

Universidade de Brasília
Instituto de Ciências Sociais
Departamento de Antropologia
Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social

RAONI MACHADO GIRALDIN

ENTRE TRÂNSITOS E CONSUMOS: A PRESENÇA DOS TRABALHADORES DE BELO
MONTE EM ALTAMIRA, PA.

Brasília, março de 2015.

Universidade de Brasília
Instituto de Ciências Sociais
Departamento de Antropologia
Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social

RAONI MACHADO GIRALDIN

ENTRE TRÂNSITOS E CONSUMOS: A PRESENÇA DOS TRABALHADORES DE BELO
MONTE EM ALTAMIRA, PA.

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós - Graduação em Antropologia Social, Departamento de Antropologia (DAN), Universidade de Brasília (UnB), como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Antropologia Social.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Gustavo Lins Ribeiro (DAN/UnB - orientador)

Profª. Dra. Kelly Cristiane da Silva (DAN/UnB)

Prof. Dr. Rodrigo Augusto Lima de Medeiros (CEUB)

Profª. Dra. Andréa de Souza Lobo (DAN/UnB - suplente)

Brasília, março de 2015.

RESUMO

Esta dissertação possui como tema os trabalhadores envolvidos na construção da hidrelétrica de Belo Monte a partir de um conjunto de experiências na cidade de Altamira, estado do Pará, no início de 2014. Uma vez estabelecida a impossibilidade da realização do trabalho de campo dentro da área ocupada pelo projeto de construção, adoto uma abordagem que procura relacionar as mudanças no contexto urbano com aspectos do trabalho deste ramo específico da indústria: a construção civil pesada. Partindo das questões próprias da cidade de Altamira, a pesquisa discute a implantação dos modelos industriais de exploração de recursos e dos planos de ocupação humana da Amazônia brasileira. Associando dados de pesquisas sobre a história de planos econômicos com questões etnográficas a respeito da composição de populações migrantes atraídas para o trabalho na construção da hidrelétrica, discuto os modos de trabalho deste setor da economia, o contexto urbano no qual ele se instala e os planos de desenvolvimento para a Amazônia.

Palavras-chave: Belo Monte; Amazônia; trabalho; construção civil; desenvolvimento

ABSTRACT

This dissertation has the workers involved in the construction of the Belo Monte hydroelectric dam as its theme, starting with a set of experiences in the city of Altamira, state of Pará, in the beginning of 2014. Once the impossibility of getting the fieldwork inside the area occupied by the construction project is established, I adopt a approach that aims to connect the changes in the urban context with aspects of the labor in this specific branch of industry: the heavy construction. Starting from proper questions of the city of Altamira, the research discuss the implantation of industrial models of resource extraction and the plans for human occupation in the brazilian Amazon. Linking research data about economic plans with ethnographic questions on the composition of the migrant populations draw to the work in the hydroelectric construction, I discuss the modes of labor in this sector of the economy, the urban context in which it takes place and the development plans for the Amazon.

Keywords: Belo Monte; Amazon; labor; construction; development

AGRADECIMENTOS.

Agradeço, primeiramente, à minha esposa Andreza pelo apoio incondicional. O transcorrer de um programa de pós-graduação é muitas vezes marcado por momentos de dificuldades e incertezas que me colocaram, neste caso por dois anos, em um ritmo acelerado de estudo e pesquisa que jamais havia experimentado. Sem seu amor e companhia tenho certeza que não teria sido capaz de chegar ao resultado delineado nas páginas que seguem.

Agradeço à minha mãe, Deusamy, pelo apoio durante os meses em que escrevi a maior parte de minha dissertação em sua casa. Minha estadia, que também ocorreu em meio a meus irmãos: Maíra e Pedro Antônio, foi fundamental para que eu tivesse tranquilidade e suporte para a rotina de escrita. Poder retornar a vê-los por um período estendido evitou que esta atividade individual assumisse feições de um clausuro improdutivo. A meu pai, Odair, sou grato pelas conversas durante toda a minha pesquisa e pelo apoio, juntamente com minha madrasta Lígia que, através da rede de amigos da Universidade Federal do Tocantins e da Universidade Federal do Amazonas, manejaram minha recepção em Altamira.

Minha pesquisa de campo não teria ocorrido sem a hospitalidade de Elvisley Chaves, que me recebeu em sua casa durante todos os dias em que estive na cidade. Através de nossas conversas diárias, tive conhecimento de muito dos fatos que nortearam a minha investigação em campo. Sou grato por ter contado com os trabalhadores e trabalhadoras com os quais conversei na cidade. Acredito que seja bastante difícil colaborar com uma pesquisa de campo dada as condições de vida e trabalho nas obras e a chance de compartilhar momentos fora do horário de trabalho foi uma constante prova de confiança.

Muito do que alcancei foi devido ao trabalho dos funcionários do Programa de Pós-graduação em Antropologia Social da Universidade de Brasília: Rosa, Idamar, Jorge e Paulo, no gentil suporte durante as atividades burocráticas e de comunicação. Aos professores sou grato pelas ideias e aulas, principalmente pela orientação de Gustavo Lins Ribeiro. Aos amigos do Centro de Pós-graduação em Antropologia devo muitas das inspirações surgidas durante as conversas e que foram incorporadas neste trabalho e em minha própria maneira de encarar a antropologia. Sou grato ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo apoio financeiro através das bolsas de mestrado.

LISTA DE SIGLAS E ABRVIATURAS.

- 51º BIS – Quinquagésimo Primeiro Batalhão de Infantaria da Selva.
- AAR – Área de Abrangência Regional.
- AID – Área de Influência Direta.
- AII – Área de Influência Indireta.
- AHE – Aproveitamento Hidrelétrico.
- ALBRÁS – Alumínio Brasileiro S.A.
- ALUNORTE – Alumina Norte do Brasil S.A.
- ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica.
- BNDE – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.
- BNDES (atual) – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social.
- CCBM – Consórcio Construtor Belo Monte.
- CNPE – Conselho Nacional de Política Energética.
- COSIPA – Companhia Siderúrgica Paulista.
- CPF – Cadastro de Pessoa Física.
- CSN – Companhia Siderúrgica Nacional.
- CVRD – Companhia Vale do Rio Doce.
- DNAEE – Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica.
- DNPM – Departamento Nacional de Produção Mineral.
- EFC – Estrada de Ferro Carajás.
- EFMM – Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

EIA – Estudo de Impacto Ambiental.

ELETROBRÁS – Centrais Elétricas do Brasil.

ELETRONORTE – Centrais Elétricas do Norte do Brasil.

EPI – Equipamento de Proteção Individual.

IBAMA – Instituto do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

LMSA – *Light Metals Smelters Association*.

MME – Ministério de Minas e Energia.

NAAC – *Nippon Amazon Aluminum Corporation*.

PBA – Plano Básico Ambiental.

PETROBRAS – Petróleo Brasileiro S.A.

PIS – Programa de Integração Social.

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento.

RADAM (Projeto) – Radares da Amazônia.

RH – Recursos Humanos.

RIMA – Relatório de Impacto Ambiental.

SALTE (Plano) – Saúde, Alimentação, Transporte, Energia.

SEMTA – Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia.

SENAI – Sistema Nacional de Aprendizagem Industrial.

SGH – Superintendência de Gestão e Estudos Hidrelétricos.

SINE – Sistema Nacional de Emprego.

SIPAM – Sistema de Proteção da Amazônia.

SIVAM – Sistema de Vigilância da Amazônia.

SLAR – *Side Looking Airborne Radar*.

SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia.

TVA – *Tennessee Valley Authority*.

UFPA – Universidade Federal do Pará.

UHE – Usina Hidrelétrica.

USIMINAS – Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A.

ÍNDICE.

INTRODUÇÃO.	1
Circunscrevendo o tema.	4
CAPÍTULO 1.	
OCUPAÇÃO HUMANA E USO DE RECURSOS NA AMAZÔNIA.	10
1.1. A acensão e queda da borracha e a exploração de recursos antes dos planos estatais de larga escala.	13
1.2 Amazônia Legal.	18
1.3 A Transamazônica: Ocupação humana e atividades agropecuárias.	22
1.4 Empreendimentos mineralógicos e energéticos na Amazônia Oriental.	30
1.5 Recursos naturais, tecnologia e conhecimentos tradicionais: Temas da antropologia sobre a relação ser humano/meio.	36
CAPÍTULO 2.	
BELO MONTE E AS ALTERAÇÕES NO ESPAÇO URBANO.	42
2.1 Um breve histórico do AHE Belo Monte.	46
2.2 Problemas urbanos.	53
2.3 Os acampamentos e a presença do AHE em Altamira.	57
2.4 A contratação.	60
2.5 Inchaço no comércio.	70
2.6 A orla de Altamira.	72
2.7 Alguns paralelos na antropologia urbana.	76
CAPÍTULO 3.	
OS TRABALHADORES EM ALTAMIRA.	80
3.1 Circulando.	82
3.2 Consumo e diversão.	88
3.3 Saindo.	95

CONSIDERAÇÕES FINAIS.	99
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.	107
ANEXOS.	112

INTRODUÇÃO.

Às 10: 30 da manhã do dia 21 de fevereiro de 2014, uma sexta-feira, peguei o ônibus que partia de Altamira em direção às obras de Belo Monte. O trajeto possui cerca de 50 quilômetros e foi realizado em 50 minutos ao longo da Transamazônica, no trecho da Volta Grande do Xingu. Era o mesmo trecho pelo qual cheguei de Belém, mas agora, mais ambientado, pude perceber melhor a paisagem. Perto da cidade, as pastagens dominam as áreas próximas à estrada, onde algumas castanheiras da floresta que ali existia ainda são mantidas de pé.

No Canteiro Belo Monte, onde era construído o principal barramento do Aproveitamento Hidrelétrico de mesmo nome, estava localizada a maioria das representações das empresas que compõem o consórcio responsável pelas obras. Dirigi-me para lá a fim de conseguir permissão para visitar os alojamentos e para realizar entrevistas com os trabalhadores que lá estavam. Segui a orientação que me havia sido passada no RH (Recursos Humanos) do Consórcio Construtor Belo Monte (CCBM), a única parte do consórcio que fica na cidade de Altamira, onde são realizadas as contratações e demissões. Os funcionários da portaria do RH haviam informado quem eu deveria procurar o consórcio no próprio canteiro de obras, uma vez que lá eles não poderiam tratar do meu caso.

O ônibus que peguei era da companhia Transbrasiliana e seu trajeto partia diretamente da garagem da companhia, ao invés do terminal rodoviário municipal, como no caso das linhas para outras cidades. Em uma das paredes no interior da garagem, estavam fixados os horários para os três canteiros de obra: Belo Monte, Canais e Pimental. Na época, apenas os itinerários para o primeiro estavam sendo realizados. Eu fui o único passageiro do ônibus que peguei.

Minha condução parou na portaria do Canteiro Belo Monte, em frente a um grande portão de aço com rolos de arame farpado. Desci na estrada e o ônibus continuou o trajeto até um ponto mais adiante, onde poderia ficar estacionado. Dois guardas faziam a

segurança equipados com rádios e óculos escuros. Apresentei-me, dizendo que era pesquisador e que precisava falar com a pessoa que me fora indicada no RH. Apenas dizer isso não foi suficiente para que me deixassem entrar pelo primeiro portão. Após ser encarado por alguns segundos, decidi recorrer aos papéis de apresentação que havia preparado no dia anterior. Estes foram redigidos e assinados por mim, mencionando a minha pesquisa de mestrado e a Universidade de Brasília. Após um rápido exame, os dois guardas concordaram em permitir a minha passagem. Antes de seguir, fui submetido a uma revista na mochila. O item mais longamente examinado foi o meu gravador que havia levado para o caso de conseguir uma entrevista naquele mesmo dia. A inspeção terminou após eu mostrar que o gravador estava desligado e sem as duas pilhas.

A segunda portaria reúne mais funcionários e nela se faz o controle dos dados de todas as pessoas e coisas que entram e saem do canteiro de obras. Enquanto o primeiro portão é controlado apenas por dois funcionários e não possui nenhuma construção anexa, o segundo é composto de um pequeno conjunto de salas instaladas junto a um sistema de cancelas elétricas, por onde os veículos são inspecionados antes da entrada ser autorizada. Quando cheguei, fui encaminhado para uma sala climatizada, onde deveria aguardar. Na minha frente estava um grupo de funcionários de uma empresa de televisão via satélite e outro de uma loja de peças automotivas. O reconhecimento, que era feito naquela sala por uma funcionária, envolvia o registro dos documentos dos visitantes, seguido de uma conferência no setor ao qual se dirigiam através da consulta a uma lista telefônica. A partir de então, a pessoa poderia ser liberada para fazer o que havia sido combinado dentro da área das obras. Eram entregues sinalizadores para os veículos, assim como capacetes e óculos de uso pessoal, dependendo do destino.

Na minha vez, expliquei, de uma maneira mais elaborada do que havia sido feito na portaria anterior, que era pesquisador e que tinha interesse em conhecer o ambiente de trabalho em Belo Monte. Mostrei meus papéis, informando que poderia deixar ali uma cópia, o que não foi preciso. Consultando a lista em seu telefone de trabalho, a funcionária conseguiu localizar a pessoa que deveria me atender. Passou-me o telefone, por onde eu me apresentei novamente. Algum tempo depois, o funcionário do setor de Comunicação foi ao meu encontro no próprio local onde eu aguardava. O que mais me chamou a atenção nele foi o fato de ser o único ali que não estava vestindo o uniforme de trabalho do consórcio, composto por calça azul escuro e camisa azul claro com a logomarca do consórcio no bolso.

Perguntou-me a respeito do que pretendia fazer e respondi dizendo que não era uma pesquisa sobre os detalhes técnicos do projeto da hidrelétrica em si, mas sobre os trabalhadores.

Em um dos papéis que apresentei, escrito na forma de um requerimento, eu mencionava a liberação de informação para eventuais entrevistas. Quando cheguei a este ponto, ele logo me disse: “Ah, mas então você vai precisar falar com os trabalhadores no alojamento mesmo, na cidade não tem ninguém.”. Essa afirmação me causou um duplo espanto: por um lado, já sabia que muita gente estava na cidade, tanto morando quanto passando por lá constantemente. Também me chamou a atenção a sugestão de realizar entrevistas dentro dos alojamento ter sido feita por ele sem que eu precisasse falar muito sobre o assunto. Peguei seu e-mail e fiquei de encaminhar meu pedido de entrada que deveria ser processado na segunda-feira. Passei o meu contato por telefone para que, assim que o pedido fosse analisado, pudessem me avisar. A conversa terminou com ele dizendo que pedidos como o meu não costumam dar problema e que o que precisava ser feito era somente “por causa da burocracia”.

Para retornar, naquele dia, caminhei seguindo a estrada até a primeira portaria e encontrei, mais adiante, o mesmo ônibus que havia usado para chegar. Enquanto esperava o motorista retornar para levar de volta o seu único passageiro, conversei com outro motorista que trabalhava no transporte de trabalhadores do consórcio. Ele disse que aquele ponto onde estávamos era para ser uma “rodoviária”, devendo integrar várias das linhas que faziam o transporte entre os diferentes setores das obras e da vila dos engenheiros. Naquele momento não havia nenhuma estrutura erguida e as previsões apontavam a sua construção para um futuro próximo. Segundo ele, a situação se complicaria quando os trabalhadores resolvessem reclamar da falta de estrutura da “rodoviária” no melhor estilo “quebra-quebra”. “Aí sim, vão arrumar”, completou. Este motorista tinha vindo do Maranhão e disse que passou um mês de dificuldades, enquanto seu dinheiro ia acabando na cidade. Por fim, conseguiu “fichar” como motorista, após passar por alguns testes. O condutor que eu aguardava chegou e partimos às 12:40hs.

A sala de espera da segunda portaria do canteiro Belo Monte foi o máximo que eu consegui me aproximar das obras. No dia 4 de março de 2014, oito dias após o prazo fixado inicialmente para a resposta por telefone, recebo um e-mail informando que o meu pedido havia sido indeferido. Apesar do funcionário ter se mostrado bastante solícito ao me receber,

demonstrando confiança e conhecimento no encaminhamento de pedidos do mesmo tipo e até um certo interesse no meu tema de pesquisa, o resultado final foi negativo. A afirmação de que “na cidade não tem ninguém” ficou na minha cabeça como uma questão a ser investigada, dada a impossibilidade da minha entrada nos alojamento e nos locais de trabalho da hidrelétrica. Desde o momento em que cheguei a Altamira, a presença dos trabalhadores na cidade para mim era bastante clara e desta forma, a partir do contexto urbano, dei prosseguimento à pesquisa.

Circunscrevendo o tema.

Esta pesquisa é um retrato parcial da realidade de Altamira e das obras de Belo Monte. Dentro do que é possível ser realizado no tempo de uma dissertação de mestrado, esta pesquisa encontrou dificuldades que correspondem, de certa forma, à impenetrabilidade com a qual se arma o consórcio construtor. Assim, poucas questões podem ser respondidas de maneira completa. Considerei o resultado final desta empreitada como um exercício antropológico que não deve ser visto como uma composição completa sobre Belo Monte e seus trabalhadores. O meu breve campo, de cerca de 40 dias, não permitiu uma permanência extensa na região, limitando o alcance dos dados. Apesar disto, as minhas dificuldades foram constantemente objeto de reflexão, principalmente a cerca da magnitude de Belo Monte enquanto uma questão social.

A escolha por desenvolver minha pesquisa de mestrado em Altamira ocorreu pela vontade de estudar os efeitos de um grande projeto industrial durante sua realização, cujos impactos sociais sobre a região que o recebe são tremendos. A dimensão que Belo Monte possui torna esse empreendimento uma questão central para a atual política energética brasileira e não deixa de ser o evento principal a ocorrer na região da Volta Grande do Xingu e, na verdade, na Amazônia como um todo. Compreendendo que a instalação de um complexo industrial é um grande evento que atrai uma quantidade significativa de trabalhadores para uma determinada região, procurei pesquisar um cenário onde isto estivesse acontecendo atualmente.

A cidade de Altamira não é tão grande para que o contingente de pessoas que se deslocou para lá fosse insignificante em relação à população local, mas também não é tão pequena para que as obras a “engolissem” por completo. Considerando a história da região,

Belo Monte não parece um evento alienígena ao contexto local, uma vez que a possibilidade de barramento do Xingu está presente na região há algumas décadas. Entretanto, muitos eventos escapam à imaginação prévia e se estabelecem a partir do momento que os trabalhos se iniciam. Procurei, no contexto urbano, discutir alguns destes temas, como os preços de bens, serviços, aluguéis e, principalmente, os problemas oriundos da presença de uma enorme quantidade de trabalhadores que, em sua maioria, não estabelece residência fixa na cidade.

A questão das populações indígenas não foi abordada diretamente nesta pesquisa. A cidade possui uma inegável centralidade na discussão a respeito dos povos do Xingu, como ilustram as repercussões do projeto de Belo Monte e os recentes debates sobre o impacto das obras nos territórios indígenas. No meu tema atual, que compreende o estudo junto a trabalhadores migrantes, atuantes na indústria da construção civil pesada, não pude observar a presença de indígenas. Apesar disso, a cidade é usada como residência e local de trânsito de muitos grupos espalhados pela região. A pesquisa sobre as questões acerca da presença de indígenas na cidade e no contexto das obras necessitaria de uma outra abordagem e de outros marcos conceituais. Eu me detive sobre a presença dos trabalhadores vindos de outros centros urbanos.

A pesquisa foi realizada durante os meses de fevereiro e março de 2014, durante o “inverno” amazônico. Este período chuvoso apresentou questões próprias à construção civil. As obras haviam chegado ao pico da quantidade de trabalhadores e apresentavam oscilações, antes de começar a diminuir seus quadros de funcionários. As chuvas são um determinante climático que interfere na capacidade de execução de alguns procedimentos e faz com que alguns destes sejam suspensos até um período mais favorável. Mudanças como estas são características de alguns dos postos de trabalho do setor de terraplanagem. A respeito deste último, pude acompanhar a dispensa de alguns trabalhadores que haviam perdido o emprego em decorrência das chuvas.

