tocantinense de Miracema do Tocantins até o porto a ser construído no Município maranhense de Porto Franco, um pouco a

---

<sup>5</sup>Disponível em <<<https://www.jornaldotocantins.com.br/editorias/opiniaio/tend%C3%AAs-ideias-1.456289/hidrov%C3%A1-araguaia-tocantins-dois-s%C3%A9culos-de-luta-1.960406>>> Consultado em 17 de dezembro de 2017.

montante da sede do município, numa extensão aproximada de 440 km. A embarcação tipo para a qual a hidrovia vem sendo preparada é um comboio de empurra composto de quatro chatas e um empurrador. Esse comboio tem 108,00 m de comprimento, 16 m de boca (largura) e cala<sup>6</sup> 1,5 m no máximo em águas mínimas (BRASIL, 2012).

A navegação no rio Tocantins poderá ser levada até a cidade tocantinense de Peixe, a montante do trecho acima citado, desde que a barragem da Usina Hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães, que está sendo construída em Lajeado, entre as cidades de Palmas e Miracema do Tocantins, seja dotada de eclusa de navegação. No rio Tocantins, a jusante da Usina Hidroelétrica de Tucuruí, no estado do Pará, o trecho que se estende desde o sopé da citada hidroelétrica até a sua foz, numa extensão de 250 km, é navegado por classe de embarcação diferente, de maior porte. A construção das Eclusas de Tucuruí surgiu da necessidade de vencer o desnível de cerca de 75 m, imposto pela construção da barragem da Usina hidrelétrica de Tucuruí e para permitir a navegação desde Belém até Marabá. Naquele trecho do rio Tocantins a navegação, para grandes barcos, era impossibilitada pela existência de inúmeras corredeiras (BRASIL, 2014; DNIT 2015).

As obras do sistema de transposição de desniveis da UHE Tucuruí tiveram início em 1981 quando a execução foi iniciada pela Eclusa 1, obras essas consideradas obrigatórias para permitir o enchimento do reservatório da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. Até 1984 as obras tiveram andamento normal e a partir deste ano o ritmo foi diminuindo até a total paralisação em 1989. Somente em 2010 o projeto foi concluído e foi possível retornar a navegação no Tocantins (BRASIL, 2012).

---

<sup>6</sup> É a designação dada à profundidade a que se encontra o ponto mais baixo da quilha de uma embarcação, em relação à linha d'água (superfície da água). Cala ou calado mede-se verticalmente a partir de um ponto na superfície externa da quilha e a superfície da água. Sendo de se salientar que o calado terá, numa mesma embarcação, variações, conforme a carga do navio (carga maior, calado maior, em razão do afundamento da embarcação) ou a densidade da água. Disponível em < <http://www.nauticurso.com.br/terminologia.html>>.

## CAPITULO 2: O PEDRAL DO LOURENÇÃO

O Pedral do Lourenção localizado no rio Tocantins município de Itupiranga, sudeste Paraense, possui um contexto histórico, social, cultural e, principalmente, econômico específico para os moradores do seu entorno e representantes da esfera comercial e empresarial. O Pedral, segundo os pescadores e moradores que residem próximo do mesmo, representa a segurança alimentar dos ribeirinhos. Nesse sentido, quando falam do possível derrocamento do Pedral por conta da hidrovía, os pescadores afirmam que o mais importante é a garantia e manutenção da permanência deles nesse ambiente. Em entrevista realizada na Vila de pescadores, o pescador Nilton Melo, afirma que sua relação é direta com o Pedral, que é parte da vida dele. Cito um trecho:

“O Pedral assim como o rio, é a nossa vida, nos dá comida e segurança para sobreviver, nos dá o bem de continuar e viver disso, da pescaria e dá para gente autonomia de viver melhor.”

A ligação emocional, sentimental, cultural e de respeito com ambiente mencionado pelo pescador da Vila, mostra a importância que o ambiente de morada significa e representa para os moradores de Tauiry. Esse território gerou e ainda vai gerar memória coletiva de ligação e pertencimento ao espaço no qual esses atores habitam, formando e criando um laço restrito e emocional com a localidade. Para ALMEIDA (2012), na Amazônia o processo de flexibilização das fronteiras territoriais deixa um ar de instabilidade entre as comunidades que aqui vivem. Esse laço com o território pode ser afetado e modificado quando um agente externo interfere nesse equilíbrio, esse mesmo agente coloca como explicação a exploração das riquezas naturais como forma de “direitos que a sociedade tem de explorar em prol do crescimento de todos”, no entanto eles não respeitam e às vezes não entendem a importância do meio, do local, do território para esses atores que possuem esse laço sentimental com o espaço em que vivem.

Os diferentes atores que estão envolvidos diretamente com o Pedral têm visões antagônicas em relação ao projeto de derrocamento. Para os pescadores e moradores que vivem às margens do Lourenção, o projeto irá prejudicar toda a tranquilidade dos moradores e vai afetar a pesca, um bem que os pescadores colocam como mais precioso, pois é o que alimenta quase a vila inteira.

O Pedral do Lourenção possui uma história em torno dele, contada pelos moradores com muito orgulho. Essa história enfatiza a vida no local e aborda o nascimento da Vila no Lourenção. Rutilene Lindozo apresenta em forma de cordel versos e rimas que tem o objetivo de contar a história da vila Tauiry. “Esses versos me foram narrados pelos moradores desse lugar”.

Este cordel é um resultado das atividades de Tempo em Comunidade realizado por Rutilene Lindozo, o professor Paulo Ricarto, historiador Aldair José Dias e os moradores da vila de pescadores Tauiry, no ano de 2013. Rutilene Lindozo desenvolvia atividades pedagógicas na escola Augusto dos Anjos localizado, na mesma Vila. O meu contato com Rutilene aconteceu no “I Seminário sobre os impactos da Hidrovia Araguaia-Tocantins sobre a pesca na região: o rio Tocantins para além do uso como via de transporte” realizado pelo Núcleo de Educação Ambiental – NEAM em 18 de novembro de 2017 juntamente com o apoio da professora Cristiane Vieira da Cunha, da FECAMPO-Unifesspa. Rutilene apresentou relatos e realizou exposição sobre o cordel onde mostrou a importância da cultura que existe na Vila, e como esse rico laço entre as diferentes gerações pode ser quebrado caso o projeto se concretize nas margens da Vila, com o derrocamento do Pedral.