Uma das maiores dificuldades encontradas na pesquisa foi a realização de entrevistas. O trabalho junto a grandes empresas, promove um certo desconforto ao trabalhador que relata aspectos do seu cotidiano. Recordo-me da introdução de *O Vapor do Diabo*, de José Sérgio Leite Lopes, na qual o autor aponta a dificuldade em se estudar trabalhadores: o contato com empregadores e empregados pode gerar desconfiança uma vez que conflitos trabalhistas são travados entre ambas as partes e o antropólogo pode se ver na situação delicada de ser responsabilizado caso algo aconteça. A pessoa realizando a pesquisa

pode ser identificada como um agente dos interesses dos patrões, infiltrada entre os operários para identificar quem deverá ser demitido (LEITE LOPES, 1976). Dessa maneira, a coleta de informações que relacionassem impressões pessoais e o trabalho em Belo Monte poderia ser algo perigoso para quem concede uma entrevista. Perigo que pode ser entendido como o risco da perda de emprego. Além da dificuldade de realizar entrevistas formais, também dispensei apresentações nos momentos em que conversei com os trabalhadores. Na grande maioria dos casos, havia um desconforto em tratar de dados pessoais e a insistência nesse ponto mostrou ser algo que atrapalhava o andamento das conversas.

Estando localizado no ambiente urbano, precisei recorrer aos tempos e espaços disponíveis para contatar quem trabalhava nas obras. O espaço principal onde realizei minha pesquisa foram as ruas da cidade, junto aos trabalhadores em trânsito e durante as folgas semanais. Apreendi rapidamente os horários das linhas principais de transporte para os locais de trabalho, assim como os melhores locais para encontrar trabalhadores. Essa abordagem se assemelhou em muitos pontos com a maneira como desenvolvi minha pesquisa de graduação, onde boa parte de meus contatos foram feitos nos quiosques em frente aos portões da Companhia Siderúrgica Nacional, durante a saída do trabalho no turno que acabava às 18 horas. Os locais onde eu travava minhas conversas eram espaços públicos nos quais encontrava-os quase sempre em grupo. Dessa forma, tive conversas com várias pessoas ao mesmo tempo. Nelas, em algum momento, eu me apresentava como pesquisador e falava que vinha de Brasília para entender a vida dos trabalhadores de Belo Monte. Utilizei um questionário com pontos básicos como idade, origem, tempo transcorrido de trabalho e tempo almejado de permanência nas obras. O questionário foi uma forma de maximizar o tempo em algumas situações. Adotei essa medida como forma de não perder algumas informações básicas, visto que muitas pessoas concordavam em conversar comigo, mas sempre avisando que seria “só até o ônibus chegar”.

Minha pesquisa também aborda opiniões de moradores locais, com os quais conversei durante a minha vivência cotidiana na cidade, nos restaurantes, supermercados, lojas e a partir da casa onde morei durante o trabalho de campo. Estas informações não aparecem na forma de entrevistas formais, mas de uma forma dispersa por todo o texto. As opiniões dos moradores locais parte das pessoas com as quais mantive mais contato, comerciantes e profissionais autônomos de classe média.

A bibliografia citada reuniu uma produção literária com a qual já havia trabalhado

em minha monografia de graduação, alguns temas desenvolvidos durante as disciplinas no Programa de Pós-graduação em Antropologia Social do Departamento de Antropologia da Universidade de Brasília, uma bibliografia específica sobre a região e sobre o tema de projetos hidrelétricos, consultada em boa parte, na Internet. Essa última fonte foi o modo de consulta de quase todas as monografias, dissertações e teses citadas neste trabalho.

O primeiro capítulo fala dos projetos de desenvolvimento da região pesquisada, associando ocupação humana com a exploração de recursos naturais. Para definir espacialmente as políticas econômicas, estabeleço o que seria a “Amazônia Legal”. Este capítulo possui um caráter mais histórico e nele faço referência a eventos que remontam ao ciclo da borracha que atingiu o seu auge no final do século XIX e início do século XX. No âmbito da economia regional, o capítulo aborda a passagem da exploração da borracha para os recursos minerais, seguindo demandas de mercados internacionais e também de acordo com os progressos técnicos necessários para o “descobrimento” de novos recursos, através do uso de técnicas de monitoramento e coleta de dados na região. A partir de uma discussão mais ampla, aproximo-me dos temas que vão caracterizar o cenário da região de Altamira e do AHE Belo Monte. Primeiramente, discuto a ocupação humana a partir da construção da Rodovia Transamazônica (BR – 230) e o modelo de uso da terra para agricultura, principalmente a partir do trabalho de Emílio Morán (1981). Outra questão histórica que compõe o cenário diz respeito aos projetos hidrelétricos desenvolvidos nos grandes rios do estado do Pará, destacando a influência da construção da hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins.

No capítulo 2 apresento o histórico do projeto de Belo Monte, as diferentes propostas de barramento do Xingu e os eventos políticos na região que acompanharam a formatação do projeto até chegar ao modelo atual. Descrevo os fenômenos transcorridos no espaço urbano de Altamira que atestam a presença do consórcio construtor da hidrelétrica, que concentra a maior quantidade de pessoas que trabalham para a execução de Belo Monte como um todo. Abordo os pontos que haviam sido levantados nas consultas populares enquanto medidas compensatórias para o núcleo urbano de Altamira, contrastando-os com os efeitos da ocupação recente e apresentando, assim, impasses. Trato da maneira como a presença dos trabalhadores provocou um crescimento em alguns setores da economia local, incidindo sobre as atividades que estabelecem contratos diretamente com as empresas de fora, assim como sobre pequenos vendedores que têm os trabalhadores como consumidores. Em Altamira, a

orla do rio Xingu aparece como um espaço marcado pelo ritmo das folgas de domingo, sendo um espaço urbano favorável para entender a maneira como os novos grupos se inserem na realidade local e como a segmentação do espaço público passa a ser um indicador da diferença entre residentes locais e trabalhadores de fora.

No capítulo 2 é descrita a maneira como ocorre a contratação de funcionários no CCBM e como está estruturado o espaço dos Recursos Humanos em Altamira. Finalizo o capítulo discutindo a cidade de Altamira a partir de temas da antropologia urbana. Abordo temas clássicos da Escola de Chicago, a partir de Park (1987 [1916]), relacionando a formação de núcleos urbanos, populações de chegada recente e a formação de “zonas”. Questões contemporâneas também são tratadas, como a dos contra-usos do espaço urbano (LEITE, 2007).

No capítulo 3, apresento questões que tocam os trabalhadores comumente conhecidos como “peões”. Apresento a maneira como são realizados seus trânsitos tendo a cidade como referência. O transporte possui um papel central na rotina diária de trabalho e também está relacionado com as saídas e chegadas de Altamira, quando os trabalhadores desenvolvem estratégias para conseguir manter-se na cidade no período em que ainda não se trabalha ou quando alguém deixa de trabalhar. Descrevo os meios de transporte dentro da cidade e entre a cidade e os canteiros de obra, falando da maneira como é feita a circulação e a espera pela condução. Abordo o consumo na cidade, o uso dos benefícios financeiros relacionados com as rotinas de trabalho e que exigem estratégias próprias. A diversão está associada com o consumo enquanto uma modalidade própria que possui ciclos bem definidos temporariamente. Por fim, analiso a saída da cidade, associada com as demissões e os fins dos contratos de trabalho, processos análogos e opostos às contratações. Aqui também existem estratégias para se ficar o mais brevemente possível na cidade, quando não se vislumbra outro trabalho ali. Neste capítulo, apresento o relato de um trabalhador que acaba de sair do emprego nas obras para falar da maneira como é construída a documentação pessoal para a chegada e saída do trabalho em Belo Monte.

Por fim, nas considerações finais, reforço os temas que acredito serem mais importantes de acordo com as minhas propostas iniciais de investigação e a forma como o trabalho de campo foi levado. Como procurei exemplificar no início desta introdução, o contexto no qual a pesquisa se desenvolve é resultante de negociações nas quais nem sempre o resultado é o esperado. Dessa forma, minha estratégia, desviando-me de temáticas

anteriormente definidas, encontrou seu ponto de análise em contextos transitórios. Ao falar dos deslocamentos ao invés das permanências, procurei iluminar questões que considero bastante características do trabalho na construção civil pesada e a maneira como estas se fazem presentes no cenário urbano.

CAPÍTULO 1.

OCUPAÇÃO HUMANA E USO DE RECURSOS NA AMAZÔNIA.

Neste capítulo serão discutidos alguns aspectos do processo de ocupação da Amazônia relacionados à exploração de seus recursos naturais. Enfoque maior será dado aos eventos a leste da “Amazônia Legal” região de importância política e econômica para o Brasil desde o início do século XX. A construção de Belo Monte, que será a maior hidrelétrica totalmente brasileira e a terceira maior do mundo, está relacionada com eventos que remontam a esse período (BARROS, 2009). As condições que permitiram a sua realização originam-se na definição dessa região enquanto uma zona econômica que seria viabilizada através de investimento de ordem econômica, técnica e política. As tentativas de ocupá-la e explorá-la economicamente através de políticas integradas foram arranjos complexos que envolveram a utilização de modelos de gestão política centralizados no centro-sul do Brasil (MORÁN, 1981), além da importação de técnicas e atração de investimentos em centros influentes no âmbito global (MONTEIRO E MONTEIRO, 2009).

A ocupação humana promovida pelo Estado e a exploração de recursos por parte de empresas privadas fazem parte de mudanças de ordem política e técnica pois, como será desenvolvido adiante, a exploração econômica através da extração direta de elementos do meio depende, inicialmente, de pesquisas e inventários técnicos. A Amazônia foi visada pelo discurso político, muitas vezes, sem a existência de um conhecimento prévio do que poderia ser aproveitado nessa porção de floresta tropical pelo capitalismo praticado pelo Brasil. Apesar disso, ocorreram esforços para promover a “conquista da floresta” como medida de integração política nacional antes de se ter noção de quais seriam as atividades econômicas regionais viáveis de fato.

A evolução do setor hidrelétrico, que teve as grandes obras na Amazônia como uma referência nas obras de construção civil pesada, refletiu alianças geopolíticas nacionais, formou consórcios de empresas brasileiras e estrangeiras, criou cidades, abriu estradas e

alterou cursos de rios. Não são medidas contingenciais, oriundas da demanda energética nacional crescendo uniformemente. Trata-se de um plano de investimento cujas projeções são feitas com décadas de antecedência e que atenderam a complexos industriais e extrativistas cujos retornos à economia local, regional e nacional podem ser questionados.

O aproveitamento hidrelétrico do Xingu, que atualmente é executado com a construção de Belo Monte relaciona-se com avaliações prévias dos recursos presentes na região e com sucessivos arranjos institucionais que permitiram o acesso e o uso dos mesmos. Os recursos explorados na Amazônia também dependeram de demandas mundiais e de alianças econômicas com outros países. Grandes acontecimentos, como as duas grandes guerras mundiais no século XX, promoveram saltos na procura da borracha, por exemplo. Os ciclos econômicos da região foram desenhados tanto pelos eventos políticos que moldaram os arranjos institucionais responsáveis pela economia da região, quanto pelos materiais acionados como recursos em cada época.

Uma vez que os planos baseavam-se na ideia de que a Amazônia é um imenso deserto verde, sem populações que tenham desenvolvido, aos olhos do Estado, qualquer atividade rentável, o sucesso econômico da região deveria estar atrelado à exploração de recursos de forma intensiva. Muitas das populações que migraram para a Amazônia durante o século XIX, atraídos pela oferta de trabalho na extração da borracha, fugindo de graves secas no nordeste, assentaram-se em comunidades ribeirinhas. O caboclo amazônico, como era chamado este ocupante não-indígena, foi visto como em perpétua disputa com o meio, no qual sempre saía perdendo (ANDRADE, 2010). Esta categoria designava populações originadas de migrantes que se instalaram na região e que se somaram a populações indígenas deslocadas no mesmo processo de ocupação. O caboclo era a personificação, nos olhos do Estado, da incapacidade técnica de ocupar a Amazônia de modo economicamente viável.

Essa visão sobre a região ganhou reconhecimento nacional com um discurso proferido por Getúlio Vargas em Manaus, no ano de 1940. Findada a prosperidade da extração da borracha, que não conseguiu perdurar até a década de 1920, adotou-se a visão difundida por escritores do começo do século XX como Euclides da Cunha, Alberto Rangel e Alfredo Ladislau (ANDRADE, 2010: 454). O caboclo passou a ser encarado como um sobrevivente, um ser humano em perpétua luta contra o meio que praticamente o engolia.

Independentemente da alegada inferioridade atribuída ao caboclo, não havia dúvidas sobre potenciais futuros da Amazônia em termos de recursos. “Recurso” é uma

maneira de se falar da matéria, animal, vegetal ou mineral a ser inserida no modo de produção capitalista que a coloca numa ampla rede sociotécnica que a processa em plantas industriais de diversos tamanhos e a encaminha para centros consumidores (DINIZ, 1987). Nos planos de desenvolvimento da Amazônia brasileira, há uma interconexão entre agricultura, mineração, construção civil coordenada na lógica das grandes escalas (RIBEIRO, 2014)

A definição do que foi o recurso a ser aproveitado em cada período é definida pela conjuntura da política nacional e a capacidade técnica dos setores de planejamento. A política econômica esteve pautada em representações sobre a Região Norte, assim como foi capaz de criar as suas próprias representações. As primeiras dizem respeito a histórias sobre os trabalhadores do nordeste nas comunidades ribeirinhas. As segundas estão relacionadas com alterações nos cenários regionais e a história de insucessos das diversas políticas que orientaram medidas do Estado para investimento local nos projetos subsequentes. No âmbito técnico, além das pesquisas realizadas pelo Estado acerca da localização dos recursos naturais da Amazônia, como através dos centros de geologia e geoprocessamento do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) no caso das jazidas minerais e a Petrobras, no caso do petróleo, algumas reservas foram descobertas por iniciativa privada, como é o caso da bauxita e do ouro no Pará.

A Amazônia, tratada como uma unidade, um bloco, ocupou uma posição importante no imaginário do governo federal acerca da unidade nacional. A defesa da soberania brasileira sobre a imensa área verde foi elemento de propaganda por parte do Estado brasileiro em um período entre os anos 1930 até meados da década de 1980. Durante estes 50 anos, as diversas agências governamentais que realizaram planos econômicos na região tentaram diversas estratégias de aproveitamento dos recursos da região e tinham em comum o fato de contarem sempre com um avanço técnico que o discurso político muitas vezes colocava à frente. O teor do mencionado discurso de Getúlio Vargas em Manaus é altamente vago em seus aspectos técnicos apesar de defender esta saída para o sucesso da agricultura na região. A “Marcha para o Oeste” brasileiro, no período de Getúlio não foi uma política sistemática e nem tinha recursos para isso (VELHO, 1976 apud ANDRADE, 2010).

Uma das questões que permeou tentativas diversas de desenvolver a região amazônica foi o caráter transitório do fortalecimento de uma economia regional, através da exploração industrial de matérias-primas da floresta e agricultura de subsistência e da integração da região à indústria dos estados brasileiros mais ao sul. Os resultados dos projetos

executados extrapolam a dimensão regional do ciclo da borracha, por exemplo e a redimensionam, criando novas unidades administrativas e promovendo ondas migratórias.

Os planos de desenvolvimento econômico a partir dos recursos florestais estão permeados, então, pela busca de maneiras adequadas de aproveitamento de recursos: solo, água, fauna, flora e recursos minerais do subsolo. Estes recursos não estavam acessíveis em um primeiro momento, sendo necessárias técnicas de reconhecimento para mapear precisamente as áreas verdes, assim como para identificar metais abaixo do solo. Os argumentos de ordem técnica levantados possuíam dois aspectos principais. Primeiramente, a aptidão do caboclo amazônico para a agricultura estaria aquém dos progressos técnicos do uso dos solos assim como seu “espírito desbravador” não se comparava ao das populações que ainda estavam no nordeste. Em segundo lugar, as pesquisas geológicas realizadas a partir dos anos 60 fortaleceram a ideia de que existiriam grandes riquezas no subsolo da floresta, sendo preciso apenas o aparato técnico para a exploração em larga escala.

A Amazônia, enquanto região economicamente atrativa, foi de grande importância para a propaganda política nacional, principalmente a partir dos anos 60. O discurso político, no entanto, constituiu-se como uma fábula técnica governamental, onde misturavam-se geopolítica, economia industrial, tecnologia e um certo tom poético que frisava a luta do homem contra o meio. Este último, implacável, apenas aguardaria a chegada de tecnologias que permitiriam sua conquista. Este aspecto acabou por se tornar a maior dificuldade em se estabelecer as atividades almejadas, uma vez que as autoridades políticas federais pouco sabiam sobre a floresta amazônica além das paisagens e dos relatos de viajantes.

1.1. A ascensão e queda da borracha e a exploração de recursos antes dos planos estatais de larga escala.

A exploração da borracha (*hevea brasiliensis*) foi responsável por um grande salto econômico da passagem do século XIX para o XX. O “boom” da borracha foi resultante da associação de pesados investimentos estrangeiros, principalmente vindos da Inglaterra e Estados Unidos, associado a técnicas extrativistas das populações locais que detinham o conhecimento da localização e retirada do látex das árvores localizadas dentro da floresta. Os extrativistas que escoavam a produção através do rio Amazonas dominavam o comércio mundial de uma matéria-prima que era utilizada cada vez mais na indústria, com destaque

para a introdução das rodas pneumáticas na fabricação de automóveis.

O conhecimento do uso do látex por populações nativas da Amazônia data do período da coroa portuguesa desde o período colonial. Nessa época, os povos locais a usavam como bolas em jogos e também como calçados, derramando-a diretamente nos pés. Pouco interesse, entretanto, havia sido depositado sobre o produto, uma vez que derretia em temperaturas mais quentes e rachava em temperaturas frias. Somente com o processo de vulcanização, em 1839, o produto ganhou durabilidade e estabilidade tal como atualmente (MORÁN, 1981: 63).

O primeiro ciclo da borracha, o “boom” propriamente dito, durou de 1876 até 1912 e foi responsável pela urbanização das cidades de Belém, Manaus e Porto Velho. Esta última foi fundada em virtude da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) que tinha por intuito vencer os trechos encachoeirados do rio Madeira no transporte da borracha extraída na região de suas margens e das margens de seus afluentes. A obra foi iniciada em 1907, com a fundação de Porto Velho, e foi concluída somente em 1912, com a fundação de outro município, ao sul. Este, Guajará-Mirim, está localizado no rio Mamoré-Guaporé que, junto com o rio Beni, que nasce nos Andes, forma o rio Madeira. A ferrovia, no atual estado de Rondônia, foi feita como medida de escoamento da produção de borracha do Brasil e Bolívia pelo rio Madeira até o Amazonas e Oceano Atlântico. A obra da ferrovia foi executada pelo empresário e empreendedor estadunidense Percival Farquhar, investidor interessado em projetos de mineração e transportes no Brasil.

A ferrovia foi construída em cinco anos com o custo de milhares de vidas para a finalização de seus 366 quilômetros. Esta foi, até a conclusão do Canal do Panamá, a maior obra de engenharia de capitais norte-americanos fora do país. Sua conclusão coincidiu com o declínio do primeiro ciclo da borracha. Sua realização, entretanto, foi um primeiro grande esforço em obras de investimento na Amazônia brasileira e teve importância geopolítica ao estar ligada ao processo de demarcação da fronteira com a Bolívia (LEMOS, 2007: 105). A ferrovia é fruto direto das discussões do Tratado de Petrópolis, assinado em 1903, pelo qual a Bolívia cedia o atual território brasileiro do Acre em troca de concessões, sendo uma das mais importantes a construção da ferrovia como forma de escoar a produção boliviana do látex através do rio Amazonas. Sua realização foi, portanto, oriunda de decretos diplomáticos. Operou, por meio das obras realizadas por empresas norte-americanas, profundas alterações no meio físico, com a abertura de grandes trechos de floresta, assim como no meio social,

deslocando grandes contingente populacionais e fundando cidades em pontos estratégicos. A estrada de ferro foi um evento no qual estiveram presentes a exploração econômica de grandes empresas e a ocupação de áreas recém adicionadas ao território nacional. Neste sentido a ferrovia guarda diversas semelhanças com o futuro projeto da Rodovia Transamazônica, a ser executado décadas depois.

O declínio da borracha na Amazônia brasileira coincide com a introdução de seu cultivo na Ásia, após a retirada bem sucedida de seu *hábitat* natural amazônico. Henry Wickham, britânico, havia contrabandeado 2.700 sementes da variedade *Hevea brasiliensis* para um jardim botânico inglês (FARIA, 2004; LEMOS, 2007). Seu cultivo foi introduzido primeiramente na Malásia e se difundiu para demais regiões da Ásia sob influência do imperialismo inglês e com vegetação de floresta tropical. O cultivo foi realizado em fase experimental pelas autoridades governamentais por um período e atingiu elevados índices de produtividade quando técnicas das populações locais em pequenas propriedades rurais convergem com a monocultura que o governo tentou estabelecer (DOVE, 2005).

Durante a Segunda Guerra Mundial e no início da década de 1940, a ocupação japonesa nas plantações de borracha em território asiático interrompe o suprimento da mesma para os Aliados. Neste período, o cultivo asiático fornecia grandes quantidades de borracha que dominavam o mercado mundial do produto, ainda mais necessários no período de guerra. Nesse contexto, reativar o complexo extrativista da borracha Amazônica no Brasil foi foco de atenção de industriais norte-americanos como uma solução a curto prazo. A demanda pelo produto estava elevada e isso tornava necessário um novo investimento na ocupação da região com mão de obra disposta a extrair o produto da floresta. Acordos firmados entre o Brasil e os Estados Unidos foram responsáveis pela criação do Banco de Crédito da Borracha, banco estatal brasileiro com 40% de capital oriundo da agência *Rubber Reserve Company*, a Superintendência de Abastecimento do Vale Amazônico, e o Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA), destinado a arregimentar moradores da Região Nordeste para a extração de látex na floresta. Houve a expansão do Instituto Agrônomo do Norte e a criação do Serviço Especial de Saúde Pública (LEMOS, 2007: 192; MARQUES, 2013: 165). Este período, de rápida mobilização populacional através da oferta de emprego passou a ser referenciado como a “batalha da borracha”. Desenrolou-se a partir daí, um plano maciço de ocupação dos seringais incentivado pelo governo federal com foco nas populações da região nordeste. O trabalho na extração de borracha passou a ser uma atividade crucial para

um país que ingressava no conflito do lado dos Aliados.

Esse tipo de recrutamento para o trabalho foi característico de setores estratégicos da indústria entre 1940 e o final do conflito, em 1945. A indústria siderúrgica, no caso da Companhia Siderúrgica Nacional, também recrutava trabalhadores para fornecerem o aço, outra matéria-prima importante em períodos de guerra (GIRALDIN, 2012). Em ambos os casos, o trabalho era visto como um dever cívico e propaganda era feita para tal. Um mesmo vocabulário estratégico militar permeou essa indústria de importância estratégica. Em Volta Redonda era necessário provar que a região sul fluminense seria capaz de fornecer mão de obra qualificada para operar uma usina siderúrgica de grande porte. Na região amazônica, era preciso fazer uma nova investida sobre os recursos da floresta, ocupá-la em prol da nação e de seus interesses no conflito mundial.

A “batalha da borracha”, entretanto, assumiu características ambíguas. Na época, o presidente Getúlio Vargas acabava de se posicionar contra a presença dos seringueiros na floresta. O crescimento econômico dependendo de uma atividade extrativista como a borracha passou a ser visto como um problema que deveria ser superado pelo uso de técnicas mais modernas. No discurso proferido em sua visita a Manaus, em 1940, afirmava que “o nomadismo do seringueiro e a instabilidade econômica dos povoadores ribeirinhos devem dar lugar a núcleos de cultura agrária, onde o colono nacional, recebendo gratuitamente a terra desbravada, saneada e loteada, se fixe e estabeleça a família com saúde e conforto” (VARGAS, 1942: 260).

Com o final da Segunda Guerra mundial, em 1945, a borracha brasileira deixou de ser essencial para o mercado mundial, novamente. Apesar disso, a coordenação de um programa de ocupação territorial e desenvolvimento de atividades econômicas associadas à exploração de um recurso regional, foi importante para o Estado brasileiro que, em associação com o governo dos Estados Unidos, adotou arranjos institucionais para a execução de programas de investimento complexos.

Lemos (2007) discute a maneira como planos de desenvolvimento regional, que abarcavam grandes alterações espaciais e atividades econômicas de diversos níveis, estiveram relacionados com os projetos hídricos nos Estados Unidos. Destaca a importância da usina hidrelétrica da barragem Wilson no rio Tennessee, em Muscle Shoals no estado norte-americano de Alabama para a formulação de programas de desenvolvimento regional coordenados pelo Estado. O sistema havia ficado sem destino após ser desativado com o fim

da Primeira Guerra Mundial, quando a produção de explosivos à base de nitratos da planta construída no complexo não era mais necessária. A entidade que se criou após, a *Tennessee Valley Authority* (TVA) passou a agregar o planejamento em uma grande região: o Vale do Tennessee. O nitrogênio produzido na fábrica passou a ser destinado à fabricação de fertilizantes que eram reutilizados em atividades agrícolas que também haviam sido planejadas pelo governo. Ocupação espacial, geração de energia elétrica, indústria e agricultura coexistiam sob um mesmo plano do governo.

A existência de uma mega-planta de propriedade governamental produziu um “choque ideológico” (conflito propriedade pública X privada) que atrasou por mais de uma década a efetiva utilização do planejamento dos sistemas regionais nos Estados Unidos. [...]. Apesar de gerar grande polêmica e intensa luta nos Estados Unidos, a experiência de um amplo plano envolvendo a produção de energia elétrica, irrigação, recuperação de solos degradados etc., num projeto de desenvolvimento, acabou inspirando outros projetos fora do país, inclusive no Brasil, como a constituição da Comissão do Vale do São Francisco (CVSF) em 1948 e a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) em 1953. (LEMOS, 2007: 45)

O cenário mundial pós Segunda Guerra Mundial estabeleceu diretrizes para o financiamento, em escala global, de planos de desenvolvimento realizados de maneira concreta. Ribeiro (2013) chama a movimentos deste tipo de “modo concentrado de disseminação de modelos de desenvolvimento em escala global”. Esse modelos irradiam de centros que ocuparam posições privilegiadas no campo de poder global. O modo “concentrado”, ao contrário do “difuso”, é mais estruturado por eventos históricos de médio e curto prazo. Este modo de difusão produz eventos localizados temporal e espacialmente. Este é o caso de muitas das obras de infraestrutura realizadas a partir de então no Brasil. A diferença entre estas obras e a construção da ferrovia Madeira-Mamoré é que esta última não incorporou, em seus projetos, investimento em atividades econômicas que não estivessem ligadas diretamente ao transporte da borracha. Além disso, procurou-se fornecer mais incentivos para a a construção de rodovias pavimentadas como foco principal das políticas nacionais de transporte, como foi o caso do Plano SALTE, executado durante a presidência de Eurico Gaspar Dutra (DINIZ, 1987: 222). Os planos de investimento no pós-guerra estavam voltados para múltiplas atividades além de buscar a inserção da região alvo à indústria como um todo.

Voltando a Lemos (2007), destaco o argumento da autora sobre o modo como o modelo industrial integrado esteve relacionado com o processo de eletrificação e acompanhou

uma fase de expansão da indústria de maneira mais intensa que no período do uso da energia a vapor, sua predecessora. Temas como “integração”, “controle”, “fluxo”, “concentração”, “coordenação”, “estabilidade”, “plano”, “ordem”, “racionalização” e “sistema” passaram a ser vocabulário recorrente da indústria (Idem: 43). Durante o ciclo da borracha na Amazônia (1870-1912) a instalação de centrais elétricas em cidades como Manaus e Belém foi fundamental para a coordenação das atividades de exploração desse recurso. A borracha foi, desde a última década do século XIX até por volta de 1930, a matéria-prima mundial cuja busca crescia de maneira mais acentuada. Esta esteve para a indústria de veículos automotores de combustão interna, assim como a indústria têxtil esteve para a revolução industrial e a construção de estradas de ferro para as locomotivas a vapor em meados do século XIX (FURTADO, 2005).

1.2 Amazônia Legal.

A diversificação da produção industrial brasileira, a partir da década de 1950, exigiu cada vez mais matérias-primas a serem consumidas pela indústria dentro do país. Nessa mesma década foi criado o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico - BNDE (1952), fundou-se a Companhia Siderúrgica Paulista - COSIPA (1953), a Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais - USIMINAS (1956) (MOREL, 1989) foi inaugurada como uma siderúrgica estatal e deu-se início a planos de expansão em usinas já construídas, como a CSN, em Volta Redonda. A indústria automobilística se instalou no estado de São Paulo na mesma década com a Vemag em Santa Barba d'Oeste (1956) e a Volkswagen em São Bernardo do Campo (1959). O crescimento da indústria nesse período foi resultado da instalação de empresas estrangeiras no Brasil e do fortalecimento do parque industrial pesado formado por empresas estatais. Soma-se a isso um forte intercâmbio com planejadores dos Estados Unidos. Este último aspecto tem fortes influências na Amazônia, uma vez que o estudos dos recursos naturais disponíveis no país também fazia parte dos planos de desenvolvimento do período e procurava-se superar o extrativismo tal como vinha sendo praticado.

Como foi mencionado, a “batalha da borracha” foi importante para que se criasse, ainda que de maneira experimental e incipiente, uma estrutura institucional capaz de intervir na economia regional. Com o fim do suprimento de borracha no final da Segunda Guerra Mundial e com a crescente industrialização na região sudeste, as oligarquias regionais

pressionaram o governo para manter o preço da borracha destinada ao mercado interno ao mesmo tempo em que as indústrias que começavam a consumir o material não queriam pagar acima de preços estabelecidos internacionalmente.

Os planos econômicos que se seguiram conceberam a Amazônia como uma grande região econômica territorialmente vasta e pouco ocupada. Essa visão estratégica pautou a noção de Amazônia Legal. A sua definição é de 1953, durante o último governo de Getúlio Vargas, e está associada à criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), órgão que posteriormente vai dar lugar à Sudam, em 1966. O primeiro foi criado para implantar um planejamento econômico da região de maneira autônoma em relação a instâncias de planejamento superiores, como o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão¹. O que se operacionalizou, através da SPVEA, foram tentativas de implementar projetos de aproveitamento econômico de uma região recém-definida. Estes previam ações sobre um área ampla, abrangendo atividades produtivas diversificadas seguindo modelos de parques industriais ociosos após conflitos mundiais nas primeiras décadas do século XX. A criação da Superintendência ocorreu durante um período de cooperação entre Brasil e Estados Unidos, que criou o Plano Especial de Obras Públicas e Aparelhamento da Defesa Nacional (1939-1943), a Comissão de Mobilização Econômica, em 1942 e o Plano de Obras e Equipamentos (1944-1948) (LEMOS, 2007: 179).

As oscilações da indústria mundial no período de guerras mundiais foram um desafio técnico tanto para a construção de enormes complexos como para as decisões tomadas acerca do destino dos mesmos. A formação de territórios de acordo com características econômicas e estratégicas é uma reverberação da tendência da adoção de amplas intervenções estatais como forma de melhor aproveitar recursos regionais. Estas delimitações regionais não levavam em conta fatores de ordem cultural, linguística ou étnica, mas sim a semelhança nos problemas de ordem técnica e econômica. Termos como “Vale do Amazonas”, utilizado nos discursos do presidente Vargas e “Amazônia Legal”, usado a partir da década de 1950, definem regiões econômicas, prioritariamente pelos recursos disponíveis e por aqueles que seriam, aos olhos dos planejadores, problemas regionais. Dentre eles, o principal responsável pelo atraso regional seria a falta de uma cultura técnica que permitisse “a conquista da terra, o domínio da água, a sujeição da floresta” (VARGAS, 1942 apud ANDRADE, 2010). O acesso

1 O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão foi criado pela Lei Delegada número 1 de 25 de janeiro de 1962 (fonte: <http://www.planejamento.gov.br/editoria.asp?p=editoria&index=62&ler=s668> acesso em 06/10/2014).

aos recursos naturais e a capacidade de assentar uma população, mantendo-a minimamente saudável definiam a agenda estratégica para a Amazônia. O primeiro aspecto também esteve relacionado com a intenção, por parte das Nações Unidas, de criação do Instituto Internacional da Hiléia Amazônica, ideia presente desde 1945, que colocava em questão a soberania brasileira na área (MARQUES, 2013: 160). O segundo aspecto herdava uma visão sobre as populações amazônicas que bebia nas obras de intelectuais brasileiros das primeiras décadas do século XX com fortes influências do darwinismo, como Euclides da Cunha (ANDRADE, 2010).

Segundo Marques (2013), os investimentos nas oligarquias locais produtoras de látex em um período que a extração do produto no Brasil já não alcançava a produtividade de outrora, foram responsáveis por uma situação paradoxal para a SPVEA, uma vez que os representantes dos produtores de látex exerciam muita pressão nas tomadas de decisão da Superintendência enquanto esta procurava um modelo econômico que superasse um suposto atraso desse sistema extrativista. Entre sua criação, em 1953, até a sua extinção, em 1966², a SPVEA esquadrinhou planos “emergenciais” que não chegaram a se concretizar. Apesar de tudo, uma característica importante do período foi que, diferentemente do que se observou durante a “batalha da borracha”, os planos emergenciais da SPVEA propunham o uso de mão de obra local, introduzindo elementos novos dessa “cultura técnica” que substituiriam o extrativismo atrasado pela agricultura planejada e de pequena escala. Durante o Plano de Metas (1955-1960) do governo Juscelino Kubitschek, a superintendência ficou inteiramente responsável pelo planejamento e execução de ações na Amazônia, como a construção da BR-153, enquanto a indústria da região centro sul do país experimentava o pico industrializante esquadrinhado no segundo governo Vargas e recebiam maiores parcelas do investimento federal (LEMOS, 2007: 181).

O insucesso dos planos de ação da Superintendência ocorreu, basicamente, por dois motivos. Primeiramente, a perpetuação das oligarquias locais, que ainda brigavam por incentivos federais à produção de látex e exerciam influência sobre as ações da SPVE, o que dificultava a decisão por atividades econômicas que impulsionassem uma indústria local que estivesse de acordo com projetos de desenvolvimento regional inicialmente pensados. Em segundo lugar, a inexistência de aparelhos institucionais centralizados responsáveis pelo planejamento e execução de planos de desenvolvimento, como o Ministério do Planejamento

2 A SPVEA foi extinta pela lei 5,143, de 27 de outubro de 1966. Na mesma medida, criou-se a SUDAM (http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5173.htm, acesso em 09/10/2014)

ou Ministério do Interior, atrapalhavam as tomadas de decisão, como de fato aconteceu na SPVEA. Esta foi criada em subordinação direta ao Presidente da República (MARQUES, 2013).

Por um bom tempo, os investimentos na região variaram entre tentativas de inserir a Amazônia dentro do sistema econômico nacional ou favorecer as substituições de produtos importados de outras regiões em prol do aproveitamento de recursos locais. As medidas também variaram entre modelos industriais e agrícolas de diversas escalas. O que era consenso, apesar de tudo, era a inferioridade de qualquer economia regional extrativista frente a agricultura e pecuária segundo técnicas “modernas”. A SPVEA deu lugar, em 1966 à SUDAM, já no período militar após o golpe de 1964. Esse momento marca o início de planos mais pesados de investimento que partiam de decisões tomadas de maneira mais direta pelo poder federal, em Brasília. Com a mudança, os administradores procuraram remover a imagem dos erros cometidos pela superintendência que a precedeu, desvinculando-se das relações com as elites extrativistas locais tanto econômica quanto politicamente. Na passagem da década de 60 para a década de 70, o Estado investe pesadamente em estudos sobre a viabilidade econômica do acesso a recursos amazônicos, o que vai atrair novos investimentos estrangeiros na região (SANTOS, 2010).

No âmbito da ocupação e aproveitamento econômico da Amazônia, as temáticas que nortearam tanto os projetos de pesquisa quanto de execução de planos baseados nestes, estão relacionadas com mudanças políticas que abarcam o golpe militar de 1964 e a ampliação da aparelhagem institucional de desenvolvimento econômico integrado assim como a busca por novos recursos: terras abundantes para a agropecuária, jazidas minerais e cursos d'água favoráveis à geração de energia. O estabelecimento de áreas agrícolas segundo um novo modelo a princípio mais adequados aos condicionantes da floresta amazônica deu início nos anos 70 com a construção da rodovia Transamazônica e, quase concomitantemente, com o Projeto Radam (Radares da Amazônia). A construção da rodovia foi um grande e impactante fenômeno político e estratégico, aliando ocupação humana no estabelecimento dos novos assentamentos agrários e uma infraestrutura de transportes que os conectava a assentamentos humanos mais antigos e trechos de rios favoráveis aos futuros empreendimento hidrelétricos.

1.3 A Transamazônica: Ocupação humana e atividades agropecuárias.

Antes da rodovia Transamazônica (BR 230), boa parte da região leste da Amazônia Legal foi ocupada por populações que se dispersaram pela BR-153, conhecida como Belém-Brasília. Ela foi uma dos maiores feitos da SPVEA (LEMOS 2007, FERREIRA 1989), executada dentro do Plano de Metas do Governo JK, inaugurada em 1959. A rodovia, que terminou de ser pavimentada em 1974, estende-se até a fronteira com o Uruguai. Foi importante por ligar os mercados da região sudeste à cidade de Belém por uma via pavimentada. O uso das terras ao longo da rodovia não seguia um projeto de ocupação tão direcionado como foi com a Transamazônica, mas foi responsável pela migração de populações vindas das regiões brasileiras ao sul. A Transamazônica havia sido planejada para ocupar regiões esparsas no sentido leste-oeste, partindo da região de João Pessoa, no estado da Paraíba, até a fronteira com o Peru e Colômbia, próximo às atuais cidades de Benjamin Constant e Tabatinga, no estado do Amazonas, destino final projetado. O trecho do estado do Amazonas ficou praticamente incompleto devido às imensas dificuldades na construção em áreas de vegetação muito densa e de chuvas muito intensas, além do desinteresse dos colonos nas áreas mais distantes.

A rodovia atravessou unidades federativas distintas e tinha como objetivo interligar sete estados diferentes (Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Goiás – atual Tocantins, Pará e Amazonas). O acesso à região amazônica durante o período militar firmava um interesse estratégico do Estado nacional transparecido em ideias de integração nacional sob os quais justificava-se, entre outras coisas, o programa de ocupação territorial por populações oriundas da Região Nordeste.

Seu traçado é mais retilíneo no trecho até o estado do Maranhão, onde faz um desvio para o sul, até a cidade de Estreito, nas margens do rio Tocantins e, depois, um arco que se dirige para o norte do Pará até atingir a cidade de Altamira, que está praticamente no meio de todo o trajeto da rodovia. Ao adentrar o Estado do Amazonas, o traçado segue mais ao sul até o município de Humaitá para depois subir novamente até a região de Tabatinga/Benjamin Constant. O trecho que se inicia em Estreito coincide com a entrada na Amazônia Legal, que compreende justamente a metade oeste do estado do Maranhão. O rio Tocantins é, portanto, um marco geográfico na definição dessa região. A sua intersecção pela rodovia se dá em um trecho encachoeirado, não sendo ideal para a construção de pontes, mas

favorável à construção de uma central hidrelétrica, tal qual existe atualmente. A rodovia encontra novamente o rio em Tucuruí, onde uma outra usina hidrelétrica foi construída durante os anos 80.