Esse mesmo livro “A história da vila Taurí contada pelo seu povo” é fruto de um trabalho da universidade que mostra o grande valor da história cultural que as comunidades possuem. A partir da vivência em comunidade a professora Rutilene tinha o objetivo de resgatar o contexto cultural, econômico e social que o lugar possui, com o intuito de mostrar para as futuras gerações o rico valor cultural que as pessoas mais experientes têm para apresentar. O trabalho é uma forma de manter o legado das antigas gerações vivo entre os mais novos. Propicia também o contato entre os moradores mais experientes e as novas gerações. O cordel inicia-se assim:

## **A HISTÓRIA CONTADA PELO POVO DA VILA TAURÍ**

### **I**

“Santa Terezinha  
Quero a sua proteção  
Mandai a força Divina  
Trazer-me inspiração pra  
Eu escrever uma história  
Com a sua permissão

**II**

Meu caro leitor amigo  
 Senhor ou senhora  
 Não perca por esperar  
 Pra ouvir esta história  
 Que fala de uma vila  
 Criada na década de 30.

**III**

Esta vila meu amigo  
 Está localizada no  
 Município de Itupiranga.  
 À margem esquerda do  
 Rio Tocantins a 18 km  
 Do seu município

**IV**

O seu nome de batismo é Taurí  
 E significa Cachoeira grande  
 Um nome indígena herança  
 De um povo que já tinha  
 Morando aqui à  
 Muitos mil anos atrás.

**V**

Mas Taurí só cresceu  
 Quando Jorge Francisco  
 Vindo do estado de Goiás  
 Bamburrou uma pedra  
 De diamante de três  
 Ponto como dizia os garimpeiros

**VI**

Veio gente de todo lado  
 Do país e para levar  
 Nossas riquezas enfrentaram  
 Muitos obstáculos da natureza  
 O mosquito a muriçoca  
 O carrapato e a mutuca

**VII**

A aranha de macaco  
 E as cobras venenosas  
 Espalhadas pelo mato  
 Enfrentaram sol e chuva  
 Ventania e trovoadas

E as grandes cachoeiras

**VIII**

Tem a cachoeira Kacoricara e a caveira  
E a maior de todas e a do Lourenção  
Que para o fundo do rio  
Muito barco já levou.

**IX**

As enchentes trouxeram  
Uma surpresa para eles  
Que foi a malária  
Que veio para morar  
Debaixo do chão muito ela levou.

**X**

Mesmo assim era  
Gente vindo de todo lado  
A vila já parecia mais uma cidade  
Tinha tudo e mais um pouco  
Era faisqueiro e garimpeiro para todo lado.

**XI**

Os garimpeiros enchiam latas de diamantes,  
O ouro nem queria saber.  
Só se via monte de cascalho  
E garimpeiro lavando pedras  
Em suas bateias.

**XII**

Outro grande garimpo  
Foi a castanha que o povo  
Cortou sem dó nem piedade exportaram  
Tudo pra fora hoje ficou só a Saudade

**XIII**

Tinha como mãe a natureza  
E as terras muito boa que davam arroz  
E a farinha e não faltava a mistura.

**XIV**

Tinha carne e tinha peixe  
Tinha onça suçuarana e o gato maracajá  
E sua pele deu grana  
Uma riqueza bruta.

**XV**

Tinha o cajá e o bacuri  
 Tinha o pequi e o cupu  
 O açá e o buriti  
 E coco babaçu  
 Pra temperar a carne do  
 Porcão caititu

### **XVI**

Tinha o capitão na mata  
 Tinha a preguiça carneira  
 Também tinha a mambira  
 E o tamanduá bandeira  
 Tinha o tatu canastra  
 No chão fazendo poeira.

### **XVII**

Mas como não posso falar  
 Em tudo que a natureza criou  
 Vou falar da juriti  
 E da pequena beija flor  
 E do sabiá cantador  
 Que deixou o seu canto na saudade.

### **XVIII**

Vila Taurí,  
 Com muitos mistérios e achados  
 Tanta riqueza que essa terra deixou.  
 Muita gente de sua casa  
 Já saiu pra estudar  
 E pesquisar essa vila tão rica.

### **XIX**

Muita gente importante  
 Já deu sua contribuição  
 Vem gente de todas as bandas  
 Escreverem a história dessa vila  
 Que já passou até no fundo das águas  
 Que mais na frente  
 Eu conto essa história.

### **XX**

O senhor Paulo Ricarto.  
 Escreveu e fez história no nosso lugar.  
 E o historiador Aldair José Dias  
 Fez o seu artigo  
 E colocou todo mundo no livro.

### **XXI**

E eu Rutilene professora

Desse lugar não podia ficar de fora  
 Desde o início das pesquisas  
 De cara já me apaixonei  
 Pela grandeza das  
 Histórias desse lugar.

**XXII**

Histórias essas que estão  
 Viva na memória  
 Dos moradores mais antigos  
 Como seu Zizi de 84 anos  
 Que relata suas memórias sem titubear.

**XXIII**

Dona Gracinha é outra  
 Que quando conta as suas histórias  
 As lágrimas escorre  
 Que como seu Zizi é moradora das  
 Antigas e sabem contar  
 Tintim por tintim  
 Tudo que Aconteceu.

**XXIV**

Sabe contar do garimpo  
 E também do sofrimento  
 De abandonar sua terra  
 Pra morar em terra alheia  
 Pois com a barragem de Tucuruí  
 Todo mundo teve que mudar pra cidade.

**XXV**

A Eletronorte com a promessa do progresso  
 Levou todo mundo para cidade  
 E a barragem levou tudo para debaixo  
 Da água ficando só as histórias

**XXVI**

Mas com a força do  
 Divino Espírito Santo e a  
 Intercessão de Santa Terezinha  
 O povo voltou pra refazer essa história  
 E hoje contar pra todos nós.

**XXVII**

Mas não se engane pensando  
 Que foi fácil foi luta e sofrimento  
 Hoje o Taurí a vista de muito tempo

Vive com tranquilidade, tem como padrinho o  
 Prefeito Benjamim.

**XXVIII**

O que ficou pra traz  
 Hoje ninguém tem saudade  
 Só porque tem o prefeito trabalhando  
 No lugar que fez estrada e fez escola muito  
 Bonita, diga-se de passagem.

**XXIX**

Augusto dos Anjos é nome da nossa  
 Escola autor famoso que retratava a morte,  
 Mas o povo dessa escola está tão vivo que  
 Entrará para a história.

**XXX**

Esta escola tem como diretora  
 A senhora Edivaldina filha deste lugar  
 Muitas lutas ela travou  
 Pra superar as dificuldades  
 Que nesta escola encontrou.

**XXXI**

Já falei muito sobre o que vocês já sabiam.  
 Mas vou deixar um último recado muito cuidado  
 Meu amigo com essa história de progresso.

**XXXII**

Estão chegando de mansinho  
 Com a sua conversa mole  
 Para novamente tirar  
 O povo desse lugar,  
 Muito cuidado.

**XXXIII**

Mas como diz já falei demais  
 Eu agora vou parar  
 Meu romance terminou  
 E só peço desculpas  
 Aquele que não gostou.