O traçado privilegiou um modelo de integração que não estava diretamente relacionado com a eficiência do transporte, mas com a ocupação de pontos estratégicos, como os trechos de rio favoráveis à geração de eletricidade. A UHE Estreito já havia sido fundada em 1957, período concomitante à expansão viária da rodovia Belém-Brasília, que encontra a BR-230 mais adiante, na cidade de Marabá. Essa é uma região de entroncamento de duas rodovias federais, além de estar próxima ao encontro dos rios Araguaia, Tocantins e Itacaiúnas.

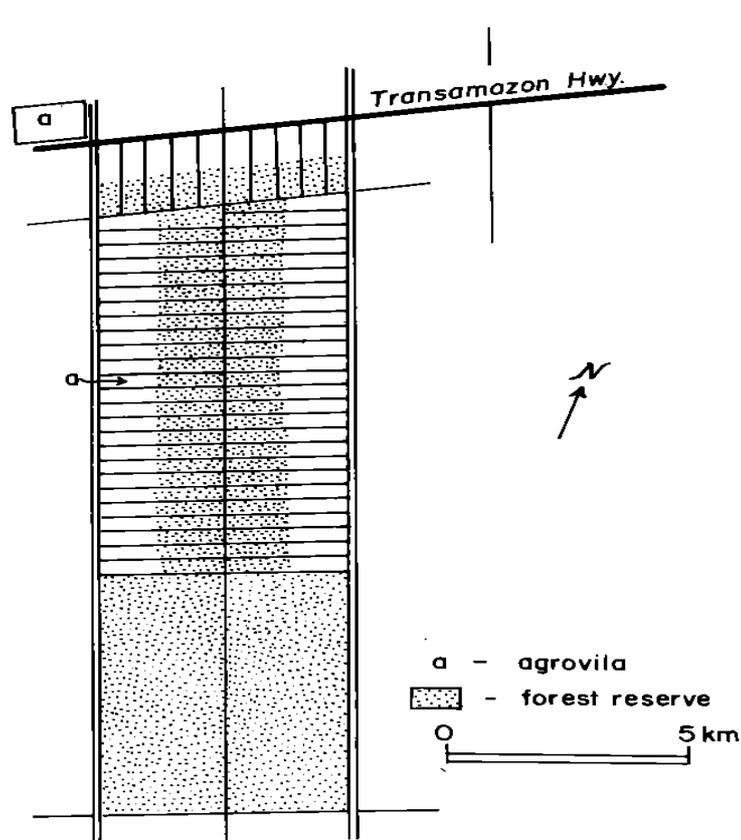
A ocupação da região de Altamira está diretamente relacionada com a construção da rodovia, uma vez que a cidade foi seu marco zero, local onde foi inaugurada pelo presidente General Emílio Garrastazu Médici, em 1972. Seu traçado até o município teve dois aspectos importantes: a ocupação humana da Amazônia, através da realocação de famílias vindas, em sua esmagadora maioria, da Região Nordeste, e o esquadrinhamento de toda a região leste da Amazônia brasileira em termos de recursos hídricos e minerais para um futuro aproveitamento (SEVÁ FILHO, 2005). Altamira foi reinaugurada como a “capital” da rodovia, uma cidade pensada como um centro regional de abastecimento e serviços dentro do modelo de ocupação rural que acompanha as suas margens. Sua posição é estratégica em termos de transporte, pois está localizada em uma das extremidades da Volta Grande do Xingu (ver Mapa 1, no anexo). Esta não comporta navegação de grande porte devido a existência de muitos quilômetros de trechos de quedas d'água consideráveis, que torna a estrada um importante meio de percorrer o trecho. Altamira, a partir da rodovia, se instituiu como um centro de escoamento da produção agrícola, de concentração de serviços públicos e de integração dos meios de transporte aquático e rodoviário

A parte leste da rodovia passou a ser ocupada pelas populações que se moviam por ela e à oeste esta encontrou uma vasta floresta sobre a qual avançou lentamente. O aproveitamento do território do trajeto dependeu de estudos do solo da floresta que, ao contrário do que possa parecer pela densidade da vegetação natural, é arenoso e pobre de nutrientes em muitos trechos. O sucesso da agricultura dependia de métodos de correção do solo com uso de concentrados de fosfatos minerais. A sua produção no Brasil dependeu da descoberta de reservas por incentivo do Departamento Nacional de Reservas Minerais

(DNRM). Os fosfatos detinham, em 1977, 31% do investimento nacional em mineração. A exploração desse recurso em grande escala havia sido iniciado na década de 1940, na região de Patos de Minas (MG). Posteriormente ampliou-se em outros três grandes projetos: Anitápolis, em Santa Catarina; Norfertil, em Paulista (PE); e Goiásfertil, em Catalão (GO) (DINIZ, 1987: 165).

O plano inicial de ocupação empregaria 75% de mão de obra vinda da região nordeste e 25% da população deveria vir de regiões mais ao sul no Brasil. Os primeiros eram vistos pelo governo militar como tendo tendências naturais para a ocupação de regiões de ambiente adverso e os segundos seriam aqueles que teriam conhecimento de técnicas modernas de agricultura que seriam passadas para os primeiros. Morán (1981) afirma que essa foi mais uma das suposições geradas a partir de estereótipos regionais que pouco tinham a ver com as capacidades de fato. As áreas agrícolas ocupadas ao longo da rodovia seguiam um padrão de pequenas propriedades que intercalavam, dentro de cada uma delas, parte de solo aproveitado para o cultivo e uma parte de floresta que deveria ser deixada intacta. Ao longo da rodovia, localidades foram pensadas de acordo com dimensões esperadas: as agrovilas, agrópolis e cidades, em ordem crescente. Centros urbanos maiores concentravam escritórios públicos e privados, hospitais, bancos etc. Dentre elas, as cidades de Marabá (rio Tocantins), Altamira (Xingu) e Itaituba (Tapajós) se destacam como centros estratégicos de planejamento da ocupação das áreas agrícolas.

A figura a seguir mostra o modelo de ocupação dos trechos agrícolas.



Modelo de divisão das propriedades ao longo da Transamazônica. Fonte: Morán (1981)

A questão do solo, associada ao regime das chuvas que, de novembro até abril, ocorre com bastante intensidade, torna a rodovia extremamente difícil de ser trafegada por veículos durante essa época do ano. Quando cheguei a Altamira, no período das chuvas de 2014, por exemplo, no trecho entre a cidade de Pacajá e Altamira, fileiras de caminhões eram vistas aguardando a vez para atravessar grandes atoleiros. Motorista de tratores e outros veículos pesados cobravam cerca de 60 reais (a depender do tipo de veículo) para realizar a travessia. Em um trecho mais difícil, pedras são trazidas de caminhão e despejadas no trecho de lama mais espessa, permitindo mais tração para veículos mais leves ou mais baixos. As condições de uma viagem de ônibus na rodovia durante esse período são precárias, tornando comum passageiros passarem a noite em atoleiros, o que é algo rotineiro para motoristas de caminhão. Dependendo da hora em que se chega no trecho, no caso dos passageiros de ônibus, estes ajudam a remover o veículo do trecho problemático, empurrando com a força dos braços, usando cordas e cabos quando estes são trazidos pelo motorista e colocando pedras e troncos sob os pneus, para aumentar a tração.

Pessoas que se oferecem para remover os veículos atolados, assim como balseiros que fazem a travessia do Xingu à leste de Altamira e até mesmo vendedores de comida e água que ganham seu sustento com os passageiros parados nos trechos formam um sistema econômico que tira proveito justamente das dificuldades enfrentadas até hoje na Transamazônica. A chegada de determinados produtos, mercadorias em geral, depende da atuação desses prestadores de serviços da rodovia, de acordo com as condições em cada dia. Isso faz com que o fornecimento de alguns produtos se torne incerto durante as chuvas. É comum ver, nos mercados, caixas e embalagens danificadas pelas condições da estrada. Muitas vezes, fileiras de caminhões se encontram frontalmente e impedem totalmente o trânsito em ambos os lados. Isso ocorre devido à total falta de sinalização e pelo fato de que é comum cada motorista tentar vencer o trecho problemático por si só. Isso gera fileiras de veículos que se estendem por vários quilômetros. Somente veículos 4x4 conseguem vencer os bloqueios, fazendo uso dos pequenos espaços entre os caminhões e os limites da própria rodovia. Para aqueles que aguardam na estrada e precisam chegar com urgência nos respectivos destinos, conseguir uma carona em um desses veículos pode ser a única opção.



Atoleiro na Transamazônica, próximo a Pacajá-PA. Fevereiro de 2014. Foto: Raoni Giralдин

No caso da região de Altamira, a ocupação humana, sendo reflexo de uma composição variada dos imigrantes que se deslocaram para lá, foi diversa, principalmente na capacidade de percepção e uso de recursos locais. Estes migrantes também se diferenciavam dos caboclos, aqueles que estavam há mais tempo no local e que dependiam da caça e da economia extrativista.

A predominância de colonos agrícolas ocupando as pequenas propriedades ao longo da rodovia, entretanto, não se manteve após sucessivas ondas migratórias. Isso se deu pela dificuldade de se ter uma área com bom solo que fosse próxima à rodovia e que permitisse, assim, um bom escoamento da produção. Isso revela a pressa de planejadores de Brasília que ignoraram consultas locais aos caboclos que sabiam reconhecer os locais de melhores solos. Os principais produtos agrícolas da região, durante os planos de investimento do governo, foram arroz, milho, feijão e mandioca. Cada um desses cultivos seguia um calendário anual diferente e o último era praticado em solos menos férteis. O governo provia, como medidas de auxílio, além da terra, salários mínimos, crédito, empregos e acesso a mercados maiores. O transporte, nesse último caso, era precário e muitas vezes era realizado por mulas. Empreendedores agrícolas maiores na região concentravam maiores quantidades de terra, administravam armazéns e pequenos comércios e, utilizando trabalho pago de terceiros, procuravam manter o cultivo somente o tempo suficiente para dar início à criação de gado (MORÁN 1981).

Atualmente, a pecuária extensiva se espalha pelos trechos próximos à rodovia que haviam sido entregues aos colonos desde o começo da década de 1970. O baixo preço das terras, aliado à falta de transparência do governo militar e o desinteresse em sustentar um programa de agricultura de subsistência do modelo anterior, fizeram da pecuária a atividade econômica que mais ocupou a região da Transamazônica. Os dados apresentados a seguir foram compilados da estatística municipal de Altamira para o ano de 2013, elaborado pelo Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará (PARÁ, 2014).

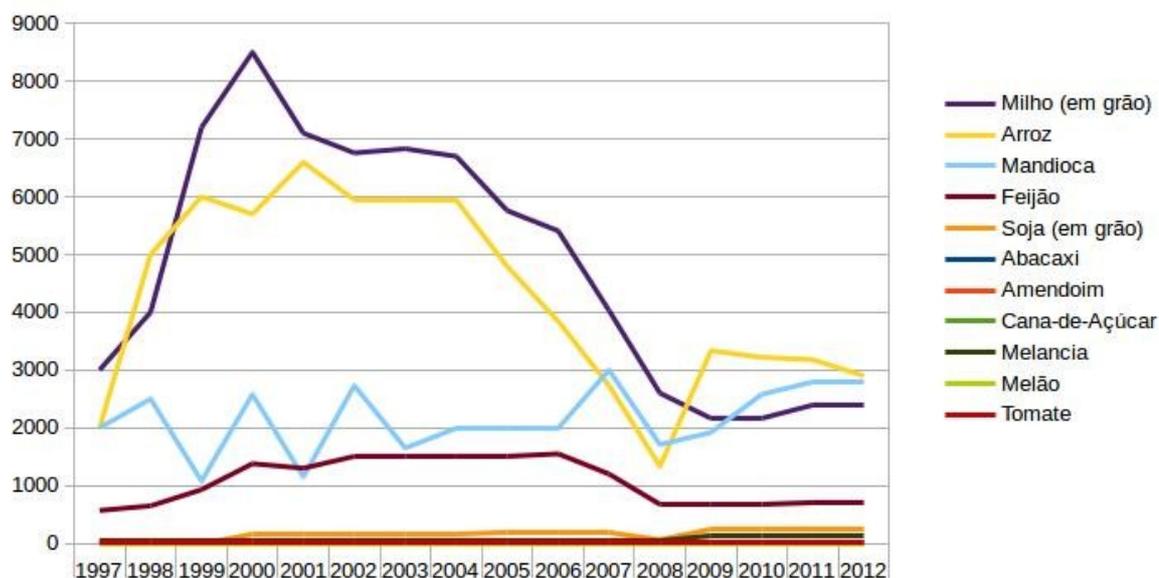
Para se ter uma noção atual da agropecuária, no período de 1997 até 2012, a agricultura de cultivo temporário, em termos de área colhida, ocupa 7.685 hectares, atingindo um pico de 18.384 hectares em 2000 e recuando até a marca 9.246 hectares. A área de agricultura de cultivo permanente ocupava, em 1997, 5.547 hectares, passando para 8.398, em 2012. Este último caso apresentou um crescimento constante no período de referência, principalmente pelo aumento do cultivo de cacau, mas com uma queda no último intervalo

anual, devido ao baixo cultivo da pimenta-do-reino.

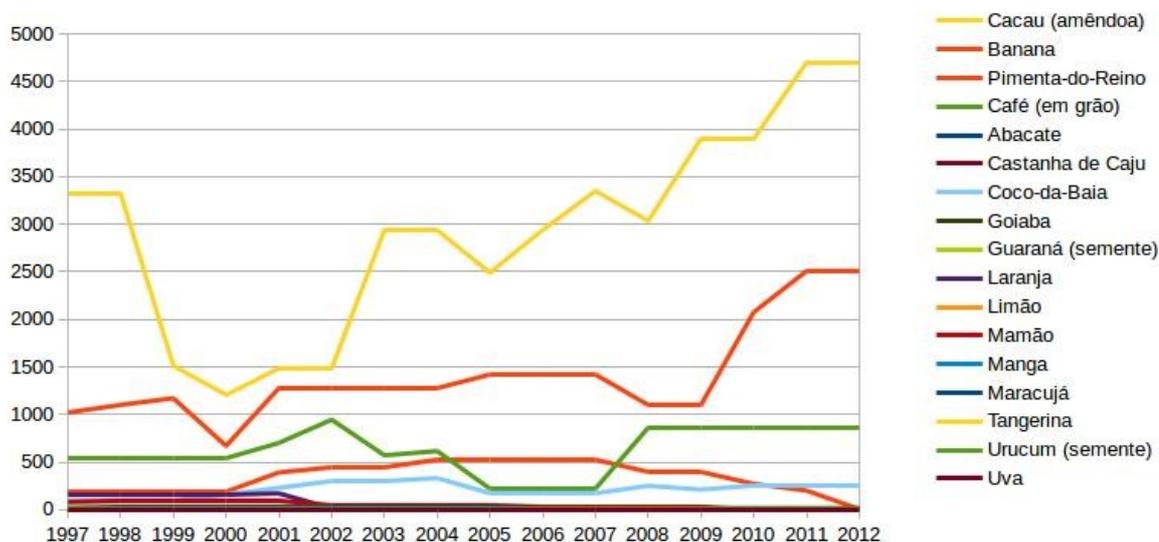
A agricultura temporária movimentou, em 1997, 10.102.000 reais e 24.796.000 reais, em 2012. Este setor também teve lucros crescentes, com destaque para o bom desempenho da mandioca nos últimos anos. A agricultura de cultivo permanente gerou 8.716.000 reais em 1997, passando para 44.784.000 em 2012. O cacau é o cultivo que gera mais retorno econômico, seguido da banana e pimenta-do-reino. É preciso destacar também a participação das atividades de extração vegetal, principalmente de toras de madeira, açaí e castanha-do-pará. A primeira movimentou um total de 3.458 reais em 1997, passando para 12.906.000 reais em 2012, com pico de 33.007.000 reais no ano anterior. O açaí movimentou 88.000 reais em 1997, atingindo 285.000 reais em 2012, com pico de 330.000 reais, também no ano anterior. A castanha-do-pará passou de 136.000 reais em 1997 para 388.000 em 2012, com pico de 509.000 reais, no ano anterior.

Os gráficos a seguir mostram a dinâmica da agricultura no território municipal de Altamira, no período em questão:

Área colhida da produção agrícola temporária 1997-2012 (em hectares)



Área colhida da produção agrícola permanente 1997-2012 (em hectares)



A agricultura atualmente ocupa 17.644 hectares, chegando a ocupar 22.222 hectares em 2004. Na pecuária, os rebanhos bovinos tiveram um crescimento constante, passando de 118.082 cabeças em 1997, para 668.541 em 2012, tendo chegado a 688.901 no ano anterior. Observa-se uma queda na quantidade de aves criadas, que chegaram a ser 227.613, em 2000, caindo para 76.237 em 2011. Os dados da pecuária, em termos de área ocupada, além do valor total não são divulgados pelas fontes estatísticas consultadas. Tomarei como estimativa as características da pecuária extensiva praticada da Amazônia. Segundo o censo Agropecuário do IBGE (2006), calcula-se uma média de 2,5 cabeças de gado por hectare, o que nos faz chegar ao número aproximado de 275.560 hectares utilizados para a criação de gado em Altamira. Este número é 15 vezes maior do que a área dedicada à agricultura e mais de 12 vezes maior que a sua melhor marca, isso considerando somente o rebanho bovino destinado ao corte.

Altamira é o município brasileiro com maior área, ocupando 159.695,938 quilômetros quadrados, cerca de 13% do território do estado do Pará³. A estimativa da área ocupada pela criação de gado de corte é de cerca de 1,72% do território municipal e, somando com a agricultura, não se chega a 2% da área total. Entretanto, os números são expressivos se considerarmos a densidade demográfica de 0,62 habitantes por quilômetro quadrado (IBGE,

3 Dados obtidos através do levantamento: ÁREA TERRITORIAL DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS COM RESOLUÇÃO Nº 05, DE 2002. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (10 de outubro de 2002). Página visitada em 17 de outubro de 2014)

2014). Segundo o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), apresentado para o Aproveitamento Hidrelétrico de Belo Monte as grandes propriedades (com mais de 10 mil hectares) ocupavam 30% da área rural e os 70% restantes eram compostos por médias propriedades (entre 100 e 500 hectares). Os dados apresentados têm como referência o ano de 2005. (ELETROBRÁS, 2009)

O trecho à montante do Xingu, até a divisa com o estado do Mato Grosso é chamado de “Terra do Meio” (olhar mapa da área territorial de Altamira, no anexo). Esta região do médio Xingu é uma área que se estende para municípios vizinhos ao sul, como São Félix do Xingu, Novo Progresso, Rurópolis e Uruará. Esta terra é visada pelos defensores da manutenção e/ou ampliação das áreas protegidas dentro do município, além de uma ONG local que defende sua importância para a disponibilidade de água para a agricultura (MORÁN, 2006: 60). A parte centro-sul do município é palco, ainda hoje, de disputas territoriais pela ação de grileiros e grupos armados, extração ilegal de madeira e ouro. Nessa região estão localizadas terras indígenas, reservas extrativistas e áreas de proteção permanente. Pode-se citar as reservas Indígenas: Panará, Badjonkore, Gorotire, Menkanoti, Baú, Xipayá, Kuruáya, Apyterewa, Iagarapé Ipixuna, Cachoeira Seca, Arara, Kararaô, Koatinemo, Trincheira/ Bacajá, Paquiçamba e Arara da Volta Grande do Xingu. Outras áreas importantes: Estação ecológica da Terra do Meio, Parque da Serra do Pardo e Área Ambiental Triunfo do Xingu⁴.