**XXXIV**

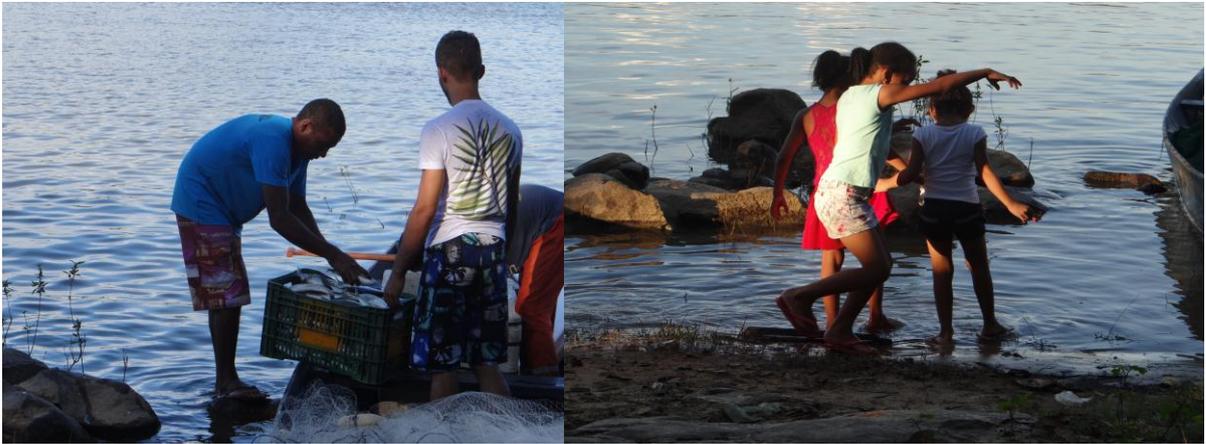
Quem gostou pode levar  
 Gravado na sua memória  
 Como o povo desse lugar  
 E pode se levantar  
 E ao poeta vir pagar seja

Senhor ou Senhora

**XXXV**

Vir do Maranhão onde brinquei  
 Bumba meu boi  
 Trabalho como professora  
 Deste lugar  
 E um abraço apertado  
 Quero deixar com vocês”.

Esse cordel é baseado na vivência dos moradores da vila (Figura 4), de suas trajetórias nessa localidade. Os mesmos mostram as fortes ligações que possuem com o local. E como a história narra, a vila nasceu graças ao Pedral que há no rio Tocantins (Figura 5).



**Figura 4.** Cotidiano dos moradores da Vila Tauiry. Foto: Kiara Gerseli de Lima Costa<sup>7</sup> (2017).



**Figura 5.** Pedral do Lourenço; Foto: Ronaldo Gomes Macena (2017).

<sup>7</sup> As fotos do cotidiano dos moradores presentes texto foram gentilmente cedidas pelos seus autores.



**Figura 6.** Dia a dia em comunidade (Kiara 2017)



**Figura 7.** Dia a dia em comunidade II (Kiara 2017).

### **CAPITULO 3: MORADORES DA VILA TAUIRY E SUAS PERCEPÇÕES EM RELAÇÃO AO DERROCAMENTO**

Os moradores da vila têm um modo próprio de olhar a realidade na qual estão inseridos. Sua percepção é diferente do olhar de quem está alheio às mudanças ocorridas em seu, modo de vida cotidiano quando se trata de assuntos relacionados à derrocada do Pedral do Lourenção.

Neste capítulo abordarei um pouco do cotidiano dos moradores, o dia a dia dos pescadores, as atividades e reuniões que a maioria desenvolve na Vila, bem como apresentar relatos coletados através de entrevistas em reuniões, rodas de conversas com os moradores, através também de visitas realizadas junto com moradores, representantes de uma ONG da região no Pedral do Lourenção.

#### *2. Moradores da Vila Tauiry*

A vila Tauiry está situada às margens do Rio Tocantins, localidade pacata, com moradores hospitaleiros (Figura 6). A Vila Tauiry é composta em sua maioria por pescadores e aposentados, tem a pescaria e atividade agrícola como principal atividade econômica (CUNHA et al. 2016). Isso mostra que a localidade, em sua maioria, ainda sobrevive da pesca no Pedral do Rio Tocantins.



**Figura 8.** Vista aérea da Vila Santa Teresinha do Tauiry. Fonte: Lindozo, (2013).

A maioria da população da vila Tauiry está dividida em 02 grupos de pescadores: aqueles que ainda exercem atividade da pesca e pescadores aposentados. Tantos os pescadores ativos quanto os que não estão mais na ativa cumprem com seu papel de representantes da Vila em algumas reuniões com ONGS's e instituições educacionais federais que tratam do Derrocamento do Lourenção e a Hidrovia do Araguaia-Tocantins. Neste grupo de pescadores estão inseridos tanto jovens, quanto idosos, além de mulheres que também participam ativamente dessas reuniões, organizam rodas de conversas com lanches, almoços em comunidade e encontros na escola existente na Vila, no ginásio de esportes e debaixo das árvores a margens do rio com o intuito de discutir os objetivos do empreendimento no Pedral do Lourenção. .

Os encontros entre os moradores são realizados em diferentes casas com objetivo de tentar aproximar um número maior de pessoas para fazer uma discussão sobre o tema. Geralmente não são abordados apenas assuntos sobre o derrocamento, mas também acontecimentos da vida diária dos participantes. Essas reuniões e encontros são uma forma de manter vivo entre eles o contexto histórico no qual estão inseridos, pois foi possível observar nas reuniões as quais participei que o Pedral tem um elo cultural com as pessoas daquela comunidade.

Foi possível observar também que existe uma atividade de comercio na Vila. Os pescadores realizam a comercialização dos peixes com atravessadores oriundos de outras regiões. São realizadas também visitas turísticas ao pedral, além de pesca esportiva. Assim os passeios tornam-se uma renda extra para os mesmos. Os pescadores mais jovens em sua maioria são responsáveis pelos passeios. Existe também a modalidade pesque pague em casas específicas próximas ao rio, onde os visitantes são recebidos para realizarem acampamentos, atividade de pesca, trazendo renda para o local.

Nos dias de campo observei que os moradores vivem bem e possui uma ligação forte com o seu território, se importam com o cotidiano existente na Vila. Nessas observações e nas conversas que tive com os moradores, foi possível avaliar que a maioria das pessoas se preocupa com o futuro do local, principalmente com o futuro das crianças e adolescentes, pois não sabem o que a obra pode provocar no dia a dia da Vila. Marcado por uma atmosfera de tranquilo e calma, a Vila já começa a sentir aos poucos a interferência do futuro derrocamento, tanto com a chegada de trabalhadores como o aumento de pesquisadores na comunidade.

## *2.1 Percepção dos moradores em relação ao derrocamento*

A análise das primeiras evidências de campo exige, inicialmente, que se faça uma breve caracterização do trabalho de levantamento das entrevistas. Em seguida, as informações dessas entrevistas são analisadas. Esse contato pessoal permitiu maior interação com os entrevistados, e favoreceu, assim, a qualificação e entendimento das respostas. O trabalho com as entrevistas permitiu também visualizar o contexto local que influencia a expectativa e anseio do entrevistado.

Mediante essa constatação, foi possível perceber através das entrevistas e falas dos pescadores aspectos em comum que atravessam todos os depoimentos, tais como a desinformação sobre o empreendimento e a preocupação com o futuro da vila e sua atividade de subsistência. Estes incluem os depoimentos de membros de organizações não governamentais<sup>8</sup>. Uma “Audiência Pública sobre o Desenvolvimento Socioeconômico de Marabá e Região” foi realizada na cidade de Marabá no dia 11/08/2017, na Câmara dos Vereadores, com objetivo de discutir todos os empreendimentos que estão em obra ou que serão realizados no sudeste paraense. A audiência abrangeu a questão da Hidrovia do Tocantins Araguaia, com ênfase para o Derrocamento do Pedral do Lourenção, a reativação do Distrito Industrial de Marabá e o porto de Marabá. Participaram dessa audiência, um senador da República, deputados estaduais, ONGS, representantes estudantis, responsável técnico do DNIT de Brasília, SEBRAE, entre outros. Tanto aqui quanto as falas recolhidas na Vila revelam a falta de informações sobre os estudos de impactos ambientais e, mais importante, a exclusão de informações por parte da empresa para com os atores que mais serão impactados pelo derrocamento os pescadores.

Em julho de 2017 eu e uma colega de pesquisa em comum Joana D’arc , representante de moradores da vila, organizamos uma reunião com 20 pescadores locais, no centro de reunião da vila de pescadores, para discutir a respeito de um seminário sobre educação ambiental em parceria com o Núcleo de Educação de Ambiental. O objetivo dessa reunião era discutir os impactos da obra no Pedral e para Vila, e debater como os moradores estão

---

<sup>8</sup> A ONG citada no trabalho (Rios de Encontros) que realizou o Fórum Bem Viver na Vila Tauiry, é da cidade de Marabá, e desenvolve atividades culturais: Dança, teatro, musicais e da preservação ambiental.

excluídos do processo, sem uma interlocução com as autoridades e representantes responsáveis pelo empreendimento.

Ao participar do I Seminário sobre os impactos da Hidrovia Araguaia-Tocantins, foi possível observar na fala dos moradores e pescadores (Figura 7), sobre o tema “informação sobre a obra”, que os mesmos não possuem informações sobre o período de desenvolvimento da obra, em qual etapa se encontra ou ainda que possíveis impactos esta irá causar.



**Figura 9.** I Seminário sobre os impactos da Hidrovia Araguaia-Tocantins sobre a pesca na região, Vila Tauiry. (2017).

Ficou claro ainda no discurso dos pescadores o sentimento de indignação, angústia, raiva, surpresa e impotência diante dos acontecimentos sem a participação deles. Alguns destes se mostraram tristes pelo fato de que estão sendo excluídos do processo e têm muito medo de terem que mudar da Vila.

Segundo o pescador Zé Nicolau (*in memoria*), figura de grande representatividade social na vila de pescadores, a empresa não convidou ou fez alguma visita para explicar ou apresentar algo sobre o projeto. Em sua fala fica claro a exclusão social dos moradores quanta participação e envolvimento sobre a obra:

“Desde que foi anunciado no rádio essa obra de retirar as pedras do rio, ninguém da empresa apareceu aqui para explicar o que é esse tal de derrocamento, eles só vão lá na cidade de Itupiranga com os políticos e o prefeito, até hoje ninguém “pisou” aqui, eles só querem é fazer a obra e pagar algum dinheiro e como fica depois? Eu sei que somos poucos mais a gente merece respeito “tão” tirando a gente daqui aos poucos. É falta de consideração”.

Um dos maiores problemas enfrentados na implantação de grandes obras na Amazônia é falta da inserção dos principais atores na discussão dos futuros problemas que os mesmos irão enfrentar e sofrer. De acordo com SANT’ANA JUNIOR (2014), a exclusão social desses

atores gera a frente de luta pelos direitos que eles possuem e que geralmente não é conhecido.

O mesmo autor afirma que:

A implantação na Amazônia brasileira de um modelo de desenvolvimento altamente impactante sobre populações e ambientes, concebido no regime ditatorial de 1964, resultou no confronto com lógicas diferenciadas de ocupação e uso de territórios e recursos. Este modelo, ainda hoje, é mantido em boa parte de suas características e continua a impactar grupos sociais que reagem, na busca de manter seus modos de vida (SANT'ANA JUNIOR, 2014, p. 19).

Segundo SPOSITO (1994. p38) esses processos de exclusão culminam na alteração das características desses lugares, interferindo nas relações de cunho social e cultural e também em aspectos ambientais e econômicos, rompendo laços existentes com o local de morada.

Essa exclusão, expressa pela ausência de comunicação e informação sobre obra, é uma das maiores dificuldades enfrentadas pelos moradores e pescadores da vila. Muitos afirmam que as visitas dos empresários são em benefício próprio e apenas em “tempo de política, isto é, em épocas eleitorais. Tal afirmação torna-se evidente no comentário do pescador Nilton Melo (2017):

“Preocupante é a maneira como a gente vê tudo isso que tá acontecendo né? sobre as condicionantes que a gente precisa se adaptar sobre as informações suficiente para que a gente possa recorrer a quem recorrer. E como eu tava dizendo né, quando eles “vinheram” aqui a primeira vez foi no momento político né? Ai convidaram nós pra uma reunião em Itupiranga, a aprovação foi lá dentro de Itupiranga, mas nós sabemos que o impacto ele é na região de Itupiranga, mas ele não é em Itupiranga ainda né?, é aqui dentro porque nossa área, que nós temos aqui uma pequena vila, e então, nós somos um pequeno grupo de pessoas que mora aqui e vive aqui, e nós dependemos da extração do peixe que a gente tira daqui dessa área né, então tudo isso precisava eles tivesse vindo com a gente aqui né? procurar saber o que a gente precisa? o que a gente quer? Porque além das coisas políticas que nós temos direito, nós precisamos saber o que a gente precisamos, para que a gente possa se adaptar a uma nova estrutura de vida né?. Porque a gente vai ser tirado do nosso ambiente natural e com a área que a gente trabalha no extrativismo no peixe, somos pescador que a maioria aqui é pescador, quem não é pescador e colono né, e quem tem uma vaquinha no pasto aí, não passa de 20 a 30 alqueire o máximo, então somos pequenos agricultores né, aí a gente vai ser tirado essa estabilização e aí a gente vai pra onde?” (Nilton Melo, 03 de Setembro de 2017).