1.4 Empreendimentos mineralógicos e energéticos na Amazônia Oriental.

O estado do Pará possui três grandes rios visados para a instalação de grandes complexos hidrelétricos: o Tocantins, o Xingu e o Tapajós. Como foi mencionado anteriormente, a ocupação do estado no sentido leste-oeste pela rodovia Transamazônica, cruzou estes rios próximos a trechos encachoeirados, favoráveis para a produção de eletricidade. Um mega projeto foi realizado entre a década de 70 e 80 no Tocantins: Carajás. Atualmente ocorrem as obras do complexo Hidrelétrico de Belo Monte no Xingu e desenha-se o projeto da Hidrelétrica de São Luiz do Tapajós, cujo leilão foi marcado para dezembro de 2014⁵.

4 Fonte: Inpa. http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/Dossie/BM/DocsOf/EIA-09/Vol%2035/TOMO%206/Desenhos/Mapa%203%20-%20mosaico%20de%20C3%A1reas%20protegidas%20da%20bacia%20do%20rio%20Xingu.pdf (acesso em 17 de outubro de 2014)

5 <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-09/mme-marca-leilao-da-usina-hidreletrica-de-sao-luiz->

No cenário atual dos investimentos hidrelétricos, dois empreendimentos recentemente executados são exemplares do modelo de aproveitamento de recursos da Amazônia Legal: as Usinas Hidrelétricas de Santo Antônio e a Usina Hidrelétrica de Jirau, ambas fazendo parte do Complexo Hidrelétrico do Rio Madeira. Um complexo hidrelétrico como esse é um projeto que integra mais de uma usina em trechos diferentes de um mesmo curso d'água. Hidrelétricas em série permitem que a vazão de água em uma seja ajustada de acordo com o reservatório da próxima usina a jusante. Este é um modelo de utilização bastante condizente com a avaliação dos projetos hidrelétricos no caso da Amazônia, uma vez que, para a definição da viabilidade econômica, os rios foram estudados em todas as suas extensões.

Entre a construção da Transamazônica e as obras de Belo Monte, um projeto alterou uma região que comporta partes do Pará, Mato Grosso, norte de Goiás, atual Tocantins e Maranhão: O Projeto Grande Carajás. Este, inicialmente, chamava-se apenas Projeto Carajás, comportando a extração de minérios de uma região cujo potencial para essa atividade havia acabado de ser descoberta. A presença de minério de ferro em quantidades jamais vistas até então no mundo, fez com o que as atividades se expandissem e se complexificassem. Isso aumentou a área de atuação do projeto, que passava a abarcar toda a região leste da Amazônia.

A descoberta de minérios na região foi resultante de pesquisas minerais realizadas em conjunto com a norte-americana US Steel que, anteriormente, havia fornecido tecnologia para a construção da CSN, durante o Estado Novo. Esse cenário norteou as primeiras medidas da SPVEA. A Amazônia havia estado de fora dos esforços iniciais de descobrimento e catalogação do potencial nacional para a extração de minérios visando a substituição de importação de derivados do minério de ferro.

Outro projeto importante para complementar os dados acerca dos potenciais minerais da região foi o Projeto Radar da Amazônia (Radam). Finalizado em 1974, este dispôs de técnicas de sobrevoo a alturas controladas e uso de radares e fotos para montar um gigantesco sistema de mapas do que havia abaixo das camadas de vegetação em toda a região. O quarto volume do relatório produzido abarca a região entre os paralelos 4° S e 9° S, e os meridianos 48° W e 54° W, abrangendo áreas do estado do Pará, Maranhão e o atual Tocantins, onde se encontra Carajás. Neste, encontra-se o trecho seguinte:

do-tapajos (acesso em 17 de outubro de 2014)

O desenvolvimento da área estará ligado à exploração dos depósitos da área de Carajás, como polo de atração de mão de obra, arrecadação de impostos, desenvolvimento de obras viárias, núcleos populacionais, sistemas de abastecimento, geração de energia e outros serviços correlacionados. Sem dúvida essa atividade mineira, influirá decisivamente no futuro da economia regional. Ferro, manganês, estanho, diamante, calcário e argilas são os principais recursos minerais da área; ocorrências de ouro, platina, cromo, titânio, níquel, chumbo, alumínio, carvão e minerais pegmatitos (tantalita, xenotima, cassiterita), são conhecidas [sic]. (BRASIL, 1974: 109).

O volume compila dados de geologia, geomorfologia, solos, vegetação e potencial da terra. Com relação às técnicas utilizadas, afirma que “os trabalhos ora concluídos revelaram antes de mais nada, a alta valia dos sensores utilizados (SLAR, Infravermelho e Multiespectral) que permitem não somente um acurado estudo das estruturas como também uma satisfatória divisão estratigráfica”(Idem: 134). Durante a realização dos estudos, o garimpo aluvial já era praticado no leito dos rios, o que fica claro pela referência a essas atividades durante o relatório e pela presença dos mesmos nas fotografias anexadas no documento. O que o Projeto Radam permitiu foi a detecção de grandes jazidas que não são acessíveis facilmente ao nível do solo, como é o caso do ferro e manganês. O projeto realizou uma pesquisa integrada, que não somente enunciava quais minérios estavam disponíveis, mas que também fazia uma análise integrada de morfologia do solo e vegetação, importantes para a construção de um sistema de transporte para escoamento da produção, além de dar maior suporte para a agricultura que espalhava-se ao longo da Transamazônica e da Belém-Brasília.

Os radares utilizados no projeto foram um importante instrumento técnico, desenvolvido nos centros de pesquisa espacial dos Estados Unidos durante os anos 60 e emprestado para o governo brasileiro. Trata-se de um instrumento de medição que, em sua aplicação, constitui-se como um recurso técnico de produção e controle importante para a criação de toda uma infraestrutura necessária para a acumulação capitalista (PEREIRA E MENEZES, 2007).

A utilização de uma tecnologia importada, somada a uma equipe em cinco áreas distintas (Geologia, Geomorfologia, Solos, Vegetação e Uso Potencial da Terra) fez do Radam um evento político e científico. Atualmente, radares são usados no âmbito da gestão do SIPAM (Sistema de Proteção da Amazônia)⁶ (Idem). A sua execução foi parte do Plano de

6 O autor destaca, no artigo a importância do SIPAM enquanto órgão responsável pela proteção ambiental a partir do uso das tecnologias de monitoramento. Este, por sua vez, foi implementado em 1994 e importou as

Integração Nacional do governo do General Emílio Garrastazu Médici. Assim como foi feito durante o I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) na indústria pesada (GIRALDIN, 2012), pacotes tecnológicos foram adquiridos para aumentar a participação da indústria de transformação na economia brasileira. Para tal, o Estado entendia que não havia população local disponível para servir como mão de obra tanto para a construção, quanto para a operação de um complexo extrativista de grande porte na região. Os resultados apontados pelo Radam permitiram que diversos segmentos da política e economia brasileiras tivessem noção acurada do minério de ferro na Serra dos Carajás, que tomo como exemplo. A exploração do ferro ficou a cargo da estatal Companhia Vale do rio Doce, que havia surgido no próprio contexto de mineração no começo do século e que foi uma das empresas estatais de grande porte criadas durante a década de 50, junto com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e as indústrias pesadas na região sudeste.

A execução de Grandes Projetos de Desenvolvimento (RIBEIRO, 1991), como a construção de hidrelétricas, estradas e portos é um interessante cenário para a antropologia que se dedica ao estudo de fenômenos dentro dos Estados nacionais modernos. Sua realização é resultado de uma articulação que vai de níveis regionais até transnacionais. Durante os diversos governos que se sucederam desde a crise da exploração da borracha amazônica e do fim da Segunda Guerra Mundial, estratégias diferentes foram tomadas a partir de conjunturas tanto políticas quanto técnicas. A noção de que a Amazônia é uma imensa área subaproveitada que aguarda apenas o uso de técnicas adequadas para a sua exploração econômica é um discurso político que perdura desde Getúlio Vargas. O projeto Grande Carajás, enquanto um grande projeto de desenvolvimento, executou, na sua primeira parte, a aplicação da infraestrutura propriamente dita, investindo nas rodovias Transamazônica e Belém- Brasília, na Estrada de Ferro Carajás - EFC, ferrovia que liga a Serra dos Carajás, no Pará, a São Luís, no Maranhão, os portos de Itaqui e Ponta da Madeira na capital maranhense, um porto fluvial em Barcarena no Pará e uma usina hidrelétrica em Tucuruí (SANTOS, 2010: 23).

Apesar da região de Carajás ter o minério de ferro e o ouro como jazidas mais significativas, a hidrelétrica de Tucuruí destina boa parte da sua energia (cerca de um terço) para empresas vinculadas à indústria metalúrgica de alumínio. A usina iria abastecer as indústrias de alumínio de capital japonês (através da *Light Metals Smelters Association* -

informações do já existente SIVAM (Sistema de Vigilância da Amazônia), do Ministério da Defesa, que já utilizava dados do Radam. A partir de 2002, o SIPAM passou a se chamar Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (Censipam). <http://www.sipam.gov.br/noticias/apresentacao-do-censipam> acessado em 08/12/2014

LMSA), associadas com a CVRD, a Alumínio Brasileiro (Albrás) e a Alumina do Norte do Brasil SA (Alunorte), em Barcarena, no Pará, além do Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar), formado pela BHP Billiton e pela Alcoa, em São Luís. A bauxita, principal matéria prima para a produção do Alumínio, é retirada da região do rio Trombetas, no noroeste do estado do Pará, divisa com o estado do Amapá (PINTO, 2012). A Albras foi uma associação entre a CVRD e a substituta da LMSA, a *Nippon Amazon Aluminum Corporation* (NAAC). Este era um consórcio mais amplo que envolveu mais de 30 empresas japonesas e o próprio Estado japonês e que contava com 49% das ações. Para a produção de alumina, componente da bauxita, seria formada a Alunorte, que contava com 39,2% de capital japonês (MONTEIRO e MONTEIRO, 2009).

A interconexão desses sistemas de extração mineral e indústria de transformação na região norte, especialmente no estado do Pará foi coordenada pela agência energética nacional criada em 1973: a Centrais Elétricas do Norte do Brasil (Eletronorte), subsidiária da Centrais Elétricas do Brasil (Eletrobrás). Outro fator importante foi a maneira como essa agência agiu em relação à política de preços. Em um acordo assinado em 1984 entre a Eletronorte e a Albras, definia-se o preço da energia de forma desvinculada com os custos de produção e transmissão, mas de acordo com os preços do alumínio no mercado mundial. O contrato da época, que estabelecia um subsídio a empresas da cadeia produtiva do alumínio pela política de preços da eletricidade, durou até 2004 (Idem: 18).

A produção de alumínio possui uma característica distinta enquanto indústria metalúrgica: os elevadíssimos gastos de eletricidade. Isso faz com que seu processamento seja dificultado em locais com pouca disponibilidade de centrais elétricas. A grande disponibilidade de bauxita, assim como de rios com capacidade de produção hidrelétrica tornam o Pará uma área estratégica para o fornecimento dessa liga metálica no mercado mundial. A importância da tecnologia na composição do preço e as vantagens presentes para o investimento de capital estrangeiro fazem da exportação de alumínio uma exportação de energia elétrica em forma de lingotes (FEARNSIDE, 2011). Apesar da metalurgia do alumínio ser uma atividade industrial de transformação, vista em conjunto com as centrais hidrelétricas que abastecem, passa a assumir características de extração intensiva visando exportações a baixos preços.

A Usina Hidrelétrica de Tucuruí foi construída no rio Tocantins na região sudeste do Pará em um trecho que já havia sido traçado como rota da Transamazônica. Antes da

difusão da dimensão das jazidas feita pelo Radam, o potencial hídrico para a geração elétrica já era constatado. Os trechos encachoeirados sobre leitos rochosos e profundos eram conhecidos durante todo o período em que se navegou nos rios das bacias que formam a Amazônia Legal. O que, durante o início da ocupação humana na região era visto como uma desvantagem, como o caso das quedas d'água nos grandes rios, em um outro momento e com um outro aparato técnico, passou a ser vantajoso para a produção de eletricidade. (LEMOS, 2007: 71). No caso de Tucuruí, a construção de eclusas para a navegação através do trecho construído ainda não foi executada⁷.

A UHE de Tucuruí produziu impactos profundos no ambiente, principalmente devido à grande área alagada de seu reservatório, menor apenas que o da Hidrelétrica de Sobradinho, no rio São Francisco. No primeiro caso, populações atingidas, grupos formados por pescadores, trabalhadores rurais e extrativistas, junto com grupos ambientalistas que começavam a exercer pressão política de maneira mais efetiva nos anos 1980, iniciaram processos de disputa por indenizações justas ao mesmo tempo que apontavam problemas relacionados à alteração de ciclos biológicos, como foi o caso dos surtos de malária que, em Tucuruí, atingiram as populações locais estabelecidas, assim como os trabalhadores migrantes que chegavam para o trabalho nos grandes projetos (PINTO, 2012).

Outra hidrelétrica, cuja construção foi executada na passagem da década de 70 para 80 na Amazônia foi Balbina, localizada num afluente de margem esquerda do Amazonas, no rio Uatumã. Esta, projetada para atender as demandas energéticas das indústrias que se instalavam na Zona Franca de Manaus trouxe à tona aquela que passou a ser uma das principais agendas de discussão em se tratando dos impactos trazidos pelo barramento de rios no Brasil: a luta pela salvaguarda de territórios indígenas afetados pelo alagamento dos rios, assim como da importância dos mesmos nos modos de vida dessas populações. A construção de Balbina impactou diretamente o território dos Waimiri-Atroari, influenciando as pautas políticas em defesa de populações indígenas afetadas pelos grandes projetos (BAINES, 2000)

A partir dos contratos firmados para a construção de mega obras, conglomerados empresariais da área da construção civil fizeram desta um ramo empresarial brasileiro bastante influente no campo político, capaz de exercer pressão em tomadas de decisão. A construção civil pesada pode ser encarada como uma indústria propriamente dita, que possui

7 Falo aqui da licitação que, atualmente, está parada. Ver: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,licitacao-para-obras-nas-eclusas-de-tucuru-i-esta-suspensa,1534500> (acesso em 22 de outubro de 2014)

idiosincrasias desse setor da economia, mas com uma série de peculiaridades, como a sua capacidade de mobilizar quantidades gigantescas de recursos humanos e materiais, montando e desmontando linhas de produção inteiras que seguem para outras obras, posteriormente. A chegada de toda essa estrutura supera, muitas vezes, a capacidade de absorção de novas demandas comerciais e de infra estrutura (RIBEIRO, 1991)

A articulação político e econômica do governo militar sobre a Amazônia envolveu a ocupação em termos populacionais e também empresariais, em termos de recursos naturais. Conformou-se, assim, uma matriz discursiva desenvolvimentista que colocou sobre o progresso técnico uma de suas fontes de significado. Entendo essa matriz discursiva enquanto modo de formulação de questões e de soluções nos campos políticos e econômicos de acordo com os sentidos que toma o termo “desenvolvimento” (RIBEIRO, 2008). Esses intuitos foram perseguidos através da lógica das mega obras, ousados projetos de engenharia que, na sua dimensão técnica, procuravam transparecer os mesmos ideais de grandeza que a “Marcha para o Oeste” brasileira representou para os políticos que a planejaram.

1.5 Recursos naturais, tecnologia e conhecimentos tradicionais: Temas da antropologia sobre a relação ser humano/meio.

O que se convencionou como “descoberta” de recursos naturais é fruto de negociações que envolve agentes diversos. Dentre eles, está o Estado que implementa tanto os planos de exploração quanto de preservação desses recursos, estabelecendo programas fixados em territórios específicos. Tratando-se da preservação de espécies, por exemplo, o Ministério do Meio Ambiente estabelece tipos de territórios tomados como unidades de conservação com diferentes níveis de atividade humana no local. Dois casos são a Reserva Biológica, áreas da união destinadas à proteção das espécies em seu interior e Reservas Extrativistas, que preveem o uso do território por populações que se enquadram na categoria de “tradicionais” e que executam ali agricultura e extrativismo em escala controlada⁸. Áreas de extração de recursos por parte da economia são exemplificadas pelas já mencionadas Serra de Carajás, onde se explora um recurso mineral, e a Bacia do Xingu, em termos hídricos. É desta forma

8 As unidades de conservação são: Estação Ecológica, Reserva Biológica, Parque Nacional, Refúgio da Vida Silvestre, Área de Proteção Ambiental, Área de Relevante Interesse Ecológico, Floresta Nacional, Reserva Extrativista, Reserva de Fauna, Reserva de Desenvolvimento Sustentável, Reserva Nacional de Patrimônio Natural. Para mais, ver: <http://www.icmbio.gov.br/portal/biodiversidade/unidades-de-conservacao/categorias.html> (acesso em 21/04/2015).

como o espaço não-urbano dentro da Amazônia legal passou a ser tratado. É importante considerar o uso intensivo de novas técnicas de monitoramento das regiões de floresta, tanto para a exploração econômica, quanto para o estabelecimento de áreas protegidas.

O Estado Brasileiro, ao voltar sua atenção para a Amazônia, compreendia o descompasso existente entre administração, viabilidade econômica e capacidade de possuir uma tecnologia para tal. “Tecnologia” deve ser entendida num sentido mais amplo, referindo-se a ela enquanto um estudo disciplinar da técnica e a algo que não representa uma ciência aplicada segundo um uso logicamente formulado (PFAFFENBERGER, 1992). Definir “técnica” em uma dimensão ampla, não separada da social, mas como um processo de modelagem mútua permite pensar em como uma determinada tecnologia, utilizada contextualmente, precisa coordenar recursos econômicos, aparato institucional e pesquisa científica. Dessa forma, muito do que se desenhou enquanto política de desenvolvimento na Amazônia, foram “fatos técnicos totais” (SCHLANGER, 2006). O Radam é um bom exemplo disso. As políticas econômicas de larga escala na Amazônia tiveram no progresso técnico um elemento central nas disputas do campo de poder do desenvolvimento em seus aspectos utópicos, ou seja, nas disputas que discutem perspectivas de futuro (RIBEIRO, 2008). Belo Monte, no cenário contemporâneo, é um outro caso da convergência de fatores políticos, econômicos entrecortados pelas mais recentes aplicações da indústria da engenharia civil pesada que procura construir a maior hidrelétrica totalmente brasileira ao mesmo tempo que empreende esforços para minimizar os efeitos de elevação do nível do Xingu. Estes aspectos serão melhor esmiuçados no capítulo seguinte.

O recente cenário político global, com a valorização da agenda ambiental marcando a crise de explicação de antigos modelos econômicos, apresenta o ambientalismo como uma nova “utopia” (RIBEIRO, 2000). O “desenvolvimento sustentável” como proposta nesse cenário, passou a povoar discursos diversos. O que vinha sendo delineado desde a passagem dos anos 1980 para 1990, capilariza-se em contextos locais, sendo alguns destes palcos de maiores disputas, como é o caso da Amazônia. Em ações de segmentos dos Estados nacionais, de empresas privadas e de organizações não governamentais (ONGs), conhecimentos que apontem para maneiras mais “sustentáveis” de uso do meio ambiente passam a ser procurados. Dessa maneira, muitos grupos residentes em áreas de proteção ambiental foram acionados como colaboradores. A antropologia, a partir desse cenário, mostrou-se preocupada em avaliar esse tipo de relação entre povos tidos como “tradicionais”

e as entidades interessadas nos conhecimentos locais. No caso da construção de barragens, as populações ribeirinhas e/ou em áreas de proteção, ao serem atingidas pelos trechos alagados dos rios, têm, em seus conhecimentos “tradicionais”, elementos que se agregam à agenda ambiental, na disputa pela manutenção de muitas das áreas afetadas e dos modos de relação específicos com o meio. As populações indígenas obtêm mais facilmente o reconhecimento enquanto merecedoras de indenização. Os parâmetros para tal, estão relacionados ao reconhecimento das mesmas como “tradicionais”. Ribeirinhos tornam-se invisibilizados de maneira não muito diferente daquela que havia definido suas inaptidões nas páginas dos escritores da Primeira República.

O teor do termo “população tradicional” é problematizado por Barreto Filho (2006). Esse conceito estaria ligado a um primitivismo forçado (*enforced primitivism*) aplicado, não somente sobre os povos indígenas, mas a um conjunto de grupos sociais invisibilizados (pg. 113). O autor localiza o início de seu uso, no caso brasileiro, na constatação da presença de populações dentro de áreas de conservação ambiental, no final do século XX (2010: 10), fator gerador de impasses sobre o destino de populações presentes em territórios desenhados para serem áreas de conservação. O impasse, entretanto, não está, por exemplo, na presença de grupos não-nativos, como são os casos de seringueiros e de comunidades ribeirinhas, mas na dissociação entre preservação ambiental e presença humana.

A preservação ambiental, entendida também como preservação dos recursos naturais, dissociada da presença humana simplesmente não se sustenta. Balée (1993), por exemplo, estuda como o uso, por populações “tradicionais”, de espaços da floresta para cultivos distintos é tal que a floresta como um todo acaba se tornando um mosaico de vegetações com diferentes densidades e variedade de espécies. Essa variedade se acentua com esse tipo de relação com o ambiente. Pensando a partir dessa situação, esse não pode ser visto em isolamento, mas como um meio em contato intenso com seus ocupantes. Balée chega a uma conclusão interessante em seu ensaio: há um problema intrínseco ao se pensar em lógica de conservação a partir do conhecimento Ka'apor e Guajá, os dois povos presentes em seus dados etnográficos: não é possível pensar em lógicas preservacionistas a partir de um grupo que não oferece um impacto⁹ significativo na ecologia local e que, portanto, não pensa em termos de “preservação” como algo em si (em oposição a “destruição”). No caso do modo de interação descrito pelo autor, a relação seria muito mais de criação, experimentação e

9 O autor fala dos níveis de CO2 (pg. 35).

variação.

A construção da Rodovia Transamazônica foi parte de um plano amplo de acesso a recursos naturais da Amazônia brasileira, especialmente minérios e recursos hídricos. A promoção da ocupação da Amazônia pelo Estado foi muito influenciada por arranjos técnicos específicos. Trechos de rios que não são vantajosos para a navegação, como é o caso da Volta Grande do Xingu, passam a ser interessante para os planos de desenvolvimento uma vez que se obtém a tecnologia para explorar as quedas d'água para a geração de eletricidade. Além disso, conforme se intensificavam os estudos de aproveitamento de recursos da Amazônia Legal, minérios como o manganês, ouro, bauxita, estanho, ferro e prata também foram encontrados. A ocupação territorial através da agricultura de pequenas propriedades, a ampliação do sistema energético brasileiro e a exploração de recursos minerais na Amazônia Legal são, portanto, características da inserção da região na economia mundial (SEVÁ FILHO, 2008). Este processo teve um alto teor técnico, no qual expansão econômica e pesquisa científica ocorreram simultaneamente.

Vê-se que a ocupação da região de Altamira seguiu projetos pautados pela lógica racional capitalista de busca de recursos (minérios e energia), em um processo em que o Estado desempenhou um papel importante para essa racionalização, sendo responsável pela identificação de jazidas, pelos plano de ocupação para fornecimento de mão de obra (que pode ser considerada como mais um recurso a ser explorado), assim como dos arranjos fiscais e da regulação dos preços, favorecendo a instalação de companhias de capital misto (DINIZ, 1987). A lógica estatal planejadora, passou a ser questionada a partir da década de 1980, sendo oposta aos conhecimentos das populações locais. Diálogos entre ambas as partes dificilmente trazem resultados satisfatórios.

“Conhecimentos tradicionais para a preservação da natureza” é um enunciado que ganha sentido somente se considerarmos o cenário mais amplo de utilização dos recursos naturais pela economia capitalista em escala global. É dentro dessa lógica que as unidades de conservação ambiental são desenhadas: são formas de manter um equilíbrio ecológico global, compensando a ausência de recursos naturais de determinadas regiões pela sua preservação em outras. Depois de se reconhecer que populações já habitavam essas áreas e conseguiam estabelecer relações de baixo impacto com o meio, como no caso de populações ribeirinhas e povos indígenas na Amazônia, esforços foram feitos para se conciliar a presença dos diversos grupos com a ideia de conservação. O problema está em estabelecer os planos ambientais ao

redor de uma noção hipotética de conservação baseada em uma população que não a observa sob uma ótica da escassez, muito pelo contrário.

Ao tratar da relação entre populações em áreas de proteção ambiental, bastante atenção é dada à relação entre “conhecimento tradicional”, uso de recursos ambientais e a relação destes últimos com a ideia de “território”. O problema da noção de “população tradicional” é que pressupõe, muitas vezes, um contato longo com um mesmo local, não sendo suficiente para dar conta de populações que ocupam áreas de proteção ambiental recentemente e que desenvolvem modos de subsistência com baixo impacto sobre essas unidades. “Território” é um conceito que necessita ser revisto quando leva em consideração uma única forma de entendimento espacial, atrelada à lógica cartográfica visando recursos naturais e não modos próprios de interação e experiência com o meio (ECHEVERRI, 2004: 260). “Conhecimento tradicional” como sendo aquilo que as populações tradicionais possuem, também é um conceito problemático quando enfatiza sua característica de repertório cultural, passível de catalogação e existência separada da experiência que o produz.

A visão das agências governamentais que planejaram a ocupação da Amazônia Legal, assim como aquela adotada pelos grupos conservacionistas que defendem a criação de territórios de preservação ambiental apresentam semelhanças que as distanciam da experiência cotidiana das populações locais previamente presentes. Instauram-se aí descompassos nos processos de negociação entre o Estado e estas populações que acentuam tons obscuros nos quais são pintadas as consultas prévias à execução de grandes obras. Entre a apropriação de territórios e recursos para o desenvolvimento e o argumento levantados pelas agências ambientalistas, há uma disputa sobre os mesmos termos, mas que pouco ecoa a percepção das próprias populações locais. A diferença entre as concepções de recursos no enquadramento conceitual da economia capitalista e entre as populações dentro de unidades de conservação é um tema presente em estudos antropológicos sobre áreas de conservação ambiental¹⁰. Alguns estudos antropológicos caminham para uma definição mais acurada dos territórios utilizados para a subsistência de populações amazônicas, com o uso de métodos modernos de geolocalização, acrescentando elementos que permitem outros diálogos para superar barreiras dos desentendimentos. Este é o caso dos estudos mais recentes sobre o uso do território entre os Yanomami (ALBERT e LE TORNEAU, 2007).

¹⁰ Pode-se citar aqui o caso dos caçadores kluane na província de Yukon, no Canadá, estudados por Paul Nadasdy (2003), o caso dos airo-pai e biólogos interessados na conservação do *yoco*, estudados por Belaunde e Echeverri (2008), biólogos e pescadores de vieiras no Canal da Mancha (CALLON, 1986). Também destaco a coletânea de artigos organizados por Charles Menzies (2006).

No capítulo seguinte, serão abordados aspectos referentes ao estabelecimento do Aproveitamento Hidrelétrico Belo Monte, suas estratégias de negociação com populações da região da Altamira e as suas influências no município, uma vez iniciadas as obras.

CAPÍTULO 2.

BELO MONTE E AS ALTERAÇÕES NO ESPAÇO URBANO.

Este capítulo tratará de Belo Monte e sua relação com a cidade de Altamira. Para tanto, realizo um apanhado do histórico de formulação do projeto de construção da hidrelétrica, apresentando uma cronologia dos fatos para, posteriormente, apresentar seus efeitos sobre o espaço urbano de Altamira no tempo em que foi realizada a etnografia. Finalizo-o com reflexões sobre a antropologia urbana, a partir de temáticas que tocam os temas discutidos.

No que diz respeito à construção de hidrelétricas enquanto tema de pesquisa, as ciências sociais costumam se centrar nos territórios e populações impactados. Isto ocorre tanto devido ao interesse da antropologia pelo estudo de comunidades indígenas, rurais e ribeirinhas, nas quais as barragens se tornam uma questão (DIAMOND e POIRIER, 2010; KARPINSK, 2007; OLIVEIRA FILHO e COHN, 2014; PAZ, 2006; VIANA, 2003), quanto à participação de antropólogos na elaboração dos estudos de impacto de projetos hidrelétricos (ASSIS, 2007). Entretanto, esta dissertação explora questões relativas às populações que habitam a área do projeto hidrelétrico e às instituições públicas e privadas recém-chegadas.

Este capítulo tem como foco o estudo da área urbana ao redor do projeto hidrelétrico, observando alguns dos efeitos causados pela migração de trabalhadores para o local. As transformações em Altamira refletem a complexidade da relação entre as empresas que constroem hidrelétricas e os locais nos quais elas se instalam. A hidrelétrica de Belo Monte é um projeto que foi revisto ao longo de 30 anos. Sua construção, inicialmente pensada para ocorrer assim que a hidrelétrica em Tucuruí fora erguida, na passagem da década de 1980 para 1990, foi atrasada em mais de 20 anos em meio a intensos embates políticos.

A constituição de Altamira como um centro regional da Transamazônica precedeu a sua atual condição de cidade anexa a uma grande obra. Entre os investimentos agrários para

a ocupação da região e a atual implementação do aproveitamento hidrelétrico, a cidade cresceu e se complexificou. Em 2010, a cidade possuía 99.075 habitantes, de acordo com o censo do IBGE daquele ano (IBGE, 2010). As estimativas locais de crescimento populacional, em decorrência de Belo Monte apontam um aumento de 25 a 40 mil pessoas. Esta é uma estimativa bastante incerta, dada a flutuação característica do mercado de trabalho próprio a uma grande obra (RIBEIRO, 1991).

A etnografia realizada considerou a presença do Consórcio Construtor Belo Monte na cidade de Altamira. Ela está inscrita em um período específico, que compreende as obras da construção civil, posteriores ao processo de licitação e de consultas municipais e anterior à montagem das turbinas e demais equipamentos que gerarão a energia. Os dados acerca de eventos cronologicamente anteriores são oriundos de pesquisas publicadas na forma de trabalhos acadêmicos, artigos em periódicos, documentos de acesso público e de notícias veiculadas na televisão e internet. Fazer uma etnografia na cidade durante a execução das obras é como “tirar um retrato”, apresentando situações pontuais que se encadeiam a processos maiores. No começo do ano de 2014, as obras estavam “no ápice”, no qual a quantidade total de trabalhadores atingia um número que tenderia a decrescer nas subseqüentes etapas da construção. A previsão para o início da geração de eletricidade em Belo Monte é 2015, quando as turbinas na casa de força complementar, na barragem do Sítio Pimental deverão começar a funcionar. Nesse momento, espera-se que as obras estejam avançadas e concentradas na finalização da barragem principal.

As obras da hidrelétrica estão em áreas do município de Vitória do Xingu, em um trecho à jusante de Altamira. O núcleo urbano fica no extremo norte das áreas municipais, no início do trecho em que o rio faz a grande curva. Como foi descrito no capítulo anterior, a Terra do Meio é mais significativa em termos de extensão territorial, do que a área ocupada pela Transamazônica. Altamira, no entanto, é um centro estratégico para a rodovia, dado o investimento nos equipamentos institucionais que fizeram dela uma referência na região. O sistema de transporte viário é responsável pela sua definição na geopolítica regional. Apesar de estar bem no centro do estado do Pará, Altamira é considerada como parte do sudoeste paraense. Em termos dos novos acordos econômicos, mantém mais contato com a Transamazônica e os municípios a leste do que com as grandes áreas extrativistas ao sul, em direção à divisa com Mato Grosso.

Essa característica do município transparece nos fóruns de debate acerca do AHE

Belo Monte e as populações do Xingu. Com o abandono de projetos anteriores, em prol da concentração das atividades na Volta Grande, muitas questões ainda reverberam nas populações que utilizam o rio como um todo e que demandam mais atenção às áreas a montante. A execução de projetos de desenvolvimento cria, ao definir as bases de seu interesse econômico e alcance técnico, diferentes espacialidades que são arranjos estratégicos para a sua realização (CRUZ, 2010; ROCHA, 2014). Os impactos positivos e negativos de um empreendimento como esses são espacialmente definidos.

Considero importante a ênfase sobre as questões referentes à presença do conjunto de instituições públicas e privadas que se instalaram no município em decorrência das obras da hidrelétrica, assim como da própria ocupação humana resultante dos milhares de trabalhadores que se deslocaram para a região e que estão direta ou indiretamente envolvidos nas obras. Após apresentar o histórico da implementação do projeto a partir de Altamira nos trechos do texto adiante, analisarei o contexto da cidade segundo alguns aspectos centrais: as redes de transporte na região, o crescimento do seu centro comercial, a presença de instituições diretamente ligadas ao AHE Belo Monte, as alterações no comércio e os espaços de lazer dos moradores e dos novos trabalhadores.

O caso de Altamira guarda semelhanças com o sistema fábrica/vila operária, no qual a instalação de uma unidade industrial constitui-se pela imobilização da força de trabalho, onde uma mesma empresa fornece trabalho e moradia. Esta é uma temática explorada etnograficamente por Leite Lopes (1988). Essa noção de “sistema” combina moradia, transporte e trabalho coordenados por decisões tomadas por uma mesma entidade. O espaço urbano criado reflete as hierarquias do ambiente de trabalho direta ou indiretamente. O consórcio construtor e, acima dele, a Eletronorte, criam um sistema desse tipo em Altamira, mas que está submetido à sua futura retração, dado o regime temporal da indústria da construção civil pesada engajada em uma hidrelétrica.

Na execução de grandes obras, a indústria de construção civil pesada instala seus acampamentos e acessa determinados recursos e serviços de centros urbanos próximos que podem estabelecer-se ao mesmo tempo que a obra em si, como o caso da “Cidade Livre” na construção de Brasília (RIBEIRO, 2008), ou em cidades preexistentes. Como será apresentado a seguir, Altamira concentra ambientes estratégicos para as empresas da construção civil assim como espaços de consumo e recreação.

A cidade, nesse caso, faz parte de um duplo processo de produção/uso. A sua

relação com a expansão econômica que caracteriza a execução de obras de infraestrutura é um exemplo de como a urbanização é um processo paralelo à expansão do modelo econômico industrial na economia capitalista (LEFEBVRE 2000). O complexo extrativista do alumínio na Amazônia, aliado ao uso intensivo de fontes hidrelétricas provocou alteração na população urbana nas cidades do Pará que seguiram as ondas de investimentos.

A ocupação urbana relacionada com o crescimento industrial no estado, seguindo um modelo de ocupação e exploração, teve como frentes importantes os assentamentos da Transamazônica, no sentido leste-oeste, e também as reservas de bauxita no noroeste paraense, em ligação com os portos nas regiões de Belém e São Luis, no Maranhão. Os municípios, enquanto uma rede conectada, têm como pontos de concentração as regiões que atraem investimentos atrelados à exploração hídrica e mineral. Dessa forma, formatam-se as cidades, abrindo novas “fronteiras” para a exploração econômica a partir de rios e de grandes trechos de floresta. O capital atrai populações e estabelece um modo de urbanização que relaciona as noção de fluxos e fronteiras (HANNERZ 1997). Os fluxos são de pessoas e de capital e as fronteiras existem na medida em que o “vazio” estaria adiante.

A temporalidade específica de um projeto hidrelétrico, que submete os centros urbanos a rápido crescimento, cria um cenário disjuntivo tanto temporal quanto espacialmente (ROCHA, 2014). Humberto Rocha faz referência à maneira como a construção de uma hidrelétrica é um processo de criação de diferenças entre os grupos representados pelos consórcios construtores e aqueles oriundos de grupos atingidos por barragens. Desta forma, afirmo seu caráter disjuntivo tanto espacial quanto temporalmente como uma forma de qualificar o estado dos núcleos urbanos próximos a esses grandes projetos. O ritmo dos eventos, assim como suas alterações no espaço urbano não ocorre segundo um “projeto político democrático-participativo” (idem: 259) e promove o acirramento das diferenças socioeconômicas locais a partir do modo de ação das empresas interessadas na atuação econômica passageira. Neste sentido, o cenário de Belo Monte é especialmente preocupante dadas as condições com as quais as licenças para a construção foram liberadas sem a total contrapartida em termo das medidas condicionantes que serão esmiuçadas mais adiante neste capítulo.

A construção de hidrelétricas é, assim, parte de um processo contínuo de expansão das fronteiras econômicas. O estudo do caso do núcleo urbano de Altamira, à luz do processo de industrialização da Amazônia, permite a visualização de cenários futuros. Assim, como já

vem desenhando-se o aproveitamento hidrelétrico do Tapajós, não é possível dizer com certeza que o Xingu está imune a novos empreendimentos a médio ou a longo prazo.

A relação que o AHE Belo Monte possui com o contexto político e econômico, associado ao fato de que esta será a maior hidrelétrica totalmente brasileira, atraem holofotes sobre a sua execução, iluminando-a enquanto um caso no qual a política energética brasileira como um todo passa ser debatida. Um projeto executado serve como experiência para as partes interessadas. Já os problemas de ordem social e ambiental junto a populações afetadas são um dos principais instrumentos de reivindicação das partes contrárias, engajadas nas discussões que circulam nas consultas locais e nos protestos em Brasília.

2.1 Um breve histórico do AHE Belo Monte.

Será apresentada aqui a sucessão de eventos que formataram o projeto atual do AHE Belo Monte, iniciada em meados da década de 1970. As datas tomadas como referência constam no Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e da Nota Técnica número 260/2008 da SGH/ANEEL (Superintendência de Gestão e Estudos Hidroenergéticos/Agência Nacional de Energia Elétrica). Os estudos foram iniciados pela Centrais Elétricas do Norte do Brasil (ELETRONORTE S/A) e transferidos, posteriormente, para a Centrais Elétricas Brasileiras S/A (ELETROBRÁS). As pesquisas que deram origem aos respectivos projetos foram elaboradas por um corpo técnico de analistas contratados pelas construtoras Camargo Corrêa S/A, Andrade Gutierrez e Norberto Odebrecht.

Em 1975, foram iniciados os estudos para o aproveitamento hidrelétrico da Bacia do Rio Xingu. Nesse período, a Eletronorte já havia sido fundada para atuar na construção da Hidrelétrica de Tucuruí, que se encontrava em fase de execução. Os estudos foram finalizados em 1980. Na primeira versão do AHE do Xingu, seis usinas seriam construídas. Cinco barramentos no rio Xingu (Jarina, Kokraimoro, Ipixuna, Babaquara e Kararaô) e um barramento no rio Iriri (Cachoeira Seca). Kararaô, o primeiro nome dado a Belo Monte, seria a hidrelétrica localizada no trecho da Volta Grande, e os estudos para sua viabilidade técnica foram iniciados após a conclusão do Inventário.

A principal central de geração de energia elétrica no Xingu seria localizada na região de Altamira, comportando as barragens de Kararaô e Babaquara, a primeira a ser construída no final do trecho da Volta Grande, próxima à Vitória do Xingu, e a segunda num

trecho acima de Altamira. Dessa forma, o lago de Babaquara ajudaria a manter a vazão de água desejada para se aproveitar o declive rochoso da Volta Grande. O aproveitamento hidrelétrico do rio traria, principalmente pela ação da barragem de Babaquara, consequências profundas para os territórios indígenas na Terra do Meio, uma vez que seria formado um lago de 6.500 km², superando os outros dois maiores do país: Sobradinho, no rio São Francisco, com 4.200 km² e a vizinha Tucuruí, com 2.800 km².

Em 1988, a Portaria do Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica (DNAEE no. 43, de 2 de agosto), aprova os Estudos de Inventário do Rio Xingu. No dia 30 do mesmo mês, a Portaria do Ministério de Minas e Energia (MME, número 1077) autoriza as Centrais Elétricas do Norte do Brasil S/A (Eletronorte) a realizar estudos de viabilidade para o AHE Belo Monte. Estes estudos são concluídos no ano seguinte.