A população da vila é composta por pescadores, donas de casa, agricultores e aposentados, eles vivem do que o ambiente proporciona aos mesmos, seja no campo da agricultura seja na pesca e nos outros afazeres domésticos. Dessa forma, eles possuem uma

forte ligação com o local de morada e enxergam o ambiente em que vivem como o “recanto da tranquilidade”. O moradores da Vila Tauiry possuem uma relação com o território em que moram e vivem que caracteriza quem são, do mesmo modo que o território é caracterizado por eles pelas atividades que desenvolvem no espaço. Esse mesmo território é analisado de forma diferente pelos políticos e empresários. Estes observam o local como fonte de geração de riqueza e “desenvolvimento”. Partindo dessa ideia, ALMEIDA (2012) diz que:

“A reconceituação de território, consoante às interpretações sociológicas sobre as transformações sociais na primeira década do século XXI, tem sido marcada por novos critérios de classificação, que aparentam empreender uma volta ao passado, refletindo uma conhecida e dúbia combinação entre fatores ambientais e econômicos. Incorporados pelas ações governamentais mais recentes, tais critérios reeditam a prevalência do quadro natural, privilegiam biomas e ecossistemas como delimitadores de “regiões”, flexibilizam normas jurídicas que asseguram os direitos territoriais de povos e comunidades tradicionais e objetivam atender às demandas progressivas de um crescimento econômico baseado principalmente em *commodities* minerais e agrícolas. Atualmente, à implementação de políticas de “reorganização de espaços e territórios” que não são um produto mecânico da expansão gradual das trocas, mas sim o efeito de uma ação de Estado deliberadamente protecionista, voltada para a reestruturação de mercados, disciplinando a comercialização da terra e dos recursos florestais e do subsolo. Essas políticas de crescimento têm sido apontadas como solução para a “pobreza extrema”, produzindo uma territorialização consoante o potencial de uso mercantil dos recursos naturais, combinada com ações que objetivam flexibilizar os limites das unidades de conservação e manter o “combate ao desmatamento”. Pode-se dizer que os sentidos de território remetem, em primeiro lugar, a um “biologismo” extremado, que caracteriza o ambientalismo empresarial dos grandes fundos de investimentos”. (ALMEIDA, 2012. p. 63).

Há dois usos distintos do território: um movido pelo Estado e o capital, que é uma apropriação capitalista da área, transformando o ambiente em recursos econômico apenas, gerador de riquezas para uma empresa e de “desenvolvimento” a despeito da população local; o outro é o uso realizado pelas populações tradicionais, os pescadores, os agricultores, que tecem suas relações sociais no e pelo lugar. A história de vida dessas pessoas está relacionada à prática e a vida social que têm com o espaço onde moram. Portanto, a ameaça de transformar o lugar é também o risco de um forte impacto sobre a vida deles. Outro ponto importante relacionado ao vínculo dessas populações com espaço, são os denominados territórios sociais que representa vínculos sociais, simbólicos e rituais que os diversos grupos sociais diferenciados mantem com seus respectivos ambientes biofísicos, conforme elabora Paul Little em sua análise (LITTLE, 2004). Como afirma ainda Raffestin, sobre a mesma questão dos vínculos com o espaço, dessa vez elaborando sobre o conceito de lugar:

“A noção de lugar também se expressa nos valores diferenciados que um grupo social atribui aos diferentes aspectos de seu ambiente. Essa valorização é uma função direta do sistema de conhecimento ambiental do grupo e suas respectivas tecnologias. Essas variáveis estabelecem a estrutura e a intensidade das relações ecológicas do grupo e geram a categoria social dos recursos naturais” (RAFFESTIN *apud* Little 2004: p223-228).

A ligação com o espaço, com o território mostra o quão importante é a vila para os moradores, a representatividade dessa ligação vem através do diálogo existente entre os moradores para com as novas gerações, esse elo que o local mostra e representa.

Quando o assunto é a relação com os moradores e suas rotinas na vila, dentre as 104 famílias pesquisadas em sua maioria os mais antigos do local, afirmam que está acontecendo algumas mudanças no convívio. Segundo os entrevistados, os pescadores que chegaram na vila depois dos mais velhos ou os que chegaram oriundos do centro urbano de Itupiranga, estão apoiando a derrocagem pensando na proposta financeira que talvez os moradores receberão. Há, portanto, um conflito de interesses também entre os moradores. Ao analisar a questão da faixa etária e do tempo de convívio dos moradores os mais jovens apoiam em certa parte o projeto pensando na compensação financeira, porém só apoiam se os pais também aceitarem essa compensação. Em algumas falas foi possível perceber que alguns entrevistados se mostraram descontentes com colegas que apoiam o empreendimento.

De acordo com o pescador Codico, já ocorre na vila toda uma mudança nas relações que existiam antes até mesmo um enfraquecimento das atividades. Segundo ele, estas ocorrem devido às (supostas) futuras compensações financeiras:

“Infelizmente a gente tá percebendo que alguns colegas estão apoiando a retiradas das pedras do nosso rio, eu fico triste porque a gente “vevi” do peixe do rio e o mesmo “ta” quase acabando aqui, o pessoal não é o mesmo, não querem se reunir para fortalecer nossa associação dos moradores, eles pensam que esse dinheiro vai durar para sempre e que vai sair logo, tem gente que até hoje não recebeu nenhum “vitem” da Eletronorte e pensam que vai ser assim. Além disso, vai acabar com nossa vila essa obra, vai destruir o local dos peixes colocarem os ovos, e a gente nem vai poder chegar perto com as rabetas para pescar, só vamos ver os barcos grande passar” (Codico, 03 de novembro de 2018)

Em se tratando desses problemas que o derrocamento já está gerando na vila, uma questão importante foi levantada nas entrevistas: o efeito dos futuros investimentos

econômicos e habitacionais que a vila possa receber, como tem sido apresentado e divulgado na cidade e região de Itupiranga pelos empresários e políticos.

Esses acontecimentos futuros estão relacionados a investimento de capital para melhoria de habitação, saúde, saneamento básico e educação, esses futuros investimentos em determinado local, principalmente onde ocorrerão as obras de empreendimento geram especulações de melhoria econômica, isso gera consequência na redistribuição espacial nos arredores dos locais que irão ser impactado por grandes projetos como o caso da vila de Pescadores Tauiry (ALMEIDA, 2004).