O ano de 1989 foi importante na cronologia do projeto, assim como um marco na mobilização nacional e internacional contra a construção de hidrelétricas em terras indígenas. Nesse momento, a barragem de Babaquara em construção conjunta com Kararaô havia sido descartada e os esforços foram voltados para a construção da segunda, na área do Sítio Belo Monte, próximo à atual cidade de Vitória do Xingu. O ano foi de intensas negociações nas consultas populares em Altamira, nas quais o cacique Raoni desponta como uma das principais lideranças indígenas nacionais. O evento também obteve repercussão internacional com a declaração de apoio de artistas como o cantor inglês Sting e pela rápida divulgação de cenas marcantes, como a da mulher kayapó Tu-Ira brandindo o facão frente ao rosto do engenheiro Muniz, da Eletronorte.

Em 1994, o estudo de viabilidade do AHE na região de Altamira é novamente revisto e seu nome Kararaô, que significava um grito de guerra em kayapó, é substituído pelo atual: Belo Monte. O reservatório original do projeto, que ocuparia 1.225 km² foi substituído por um arranjo com dois barramentos e o uso de dois canais de adução com 12 km de extensão e largura média de 250 m, que reduziria o reservatório para 400 km². Dessa forma uma área menor da Volta Grande seria inundada, evitando que a água atingisse a reserva indígena Paquiçamba. O arranjo atual possui poucas alterações em relação a este.

Em 1998, a Eletrobrás solicitou à Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) autorização para realizar, em conjunto com a Eletronorte, novos estudos de viabilidade para o então Aproveitamento Hidrelétrico Belo Monte. Durante a década de 90, o interesse do governo refletia uma baixa do setor energético como um todo. Em 2002 os estudos são

apresentados à ANEEL, todavia não são concluídos por causa de decisão judicial. O Congresso Nacional, por meio do Decreto Legislativo número 75/2008, autoriza a Eletrobrás a completar os estudos do AHE Belo Monte. A conclusão dos estudos é feita por um acordo de cooperação técnica entre as construtoras Camargo Corrêa, Odebrecht e Andrade Gutierrez.

O estudo de Impacto Ambiental (EIA) começa a ser elaborado em 2006, com uma primeira visita do Ibama à área realizada em março. O termo de referência para o estudo é discutido em reuniões públicas em Altamira e Vitória do Xingu durante o mês de agosto de 2007 e é finalizado em dezembro do mesmo ano. Estas reuniões eram compostas por membros da cooperação técnica junto a representantes de grupos locais e é um ponto que precisa ser cumprido no processo de liberação da licença prévia que autoriza a realização do leilão para a construção.

De acordo com documento publicado pela Eletrobrás em outubro de 2007, o inventário revisto trazia três alternativas. A primeira comportaria a construção de quatro barragens: São Félix, 876 km de distância da foz, na cota 170 (altura em relação ao nível do mar) com elevação do reservatório até a cota 210; AHE Pombal, a 738 km da foz, aproximadamente na cota 168 e com elevação do reservatório até a cota 185; o AHE Altamira, a 385,4 km de distância da foz, aproximadamente na cota 98, com reservatório atingindo a cota 120 e o AHE Belo Monte, distante 334,1 km da foz, aproximadamente na cota 87, com reservatório chegando até a cota 97 e com um canal de adução até a cota 6, onde ficaria a casa de força principal.

A segunda alternativa comporta as mesmas localidades, diminuindo, entretanto, a elevação dos reservatórios do AHE São Félix para a cota 202 e do AHE Altamira para 111 metros. A terceira alternativa mantém somente o AHE Belo Monte, com reservatório atingindo a cota 97, mantendo o canal de adução e a casa de força principal no final da Volta Grande. A primeira alternativa teria uma potência de geração de energia de 14.740 Megawatts, com custo total, em números referentes a 2005, de US\$ 12.149.201.000,00, energia firme (garantida durante o ano todo) de 6.711MW. A segunda alternativa traria 13.736 MW de potência, ao custo de US\$ 11.218.829.000,00, com 6.157 MW de energia firme. A terceira alternativa apresenta uma potência de 11.181 MW, ao custo de US\$ 6.573.145.000,00, com 4.796 de energia firme. Ao final, chega-se à conclusão de que a melhor opção seria a terceira.

Em 2008, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) define que o único

potencial hidrelétrico a ser explorado no Rio Xingu será o AHE Belo Monte. A ANEEL aprova a Atualização do Inventário com apenas o AHE Belo Monte na bacia do Rio Xingu. No mesmo ano o Ibama realizou nova vistoria técnica na área do projeto.

Ainda em 2008, ocorre em Altamira o Encontro dos Povos Indígenas e Movimentos Sociais da Bacia da rio Xingu, nos dias 19 a 23 de maio. Dentre os assuntos discutidos, uma questão importante envolveu a dimensão do Inventário do Xingu, revisto em termos da utilização de Belo Monte como único empreendimento. O que foi levantado como questão, e que perdura até hoje, é em que medida que a afirmação do CNPE pode ser considerada como definitiva. O inventário não havia sido substituído, apenas revisto. Algumas barragens ganharam outros nomes e a dimensão dos reservatórios foi modificada, mas a posição de cada uma delas ainda se baseava no primeiro levantamento elaborado durante a década de 70 (SEVÁ FILHO, 2005).

A partir desse encontro, uma carta¹¹ foi redigida e assinada por 101 entidades, entre elas ONGs, associações de moradores das cidades atingidas e representações de aldeias indígenas de diversas etnias¹². Na carta também declaram apoio: Fundação Heinrich Boell,

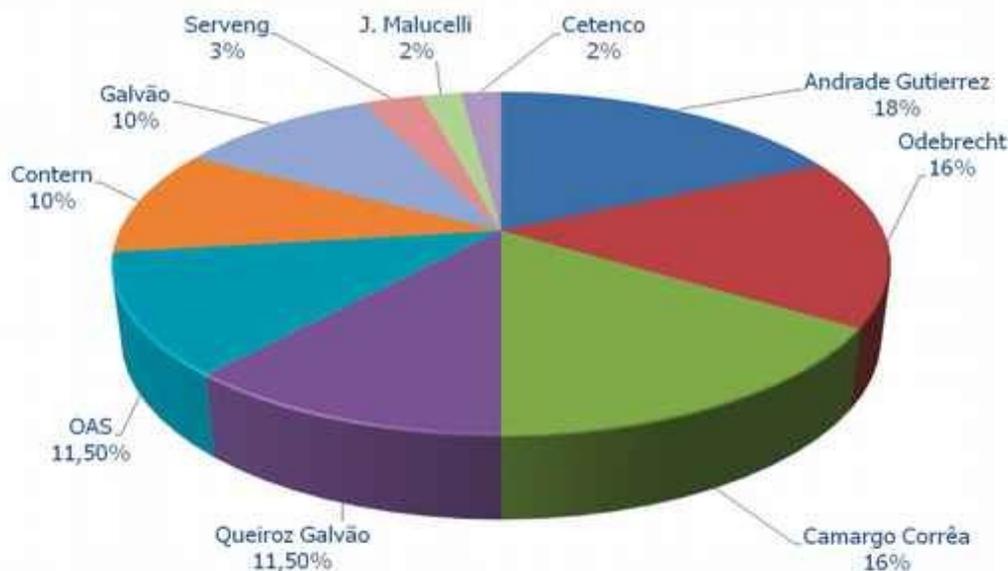
11 A carta pode ser acessada em: <http://www.equit.org.br/novo/wp-content/uploads/2013/03/cartadoxingu.pdf>. (acesso em 30/10/2014)

12 Kayapó da Aldeia Kriny, Kayapó do Bacajá Xikrin, Kayapó de Las Casas, Kaiapó de Gorotire, Kayapó Kubenkrahênh, Kayapó Moikarakó, Kayapó Pykarârâkre, Kayapó Kendjâm, Kayapó Kubenkâkre, Kayapó Kararaô, Kayapó Purure, Kayapó Tepore, Kayapó Nhâkin, Kayapo Bandjunkôre, Kayapó Krânhâpari, Kayapó Kawatire, Kayapó Kapot, Kayapó Metyktire, Kayapó Piarazu, Kayapó Mekrânoti, Kayapó Pykany, Kayapó da Aldeia Aukre, Kayapó da Aldeia Kokraimoro, Kayapo Bau, Kayapó Kikretum, Kayapó Kôkôkuêdja, Mrotidjam Xikrin, Potikrô Xikrin, Djudjekô Xikrin, Cateté Xikrin, Ôodja Xikrin, Parakanã da aldeia Apyterewa e Xingu, Akrâtikatejê, Parkatejê, Munduruku, Araweté, Kuruwaia, Xipaia, Asurini, Arara da aldeia Laranjal e Cachoeira Seca, Arara do Maia da terra Alta, Panará, Juruna do Km 17, Tembê, Kayabi, Yudja, Kuikuro, Nafukua, Kamaiurá, Kalapalo, Waurá, Trumai, Xavante, Ikpeng, Apinayé, Krahô, Associação das Mulheres Agricultoras do Assurini, Associação de Mulheres Agricultoras do Setor Gonzaga, Associação dos Moradores do Médio Xingu, Associação dos Moradores da Resex do Iriri, Associação dos Moradores da Resex Riozinho do Anfriso, AFP- Associação Floresta Protegida do povo Kayapó, Associação Indígena Kisedje - povo Kisedje (Parque Indígena Xingu), Associação Pró-Moradia do Parque Ipê, Associação Pró-Moradia do São Domingos, Associação Yakiô Panará - Povo Panará, Associação Yarikayu - povo Yudja (Parque Indígena Xingu), Articulação de Mulheres Paraenses, Articulação de Mulheres Brasileiras, ATIX – Associação Terra Indígena Xingu (Parque Indígena Xingu), CJP- Comissão de Justiça e Paz, Conselho Indigenista Missionário (CIMI), Prelazia do Xingu, CPT- Comissão Pastoral da Terra, FAOR – Fórum da Amazônia Oriental, Federação de Assistência Social e Educacional (FASE), FETAGRI- Federação dos Trabalhadores na Agricultura Regional Altamira, Fórum de Direitos Humanos Dorothy Stang (FDHDS), Fórum Popular de Altamira, Fundação Elza Marques, Fundação Tocaia, Fundo DEMA, Grupo de Mulheres do Bairro Esperança, Grupo de Trabalho Amazônico Regional Altamira (GTA), IPAM- Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia, Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira (COIAB), MAB-Movimento dos Atingidos por Barragem, STTR-Altamira, Pastoral da Juventude, S.O.S. Vida, Sindicato das Domésticas de Altamira, Sindicato dos Trabalhadores em Educação Pública do Pará – SINTEPP, Movimento de Mulheres Trabalhadoras de Altamira Campo e Cidade – MMTACC, Movimento de Mulheres do Campo e Cidade do Pará - MMCC, Movimento de Mulheres do Campo e Cidade Regional Transamazônica e Xingu, Fórum de Mulheres da Amazônia Paraense, SDDH- Sociedade Paraense dos Direitos Humanos, MNDH- Movimento Nacional dos Direitos Humanos, MMM- Movimento de Mulheres Maria Maria, SOS Corpo, Instituto Feminista para a Democracia, Instituto

International Rivers, Rainforest Foundation, Rainforest Noruega. A carta lista 12 demandas que incluem demarcação de territórios indígenas e reservas extrativistas, a criação de espaços de discussão e de realização de obras de saneamento e infraestrutura urbana. Ela reforça a incerteza levantada acerca da viabilidade do AHE de Belo Monte, cuja produção de energia teria muita variação ao longo do ano, justificando, num futuro próximo, a revisão da escolha da terceira alternativa no inventário revisto.

Em 2009, o EIA e o Relatório de Impacto do Meio Ambiente (RIMA) são entregues ao Ibama para a solicitação da Licença Prévia. Em outubro o Ministério de Minas e Energia publica as diretrizes para o leilão da energia de Belo Monte. A Licença Prévia é concedida pelo Ibama em fevereiro de 2010 e a previsão dos custos para a construção da hidrelétrica são aprovados pelo Tribunal de Contas da União em março. No dia 18 de março, dia seguinte à aprovação, o Ministério do Meio Ambiente publica a portaria que define 20 de abril de 2010 como a data do leilão que definirá os construtores da obra.

O vencedor do leilão foi um consórcio formado por 10 empresas de construção civil, com a participação acionária de 50% das três empresas que realizaram os estudos de viabilidade: Camargo Corrêa, Odebrecht e Andrade Gutierrez.



Composição acionária do Consórcio Construtor Belo Monte. Fonte: www.consorcibelomonte.com.br

O licenciamento de Belo Monte foi um processo conturbado. Após a liberação da licença prévia pelo IBAMA, em 2010, havia sido dada a permissão para a realização do leilão e início do planejamento das obras. Após o leilão, ainda não existindo a autorização para o início das obras, alguns setores do Ministério do Meio Ambiente advertiram para o fato de que eram necessários mais estudos sobre os impactos das obras na volta Grande. Esta era a posição da ex ministra do meio ambiente Marina Silva, que havia se colocado contra os estudos de impacto ambiental que haviam sido apresentados entre 2003 e 2004 (*O Globo*, 2003 apud FEANSIDE, 2005).

De acordo com a legislação ambiental brasileira, as obras deveriam ocorrer após a liberação da Licença de Instalação (LI) porém, em 26 de janeiro de 2011, foi emitida uma Licença Parcial de Instalação que permitia que as obras iniciassem sem que todos os condicionantes fossem cumpridos. Essa medida controversa foi seguida de batalhas judiciais entre Justiça Federal e representantes de segmentos da população contra a obra, populações indígenas (PACHECO DE OLIVEIRA, 2014) e de representantes das empresas do consórcio. A questão controversa na formulação de uma licença “parcial” está no fato de que não é possível fazer uma relação entre condicionantes parciais e construção parcial. A autorização para o início da construção baseada no cumprimento parcial dos condicionantes torna-se perigosa, uma vez que se espera que, iniciadas, as obras não cessem. Desta maneira, o AHE Belo Monte começou a ser construído.

O atual desenho do complexo de produção de energia elétrica na região de Altamira é resultante do processo de negociação que, a partir de fortes pressões dos povos indígenas do Xingu reunidos no município no final da década de 1980, colocaram o Estado brasileiro e as empresas privadas interessadas na construção da hidrelétrica em oposição a setores ligados à agência ambiental no Brasil. Duas obras hidrelétricas realizadas durante a década de 1980 serviram como modelos para a previsão dos efeitos sobre a região. Por exemplo, o caso de Tucuruí havia trazido o problema das indenizações mal realizadas em relação às populações atingidas pelas áreas alagadas, assim como problemas de saúde em decorrência da malária (PINTO, 2012).

A proximidade geográfica dos rios Tocantins e Xingu no estado do Pará permite que se pense que muitos problemas poderiam se repetir em Altamira. Além disso, há a questão do destino da energia que poderia ser, em sua maioria, direcionada para o complexo de extração mineral dentro do próprio estado. O caso de Balbina, outro a ser mencionado, havia

levantado a questão dos territórios indígenas diretamente afetados pelo alagamento dos rios, colocando essa questão na pauta de instâncias federais superiores (PAZ, 2006: 171). A luta pela preservação dos recursos hídricos dentro dos territórios indígenas da bacia do Xingu foi responsável por disputas em Brasília que começaram pelo abandono dos projetos iniciais e por sua inatividade durante a década de 1990.

O desenho atual de Belo Monte contempla um lago com área reduzida em comparação ao que inicialmente havia sido pensado, passando a ser o que se chama na engenharia de uma hidrelétrica “a fio d'água”. Explorou-se, com essa escolha, a queda que o Xingu possui em relação aos trechos à jusante e à montante da Volta Grande. Este trecho encachoeirado do rio ocorre devido à presença de uma grande massa rochosa, que faz com o que o rio desvie para a direita, percorrendo uma volta de aproximadamente 100 km, na transição entre um trecho de embasamento rochoso e uma bacia sedimentar, cuja variação de altitude é de quase 100 metros (olhar mapa no anexo).

No projeto atual, definiu-se a Área de Abrangência Regional (AAR) como correspondente à bacia do Xingu como um todo. A Área de Influência Indireta (AII) corresponde a toda a área do município de Altamira, assim como a de cidades vizinhas, ao passo que a Área de Influência Direta (AID) é a Volta Grande e seu entorno, em segmentos das áreas dos municípios de Altamira, Vitória do Xingu, Senador José Porfírio, Anapu, Brasil Novo e São Félix do Xingu.

A construção de uma hidrelétrica na região e, portanto, a grande oferta de eletricidade partindo do Médio Xingu, tem como maior justificativa uma projeção de aumento de consumo energético nacional. Esta justificativa é a que vem sendo veiculada nos relatórios, slides de apresentação em eventos públicos, feiras do ramo da construção civil e nos *sites* das entidades públicas e privadas interessadas em sua execução. Entretanto, as perguntas levantadas durante a retomada da execução do AHE Belo Monte, em 2002, até a realização do leilão para a sua construção, em 2010, nortearam questões acerca do destino imediato da energia que pode muito mais rapidamente ser absorvida por expansões no complexo metalúrgico do alumínio na região (FEARNSIDE, 2011).

Existe, então, uma explicação de ordem histórica, que demonstra como que os recursos amazônicos foram explorados a partir de estratégias de governo que, por um lado, careciam de transparência pública em termos dos impactos sociais e ambientais dos empreendimentos e, por outro, forneciam informações privilegiadas para empresas que

estivessem dispostas a explorá-los. Essa lógica permeou os Planos Nacionais de Desenvolvimento do governo militar, assim como a construção da Transamazônica, o projeto Radam e o Inventário do Xingu. Uma explicação de ordem técnica afirma que a usina seria, para os gastos previstos de sua construção e distribuição de eletricidade, ineficiente. Os dispêndios financeiros para a execução de suas obras, constantemente revisados, chegaram na casa dos 30 bilhões de reais ao início de 2013¹³ e a energia firme seria menor que a metade de sua potência, dada a relação entre a variação do volume do rio e os índices pluviométricos anuais.

Desta forma, constrói-se o que Sevá Filho (2005) chama de “fato consumado”, um problema que, uma vez instaurado, não pode ser revertido. Uma vez construída a hidrelétrica, voltar atrás é impossível, dada a profundidade das alterações que esta traz no meio onde se instala. Entendendo-a como uma peça estratégica no campo do desenvolvimento (RIBEIRO, 2008), a produção de fatos consumados seria um elemento que se sobreporia a determinações legais estabelecidas mediante acordos que levam em conta partes menos poderosas e influentes, como as populações locais e povos indígenas nas áreas dos empreendimentos. A formação de consórcios com participação de grandes empresas de construção civil responsáveis tanto pela execução dos estudos de impacto das obras, como pela construção das mesmas, mostrou-se capaz de gerar um ambiente institucional favorável para a continuidade de novos empreendimentos, mesmo quando judicialmente esta opção pareceria estar descartada. O projeto de aproveitamento hidrelétrico do Xingu, visto da década de 1980 até os dias atuais é um exemplo do que pode se desenrolar nesse campo.

2.2 Problemas urbanos.

Altamira é quase 10 vezes maior do que Vitória do Xingu que, segundo o censo IBGE de 2010, possuía 13.431 habitantes. Entretanto, pelo fato das obras estarem localizadas no território da segunda cidade, cerca de 90% dos impostos municipais recolhidos do consórcio construtor ficam em Vitória do Xingu e 10% para Altamira¹⁴. A cidade foi

13 Ver reportagem publicada no jornal Estado de São Paulo:

<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,orcado-em-r-16-bilhoes-custo-da-usina-de-belo-monte-ja-supera-os-r-30-bilhoes,153398e> (acesso em 12/11/14)

14 A Folha de São Paulo publicou, em dezembro de 2013, um conjunto de reportagens sobre as obras de Belo Monte. Os jornalistas tiveram acesso privilegiado aos canteiros de obras, assim como a espaços das prefeituras no dois municípios. Nela, afirma-se que, ao final de 2013, a prefeitura de Vitória recolheu R\$ 121 milhões de ISS (imposto sobre serviço de qualquer natureza), enquanto a de Altamira ficou com R\$ 12,7 milhões.

emancipada de Altamira em 1991, anteriormente servindo como porto no trecho à jusante da Volta Grande. A área do município emancipado corresponde ao “interior” da Volta Grande o que faz com que as obras ocorram em sua área rural. O núcleo urbano, por sua vez, não ficará na área de impacto resultando do aumento do nível do Xingu, estando à jusante da casa de força principal. A emancipação de Vitória do Xingu ocorreu logo após o período de disputas sobre a implantação das hidrelétricas no Xingu a partir de Kararaô, que teve seu ápice nas consultas populares de 1989. A criação do novo município é um assunto que volta nas disputas eleitorais para prefeito em Altamira, muitas vezes como um ressentimento por um erro passado¹⁵.