Partindo dessa questão de investimento em infraestrutura local, os entrevistados colocam que essas aquisições infraestruturais são obrigações do poder público, e que não podem ficar esperando por obras na região para receber essas benfeitorias na Vila. A percepção dos pescadores em relação a isso é totalmente diferente desses empresários, pois os mesmos colocam que a questão de infraestrutura é obrigação do poder publico municipal. A moradora Antonia deixa isso evidente em sua fala:

“Sabe, a gente escuta muito na rádio e quando vai na cidade é que essa obra aí, vai melhorar as coisas aqui e lá, vai trazer asfalto para nossa vila, colégio e melhorias pra gente aqui. Mas moça, isso é dever dos políticos, quer dizer que só por causa dessa obra a gente vai viver melhor?! Agente já vive bem, eles que tão vindo para tirar nossa paz e nossos peixes, estão é fazendo a cabeça de uns ai”. (Antonia, 14 de junho de 2017).

As mudanças geradas por grandes projetos impõem desafios para os distintos atores envolvidos nesses processos. Dada à complexidade do tema, que inclui aspectos materiais, imateriais e sentimentais para os moradores. Percebe-se uma grande complexidade de várias etapas, seja na parte de identificação dos impactos à população atingida, remoções, deslocamento, indenizações e reparação dos danos sofridos entre outros (CES, 2017). Essas mudanças e transformações sofridas por povos tradicionais gera um rastro de violações de direitos e de sofrimento às populações atingidas.

A Hidrovia Araguaia- Tocantins bem como o derrocamento do pedral do Lourenço, pela magnitude de suas dimensões, pode alcançar e influenciar, direta e indiretamente, o modo de vida, o meio ambiente e os negócios de um elevado número de indivíduos. Ao lado da percepção dos pescadores, também entidades de proteção ao meio ambiente vem manifestando sua posição contrária ao empreendimento. A ONG Rios de Encontros realizou o

fórum “bem viver” na vila Tauiry, no dia 3 de setembro 2017 (Figura 8 e 9). Liderada por Dan Baron e associados ao Movimento de Atingidos por Barragem, estes foram enfáticos ao se referirem aos impactos sobre meio ambientes:



**Figura 10.** Fórum Bem Viver, Rios de Encontro, Pedral do Lourenção.



**Figura 11.** Fórum Bem Viver, Rios de Encontro, Pedral do Lourenção mística no pedral.

“Esse projeto de derrocamento para o funcionamento da Hidrovia do Tocantins é um dos maiores impactos ambientais que vão ocorrer na região Amazônica depois da implantação de Belo Monte em Altamira e da Usina de Tucuruí, se continuar nesse ritmo de alteração e modificação ambiental, o futuro dessa localidade será semelhantes ao que ocorre em outras partes do mundo, em menos 30 anos seremos

os próximos refugiados de clima, pois esses impactos ambientais na Amazônia interferem em toda dinâmica climática do planeta terra”  
Dan Baron, Fórum Bem Viver, Rios de Encontro.

O representante do Movimento de Atingidos por Barragem (MAB) mencionou em Audiência Pública realizada na Câmara de Vereadores de Marabá, no dia 11 de agosto de 2017, que a vila Tauiry irá sofrer os mesmos problemas que ocorreram em Tucuruí no período de implantação da Usina. Isso porque os moradores estão sendo excluídos do processo de implantação de obras e apercepção dos mesmos quanto a obra não tem importância. Segundo o MAB:

“A hidrelétrica de Tucuruí, criada em 1984 no Estado do Pará, continua sendo uma fonte de controvérsia até hoje. A maioria dos benefícios da energia vai para empresas de alumínio, onde gera empregos minúsculos. Apresentado repetidamente por autoridades como um modelo para o desenvolvimento hidrelétrico devido à quantidade substancial de energia que gera, os impactos sociais e ambientais do projeto são igualmente substanciais é isso que já está acontecendo em Itupiranga e principalmente na Vila Tauiry. O exame do caso de Tucuruí revela uma sobre-estimativa sistemática dos benefícios e uma sub-estimativa dos impactos pelas autoridades. A Tucuruí oferece muitas lições ainda não aprendidas para o desenvolvimento hidrelétrico na Amazônia e dos impactos que ela gerou e ainda gera”.

(MAB, Audiência Pública realizada na Câmara de Vereadores de Marabá)

A percepção dos pescadores quanto à questão socioambiental do empreendimento enquanto hidrovia segue o que foi exposto anteriormente, os mesmos estão cientes dos impactos ambientais que essa obra irá deixar na região e na vila:

“A gente sabe que tudo isso vai trazer coisas ruins para cá e para nós, esses problemas que o Don falou a pouco durante o Fórum já estão acontecendo, na próxima semana, a empresa vai começar a fazer a limpeza das margens do rio, já chegaram as balsas, estão lá embaixo, ouvi dizer que já vão fazer a “fundura do rio” não sei bem certo se é isso, mas olha os peixes já esta quase acabando, e com essa obra ai vai acabar é com tudo de uma vez.”

(Pescadores em falas no Fórum Bem Viver, Rios de Encontro.)

É fácil observar que os problemas mais relatados pelos entrevistados se referem à questão socioambiental, principalmente a que reflete a ambiental, pois ela interfere nas outras escalas sociais, econômicas e culturais. A modificação ambiental do espaço no qual é habitado por grupos tradicionais reflete na mudança de convívio e relação entre seus

moradores, essa alteração espacial de cunho ambiental pode desencadear grandes problemas de identificação com o espaço no qual se vive.

Deste modo, correntes como a seguridade ambiental correlacionam os conflitos sobre os recursos naturais com a tese da “*tragédia dos comuns*” do ecologista HARDIN, na qual a super exploração e a grande pressão populacional sobre os recursos naturais levam, impreterivelmente, à destruição da natureza (CUNHA, 2004; TURNER, 2004).

De acordo com os pescadores, o problema ambiental que vai causar o maior dano na vila está relacionado à pesca no rio depois que parte do Pedral for retirado. Como afirma o pescador H “A derrocagem vai trazer “mau” porque o meio ambiente vai sofrer uma grande poluição, porque os peixes que são próprios da região não vão mais existir, eles vão mudar de local, o tucunaré um peixe de pedral, no caso não tendo mais o pedral não tem como ele reproduzir. Outra etapa, a fonte de renda nossa baseada em cima da pesca, como pescadora após esse trabalho não tem como o pescador ta desenvolvendo uma pesca tranquila, porque você vai pescar vai ser a hora que as barcaças vai passar o barulho vai aumentar os peixes não vai pegar o suficiente, vai ter um grande impacto, mas também quem tiver preparado para ganhar dinheiro, vai ganhar dinheiro. São essas duas pontes associadas”.

Assim, entende-se o conflito como um problema de escassez quantitativa presente ou futura para os atores que disputam o controle dos recursos e para o restante da sociedade. Contemporaneamente, interligar escassez a conflitos sociais é a saída argumentativa encontrada pelas elites e por políticos, para despolitizar o debate e justificar conflitos sociais em torno dos recursos naturais, argumento facilmente compreensível ao público em geral, mas que esconde profundos problemas sociais e políticos (WANDERLEY, 2007).

FUKS (2001) apresentou outra forma epistemológico-metodológica de interpretar os conflitos ambientais, compreendendo-os como problemas sociais. Os problemas ambientais só se materializam e vai a público na medida em que são vividos, sentidos, reivindicados e explicitados por indivíduos ou grupos sociais. Sendo assim, o conflito ambiental seria a arena onde diferentes atores sociais disputam a definição de meio ambiente como problema social. O caso da Vila Tauiry mostra muito bem o que FUKS (2001) apresenta, mudanças ambientais no espaço são inevitáveis, uma forma que os moradores da vila vêm demonstrando sua insatisfação com esse empreendimento, pois o mesmo já esta modificando o cotidiano dos moradores nos aspectos socioambientais.

### 3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os pescadores, assim como os movimentos sociais e ONGS, e a sociedade em geral devem participar de todo o processo e tentarem se unir para resistir às mudanças espaciais, culturais e sociais que o capitalismo já vem implantando na região Amazônica, em específico na região sudeste paraense. As frentes de luta devem participar ativamente das fases de implantação dessas obras. A percepção desses diferentes atores é de grande relevância e importância, pois esses vivem, reconhecem e sobrevivem do rio, da floresta, dessa harmonia, que aos poucos vem sendo alteradas e transformadas pelo anseio do progresso do capital. A frente de luta dos movimentos sociais e dos pescadores e populações tradicionais tem sua representatividade e importância. É de grande estima que ambos lutem por condições que sejam dignas e respeitadas, pois há muito tempo isso vem sendo retirado de nós.

Foi possível observar que a principal fonte de renda dos pescadores, no caso a pesca vai ser afetada pelo derrocamento do Pedral do Lourenção e a futura implantação da hidrovía, alterando assim a economia de grande número de famílias que vivem na área. Além disso, as características próprias da relação com o território na região serão impactadas de maneira a transformar também a vida dessas famílias.

Os grandes projetos na região Amazônica geram conflitos e modificam o modo de vida de seus moradores, resultando assim em uma perda considerável, tanto em sentido econômico, se for considerada sua fonte de renda, quanto cultural se levada em consideração as alterações espaciais e populacionais resultantes.

A falta de informações dos moradores sobre o empreendimento é algo que causa indignação coletiva, pois os mesmos se sentem enganados ao serem deixados de lado do processo. O que está em jogo aqui é uma estratégia dos empreendedores de manter a desinformação como forma de desarmar a resistência da comunidade ao empreendimento. Por se tratar de seu lugar de vivência, eles relatam que gostariam que fossem levadas em consideração seus posicionamentos relativos o derrocamento do Pedral do Lourenção e implantação da hidrovía do Araguaia Tocantins.

A partir da convivência com os moradores da Vila, percebi o real sentimento que eles expressam pelo local que vivem, independentes das mazelas políticas e da violência por eles sofridas. Apesar disso, conseguem se organizar para resistirem à expansão capitalista. Para eles, é impossível conter esse grande empreendimento, entretanto esperam que possam ser

levadas em conta as condicionantes por eles exigidas, a fim de terem uma opção de sobrevivência e bem-estar caso sua fonte de renda seja impactada de modo mais profundo do que de fato vem sendo informado.

Sabe-se, portanto, que o que ocorre neste empreendimento é uma clara monopolização dos lucros pelas empresas e socialização dos prejuízos para com o meio ambiente, cidades e comunidades às margens dos Rios Tocantins e Araguaia.

É necessário um suporte para essas comunidades, para que possam oferecer resistência e não precisem estar se reinventando a cada novo ciclo de grandes projetos amazônicos, pois o que se vê na Vila Tauiry não é algo inédito. Pelo contrário, as duas últimas gerações têm muito a contar do passado, do que ficou perdido nos terrenos submersos pelas águas do Reservatório de Tucuruí. Não somente construções de cimento e tijolos, mas também construções de memória de um povo.

É indispensável a conscientização desta geração que está vindo quanto a importância de se manter viva a história de seu povo e a luta por dignidade e garantias de direitos no lugar onde se vive. Da importância de mostrar resistência frente às investidas do “progresso” e seus fetiches.

Concretamente, é preciso que haja audiências públicas prévias voltadas para a disponibilização de informações aos pescadores, para que eles possam ser ouvidos e que possam expressar seus desejos em relação a esses empreendimentos.

#### 4 REFERÊNCIAS

ALBERTI, A. Hidrovia do Tocantins Araguaia. Disponível em <<<http://www.dnit.gov.br/hidrovias/hidrovias-interiores/hidrovia-do-tocantins>>> Consultado 4 de setembro de 2017.

ALMEIDA, A.W. B. TERRITÓRIOS E TERRITORIALIDADES ESPECÍFICAS NA AMAZÔNIA: entre a “proteção” e o “protecionismo”. **CADERNO CRH**, Salvador, v. 25, n. 64, p. 63-71, Jan./Abr. 2012.

ALMEIDA, A. Hidrovia Tocantins-Araguaia: importância e impactos econômicos, sociais e ambientais segundo a percepção dos agentes econômicos **Tese (doutorado)** - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Piracicaba, 2004, 175p.

BATISTA, J. Hidrovia Araguaia Tocantins: dois séculos de luta. Disponível em: <<<https://www.jornaldotocantins.com.br/editorias/opiniaio/tend%C3%AAs-ideias-1.456289/hidrovia-araguaia-tocantins-dois-s%C3%A9culos-de-luta-1.960406>>> Consultado em 17 de dezembro de 2018.

BRASIL, Hidrovia do Araguaia 2012. <<<http://www.dnit.gov.br/hidrovias/hidrovias-interiores/hidrovia-do-araguaia>>>. Consultado em 6 de julho de 2017.

BRASIL, Hidrovia Tocantins Araguaia e as demais estratégicas brasileiras 2013. <<<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/abr0725palestraxvicongressolatinoamericano.pdf>>>. Consultado em 6 de julho de 2017.

BRASIL, DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE. Hidrovia do Tocantins. 2014. Disponível em <<<http://www.dnit.gov.br/hidrovias/hidrovias-interiores/hidrovia-do-tocantins>>>. Consultado em: 4 de setembro de 2017.

BRASIL, Agência Nacional de Transportes Aquaviária, 2014. Disponível em: <<<http://hbsa.com.br/projetos-logisticos>>> Consultado em: 02 de agosto de 2017.

BRASIL, DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE, 2016. Disponível em: <<<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2016/06/obra-permitira-navegacao-na-hidrovia-tocantins-araguaia>>> Consultado em 4 de setembro de 2017.

CABRAL, G. Conceitos de hidrovia. 2012. Disponível em: <<<http://m.brasilecola.uol.com.br/amp/geografia/hidrovias.htm>>> Consultado em: 02 de setembro de 2017.

CEBRAC, Centro Brasileiro de Referência e Apoio Cultural. **Análise do EIA e RIMA do Projeto da Hidrovia Araguaia Tocantins, Relatório do Painel Especialista Independente.** Versão 2.0, Brasília, DF, 2000.

CES, Centro de Estudo em Sustentabilidade. **Iniciativa grandes obras na Amazônia: Aprendizados e diretrizes, GT Deslocamentos compulsórios.** Fundação Getúlio Vargas, Brasília, DF, 2017.

CUNHA, L. H. Da Tragédia dos Comuns à Ecologia Política: Perspectivas analíticas para o manejo comunitário dos recursos naturais. Raízes. Campina Grande. Vol. 23, No. 1 e 2, 2004.

CUNHA, J. D. O.; GUAJAJARA, R. P. B.; CARVALHO, R. F. **A derrocada do pedral do Lourenço o rio não está pra peixe para os pescadores da Vila Tauri.** Disciplina: políticas clássicas II. Curso de Ciências Sociais, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, 2016.

DTA Engenharia (2014)

FUKS, M. Conflitos Ambientais no Rio de Janeiro: Ação e debate nas arenas públicas. Rio de Janeiro: UFRJ ed. 2001.

LINDOZO, R. **A história da vila Taurí contada pelo seu povo.** Itupiranga, Pará, 2013.

LITTLE, P. E. Territórios sociais e povos tradicionais no Brasil: por uma antropologia da territorialidade. **Anuário Antropológico/2002-2003** Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2004: 251-290.

RODRIGUES, Dayse Mysmar Tavares. **Hidrovia Araguaia-Tocantins: uma análise da integração e do desenvolvimento**. Revista Eletrônica Faculdade Montes Belos, Goiás, ISSN 1808-8597, v.1, n.2, p. 74-87, nov. 2005.

RODRIGUES, J. A. Estradas D'água: as Hidrovias do Brasil. Transporte no Brasil, Logística, Infraestrutura Editora: Action Ano de publicação: 2009. Disponível em:<<[http://m.suapesquisa.com/economia/principais\\_hidrovias\\_brasil.htm](http://m.suapesquisa.com/economia/principais_hidrovias_brasil.htm)>> Acesso em: 02 de setembro de 2017.

SANT'ANA JÚNIOR, Horácio Antunes. Projeto de Cooperação Internacional - Projetos de desenvolvimento e populações locais: experiências em Cabo Verde e no Brasil. São Luís, Universidade Federal do Maranhão, 2014.

SPÓSITO, M. E. B. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1994.

TURNER, Matthew. Political Ecology and the Moral Dimensions of “Resource Conflicts”: The case of farmer–herder conflicts in the Sahel. Political Geography. **Great Britain**, V. 23 (7). 2004. p. 863–889.

WANDERLEY, L. J. M. Conflitos e Movimentos Sociais Populares em Área de Mineração na Amazônia. 70 f. 2007. Dissertação de mestrado. Programa de Pós- Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

## ANEXO I

**FORMULÁRIO DE ENTREVISTA**

Pesquisador: \_\_\_\_\_ Questionário N°.: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/2017.

1. Endereço da residência: \_\_\_\_\_.

Variável	Escala				
	Discordo totalmente	Discordo em partes	Indiferente	Concordo em partes	Concordo totalmente
Falta informação por parte da empresa sobre o empreendimento do derrocamento?					
A obra vai trazer mais benefícios para os moradores da vila?					
É uma obra totalmente política?					
Essa obra vai trazer benefícios só para os empresários e políticos? Por que?					
Voce acha que o peixe pode acabar com o derrocamento?					
A empresa responsável pela obra se preocupa com a proteção do meio ambiente?					
A obra vai afetar o curso ou nível do rio?					
A empresa já marcou alguma reunião com os moradores?					
Eu considero vantajoso residir no local?					
A minha opinião sobre o derrocamento do Pedral do Lourenço e a implantação da Hidrovia é negativa?					

Desde a especulação da implantação do derrocamento do Pedral do Lourenço e a implantação da Hidrovia tem percebido mudanças negativas na paisagem?					
Eu corro risco morando próximo ao local do derrocamento do Pedral do Lourenço e a implantação futura da Hidrovia?					
Eu acho que não posso melhorar os prejuízos causados pelo derrocamento do Pedral do Lourenço e a implantação e a implantação da Hidrovia?					
Eu me sinto afetado emocionalmente por não poder melhorar a situação causada pelo derrocamento do Pedral do Lourenço e a implantação da Hidrovia ?					
Os empresários respeitam o meio ambiente?					
Os empresários procuram respeitar, mas ainda causam danos ao meio ambiente?					
Os empresários omitem informações a respeito do prejuízo ambiental que causam com a futura implantação da Hidrovia?					
Os empresários devem investir parte de seus lucros para resolver os problemas ambientais que causam?					

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM E DEPOIMENTOS**

Eu \_\_\_\_\_, CPF \_\_\_\_\_,  
\_\_\_\_\_, RG \_\_\_\_\_,

Depois de conhecer e entender os objetivos, procedimentos metodológicos, riscos e benefícios da pesquisa, bem como de estar ciente da necessidade do uso de minha imagem e/ou depoimento, especificados no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), AUTORIZO, através do presente termo, os pesquisadores (Pesquisador: Lucelia do Nascimento Souza, e a Orientador: Prof.Dr Fabiano Campelo Bechelany.) do projeto de pesquisa intitulado “**DERROCAMENTO DO LOURENÇÃO: UM ESTUDO SOCIOANTROPOLÓGICO DA PERCEPÇÃO DOS MORADORES DA VILA TAUIRY, ITUPIRANGA-PA**” a realizarem as fotos que se façam necessárias e/ou a colher meu depoimento sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes. Ao mesmo tempo, libero a utilização destas fotos (seus respectivos negativos) e/ou depoimentos para fins científicos e de estudos (livros, artigos, slides e transparências), em favor dos pesquisadores da pesquisa, acima especificados, obedecendo ao que está previsto nas Leis que resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/ 1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º 10.741/2003) e das pessoas com deficiência (Decreto N.º 3.298/1999, alterado pelo Decreto N.º 5.296/2004).

Marabá, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017

---

Lucelia do Nascimento Souza  
**Pesquisadora responsável**

---

**Sujeito da Pesquisa**