Entre os condicionantes listados na licença prévia da construção do AHE Belo Monte, (Licença Prévia Nº 342/2010), encaminhada do Instituto do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama) à Eletronorte, aqueles que influenciam diretamente as áreas urbanas são listadas:

2.7 Os convênios referentes aos Planos de Requalificação Urbana, Articulação Institucional e Ações Antecipatórias, propostas no EIA (Estudo de Impacto Ambiental) e suas complementações, deverão ser assinados pelo empreendedor e entidades governamentais e apresentados no PBA (Plano Básico Ambiental), acompanhados de cronogramas visando propiciar o atendimento da demanda suplementar provocada pelo empreendimento, bem como suprir o déficit de infraestrutura, de forma a garantir que os resultados dos indicadores socioeconômicos, ao longo do desenvolvimento dos programas e projetos, sejam sempre melhores que os do marco zero.

[...]

2.9 Incluir entre as ações antecipatórias previstas: i) o início da construção e reforma dos equipamentos (educação/saúde), onde se tenha a clareza de que serão necessários, casos dos sítios construtivos e das sedes municipais de Altamira e Vitória do Xingu; ii) o início das obras de saneamento básico em Vitória do Xingu e Altamira; iii) implantação do sistema de saneamento básico em Belo Monte e Belo Monte do Pontal, antes de se iniciarem as obras de construção dos alojamentos.

[...]

2.27 Apresentar termos de compromisso com as Prefeituras Municipais que tenham seus limites jurisdicionais inseridos na Área de Influência do empreendimento, que não possuam planos diretores e que sejam obrigados a elaborá-los devido à realização do empreendimento ou atividade, nos termos do inciso V do art. 41 da Lei no 10.257/2001, comprometendo-se a prover os Municípios com os recursos técnicos e financeiros necessários para a elaboração dos referidos planos, conforme dispõe o § 1o do art. 41, respeitando-se o conteúdo mínimo previsto nos incisos I, II e III do art. 42 da Lei.

[...]

15 O blog amazonia.org.br publicou, em 20/09/2012, uma matéria na qual Valdeci Maia, coordenador da campanha do prefeito atualmente eleito domingos Juvenil, diz sobre a emancipação: “Foi um erro político gravíssimo com Altamira, falta de comprometimento mesmo. Vamos pagar caro por isso. Tudo para ser resolvido tem que ser em Altamira. Vamos ficar com os ônus, e Vitória com os bônus” (<http://amazonia.org.br/2012/09/altamira-lamenta-emancipa%C3%A7%C3%A3o-de-vit%C3%B3ria-do-xingu/> acesso em 05/11/2014)

2.32 Dependência de licenciamento no órgão municipal ou estadual de meio ambiente as seguintes obras decorrentes: residências de trabalhadores a serem construídas em Altamira e Vitória do Xingu; reassentamentos; sistemas de abastecimento público de água, esgotamento sanitário e drenagem urbana; aterros sanitários; escolas; hospitais; postos de saúde; postos policiais; porto; relocação de rodovias e estradas vicinais. Para demais estruturas não previstas nesta listagem, o empreendedor deverá efetuar consulta prévia aos órgãos ambientais, com vistas à definição da competência legal para o licenciamento.

Até o início de 2014, quando as obras estavam já em fase avançada, poucos dos condicionantes haviam sido cumpridos por parte da Eletronorte. Apesar disso, pelas ruas do centro de Altamira, vários alto-falantes anunciavam para a população as vantagens que viriam em decorrência da conclusão das obras de saneamento, que caminhavam lentamente e que causavam mais transtorno por causa das fortes chuvas que caíam.



Obras de saneamento na Rua José Porfírio em março de 2014. Foto: Raoni Giralдин

O que basicamente vem sendo feito em termos de infraestrutura urbana como medida compensatória é a construção de casas para a remoção de populações que vivem em trechos inundáveis do Xingu e a instalação do sistema de esgoto. O sistema de água encanada ainda é precário para uma cidade atualmente com mais de 100 mil habitantes, onde uma boa

parcela da população depende do uso de poços artesianos e cuja água mineral engarrafada passa por dificuldades de abastecimento nas lojas durante o período chuvoso, devido as condições de transporte. O aterro sanitário, previsto para ser construído até o final do ano de 2014, há muito tempo é requisitado para tratar a quantidade crescente de lixo produzido no município assim como a crescente população de urubus.

Os condicionantes da Licença Prévia, em se tratando de infraestrutura urbana, estão sujeitos a um atraso sistemático referente aos problemas causados pelo “fato consumado”. Uma vez concedida a licença e iniciada as obras, os atrasos na execução das melhorias urbanas estão sujeitos a multas, mas a responsabilidade final continua sendo da Eletronorte. Com o passar do tempo, a elevação de custos pode ser novamente recalculada e compensada com novos empréstimos que encarecem cada vez mais a conta final da obra e a quantidade de dinheiro liberada por fundos como os do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). A prefeitura, nesses casos, possui pouca capacidade de exercer pressão.

Em termos gerais, faltam políticas públicas nos municípios para atender a quantidade de gente que chega para trabalhar na obra, uma vez que a parte dos condicionantes baseada em ações conjuntas da prefeitura com a Eletronorte, como é o caso da construção de escolas, é a que apresenta mais atraso. Dentre as dezenas de milhares de novos moradores, pouco se sabe sobre a quantidade de pessoas que irão se fixar, de fato, em Altamira. A prefeitura esperava que fosse de responsabilidade da empresa que ganhasse o leilão para a construção da obra o recebimento das famílias, mas pouco se sabe sobre quantos estariam fora da cobertura oferecida pelo consórcio. Durante a pesquisa de campo, o contato com a secretaria que trata de questões de assistência social não foi frutífero.

Outra questão que transparece a problemática da inserção da rotina das obras nos serviços urbanos diz respeito ao sistema de transporte interurbano. Atualmente, a Transbrasiliana domina as rotas de transporte ao longo da Transamazônica, conectando Altamira a Marabá, Belém e também a Itaituba. Com as obras, a empresa disponibilizou linhas para levar passageiros de Altamira até o portão dos canteiros de obra. No início de 2014, as linhas para os sítios de Canais e Pimental estavam desativadas, mantendo-se a rota até Belo Monte. Poucos passageiros usavam o ônibus da companhia para ir até a obra. O consórcio, por sua vez, conta com uma frota própria de ônibus para o transporte dos trabalhadores. Três empresas instaladas em Altamira firmaram contrato para o fornecimento

dos veículos e os motoristas foram contratados pelo consórcio.

No início de 2014, as notícias que circulavam em Altamira diziam que a Transbrasileira havia ganhado o processo de disputa sobre o transporte dos trabalhadores ao longo da rodovia, uma vez que alegava que detinha as concessões para o transporte intermunicipal na região. Dessa forma, a frota do consórcio construtor deveria ser substituída pela empresa e os funcionários deveriam viajar mediante o uso de passagens de ônibus pagas pelo consórcio. Próximo à entrada do Sítio Belo Monte, um pequeno terminal rodoviário confeccionado em estruturas móveis estava sendo erguido. Dessa forma, a Transbrasileira levaria todos os passageiros até um mesmo ponto e, a partir de lá, uma frota do consórcio distribuiria os passageiros para os respectivos destinos.

A questão levantada a respeito desse modelo de transporte, dizia respeito ao compartilhamento do mesmo espaço por funcionários de diferentes níveis, assim como de seus familiares. Uma das linhas de ônibus da empresa, amarela, serve para o transporte de engenheiros e suas famílias até a vila, nas proximidades de Belo Monte. Supõe-se que a possibilidade de um grande terminal rodoviário comum colocaria em risco filhos e cônjuges dos engenheiros que poderiam, de repente, estar no meio de uma confusão deflagrada por algum atraso ou qualquer outra questão que pudesse irritar um grande número de trabalhadores. A implantação desse sistema de transporte também foi algo que se prolongou à revelia dos prazos finais determinados.

2.3 Os acampamentos e a presença do AHE em Altamira.

As construções do AHE Belo Monte concentram-se em três canteiros de obras: Belo Monte, Pimental e o responsável pelos Canais e Diques. Os dois primeiros são nomeados a partir de propriedades rurais adquiridas no contexto da instalação do projeto. Belo Monte é o maior deles e comporta os prédios destinados à acomodação de trabalhadores, além de escritórios administrativos do consórcio: setor financeiro, imprensa e relações públicas. Pimental é o segundo maior canteiro, estando responsável pelas obras na primeira barragem e na casa de força secundária. Assim como em Canais e Diques, onde estão sendo construídos os canais de adução, Pimental é composto pelas obras em realização e pelos alojamentos de trabalhadores. Canais e Diques e Pimental estão próximos entre si, dada a característica da obra, na qual os canais de adução partem de um trecho logo antes do

primeiro barramento. O acesso aos acampamentos de ambos canteiros é feito através da Transamazônica, num trecho a cerca de 25 quilômetros de distância de Altamira, seguindo por mais cerca de 30 km em um trecho não asfaltado no sentido sul. O acesso a Belo Monte se dá mais adiante, a aproximadamente 50 km de distância da cidade. Nesse ponto, o Sítio Belo Monte está bem próximo ao acesso à rodovia.

Além dos acampamentos, as obras de Belo Monte também ocupam, na Volta Grande, áreas destinadas ao porto construído em um trecho à jusante da casa de força principal, além de uma unidade de produção de cimento e da vila dos engenheiros e funcionários de alto cargo do consórcio que está localizada próxima ao Sítio Belo Monte. Ao passo que as obras foram iniciadas em 2011, os engenheiros, que inicialmente ocuparam imóveis principalmente em Altamira, mudaram-se para a vila no final de 2013, quando esta ficou pronta. Até o final de 2013 os engenheiros ocupavam, prioritariamente, casas alugadas pelo consórcio em bairros de nível alto em Altamira, entre o centro da cidade e o aeroporto.

Acampamento é uma categoria que corresponde ao conjunto de atividades centradas na execução de uma obra por uma empresa de construção civil que reúne moradias e escritórios em arranjos variados. As acomodações temporárias dos acampamentos, além dos alojamentos propriamente ditos, reúnem centros de informática, biblioteca, ginásio e campo de futebol, sala de jogos, enfermaria e refeitórios. Em boa parte dos casos de construção de hidrelétricas, existe apenas um acampamento, uma vez que as atividades tendem a se concentrar em um local específico. O AHE Belo Monte é formado por três obras ocorrendo concomitantemente, logo existem três complexos do tipo. Em acréscimo aos acampamentos, outras estruturas foram erguidas de acordo com necessidades específicas e que não precisaram estar próximas aos canteiros. Este é o caso do porto que, em decorrência da estrutura de transporte preexistente na Volta Grande, localiza-se fora do trecho encachoeirado que interessa à geração de eletricidade, podendo conectar-se aos rios da bacia amazônica e ao Oceano Atlântico.

Em Altamira, a partir da margem do Xingu, estão: Avenida João Pessoa (que margeia a orla do rio), rua Coronel José Porfírio, Rua Primeiro de Janeiro, Rua Governador Magalhães Barata, Rua Sete de Setembro, Avenida Djalma Dutra, Rua Manoel Umbuzeiro, Rua Anchieta, Rua Intendente Floriano, Rua Otaviano Santos, Rua Né da Silva e a Avenida Perimetral. Esta última marca um dos limites do centro da cidade, parte mais antiga de Altamira. As vias perpendiculares às ruas e avenidas são denominadas travessas. A rua José

Porfírio serve como um eixo no espaço urbano e como rota de transporte público (ver mapas 1 e 2, no anexo).

Com o início das obras, o Consórcio Construtor Belo Monte (CCBM), ao chegar em Altamira em 2011, instalou seu escritório de Recursos Humanos (RH) na rua 1 de janeiro, entre a Travessas Lindolfo Aranha e a Travessa Comandantes Castilho (ver mapa 5, no anexo). O prédio que inicialmente funcionou como RH é uma construção de muros colados com as casas ao lado, localizada em uma área do centro da cidade ocupada por residências. Ele fica um pouco após um posto de gasolina que está na esquina da Primeiro de Janeiro com a Lindolfo Aranha. Na sua imediações, na rua José Porfírio, existe um hospital e, em frente, um colégio, ambos da administração municipal.

O RH funcionou nessa localidade por cerca de dois anos, sendo transferido do local em 2013. Durante a época em que estava na rua Primeiro de Janeiro, muitas reclamações eram feitas em relação à presença dos trabalhadores que estavam em processo de contratação ou demissão e que aguardavam no local. O posto de gasolina era o principal incomodado pela presença. O fluxo de trabalhadores no local somava-se aos frequentadores do hospital na José Porfírio, o que era potencializado devido ao fato de que ali se encontravam os pontos de ônibus tanto para linhas coletivas do município quanto para os ônibus que serviam de transporte exclusivo do consórcio. Na rua José Porfírio também concentram-se algumas lanchonetes, bares e restaurantes.

Posteriormente, o RH passou a ocupar o local atual, dessa vez não mais no centro da cidade, mas no novo bairro Alberto Soares. O bairro se localiza numa parte mais elevada do município, próximo ao 51º Batalhão de Infantaria da Selva (51º BIS). O novo RH foi totalmente erguido a partir de um terreno desocupado e segue o padrão das construções presentes nos acampamentos: construções simples, feitas de aço em forma de pequenos galpões retangulares (ver mapa 6, no anexo).

O RH é um complexo destoante do bairro no qual está instalado, assim como do resto da cidade e é bem diferente das primeiras instalações. O CCBM oferece alojamento e refeitório dentro do RH. O lugar é bem organizado e sinalizado. Há segurança através de câmeras em todas as partes e o lixo é recolhido separadamente. Nas imediações do RH, existem pequenos restaurantes, lanchonetes, ponto de ônibus e de moto-táxi e locais onde se pode tirar fotocópias de documentos e fotografias 3x4.

A função do RH na cidade é, basicamente, manejar as vagas de emprego nas

obras, alocando uma grande quantidade de trabalhadores. A entrada é controlada por duas portarias e todos necessitam de crachás de identificação. Todos os dias, começando por volta de 7 horas da manhã, as atividades do dia são anunciadas por funcionários próximos aos portões. As atividades correspondem às listas de homens e mulheres que serão convocados para passar por distintas etapas na fase de recrutamento.

2.4 A contratação.

Os dados que apresento aqui são resultante de minhas anotações de campo a respeito das conversas que obtive de trabalhadores de Belo Monte, principalmente durante as minhas incursões ao RH, situações nas quais pude fazer contato com candidatos às vagas de emprego e em processo de demissão. Além destas entrevistas feitas de forma não-estruturada, apresento uma entrevista que realizei na residência de um ex-trabalhador do consórcio.

Antes da chamada, uma fila de algumas dezenas de pessoas está formada ao lado do portão da portaria 2 (por onde também trafegam a maioria dos veículos nesse horário). A fila segue ao longo da cerca de arame farpado rumo a oeste, descendo o trecho em declive da Rodovia Presidente Médici. Uma quantidade maior de pessoas acomoda-se aos arredores, sentadas nas lanchonetes ou na calçada do outro lado da rua. Em um trecho um pouco acima do RH, existem alguns bancos públicos nos quais muitas pessoas também se sentam. A grande maioria é masculina.



Trabalhadores reunidos no início da manhã. À esquerda, a fila daqueles que aguardam vagas remanescentes. Foto: Raoni Giralдин.

Por volta das sete horas da manhã, muitas das pessoas dispersas pela rua começam a se aglomerar no portão 2, amontoando-se sem formar nenhuma fila, ao contrário dos que ali estavam antes. Em torno de sete e meia, dois funcionários do consórcio começaram a chamar alguns nomes. Atrás do portão da portaria 2, um deles grita nomes de quem vai trabalhar nos sítios Pimental e Canais. Do outro lado da rua, um funcionário chama aqueles que iriam para Belo Monte. Todos aqueles que estavam sendo chamados haviam dado entrada nos dias anteriores. Cerca de 45 minutos depois, os grupos se dispersaram e muitos retornaram, descendo a Presidente Médici em direção ao centro da cidade, a pé ou lotando os coletivos que paravam no ponto de ônibus em frente.

Cerca de uma hora após o encerramento da chamada feita pelas listas, um funcionário segue para atender a fila que havia se formado no início da manhã e que se mantém imóvel durante a chamada anterior. Estas pessoas aguardam a sobra de vagas para dar entrada na contratação partindo do início do processo. Dependendo da quantidade de pessoas

chamadas na primeira etapa do dia, os funcionários do consórcio não conseguem atender mais processos. O funcionário anuncia quais são as vagas existentes para esta categoria e também se mulheres estão sendo contratadas e, caso o RH esteja “cheio” com o atendimento de outros trabalhadores, pede-se que retornem no dia seguinte. Após estas últimas notícias, a fila é dispersada.

Dentro do RH, os trabalhadores em processo de recrutamento ou demissão fazem refeições, assistem a palestras instrutivas e podem alojar-se durante o período, de acordo com a disponibilidade de vagas. Durante a hora do almoço, um grande movimento é formado nos portões, quando trabalhadores saem para cidade para providenciar documentos, fazer exames médicos ou apenas passar o dia até o período da noite. A chegada do trabalhador no RH depende da maneira como ele fica sabendo do trabalho nas obras. Essa aproximação ocorre por três meios principais: a indicação direta, o cadastro no Sistema Nacional de Emprego (SINE) e por conta própria.

A contratação por indicação incide necessariamente sobre os trabalhadores que tiveram experiência prévia em setores como mineração, construção civil pesada ou em outros setores industriais e que são indicados por comandantes de equipes, encarregados ou engenheiros. A indicação direta pode ser realizada através do deslocamento de uma equipe toda de uma obra para outra e pode ser feita pela indicação de um superior para outro, como uma “transferência” de trabalhadores que haviam trabalhado em uma das partes de uma obra anterior. As experiências não precisam ser, necessariamente, na área da construção civil.

Em uma obra complexa como Belo Monte, atividades de diversas naturezas são empregadas para o erguimento das barragens, construções de canais e preparação das casas de força. Por exemplo, o serviço de detonação é intensamente demandado, principalmente no canteiro de obra dos canais. As empresas que empregam as equipes para essas atividades em sua maioria também atuam na mineração, como é o caso de várias multinacionais canadenses presentes em Altamira.

Assim como na indústria pesada em geral, algumas atividades são serviços prestados por empresas especializadas, como a detonação de um tipo específico de rocha, ou a utilização de um aparelho que não é necessário durante toda a construção. Este é o trabalho caracterizado pelo grau de especialização de um tipo de trabalhador que pode ser desde um consultor especialista até uma equipe inteira, com graus variados de especialização. Entre estes, a indicação acompanhada do transporte de equipes como um todo é mais comum e

acaba, em alguns casos, sendo feita por contratos diretos entre uma empresa terceirizada e o consórcio construtor, no qual a intermediação é feita por um escritório da empresa na cidade e não pelo RH do consórcio. O candidato que é indicado também recebe as passagens até Altamira, algumas vezes de maneira direta, entregues em mãos ou compradas nas companhias de transporte. Quando isto não ocorre, o contratado pode adquirir a passagem por conta própria, a ser reembolsada pela empresa contratante, uma vez feito o primeiro contato em Altamira.

Outra maneira de chegar a trabalhar em Belo Monte é através do acesso ao SINE. O sistema foi criado a partir do decreto lei n.º 76.403 de 08/10/1975 e pertence ao Ministério do Trabalho. Possui objetivo de estabelecer uma mediação entre ofertas de emprego e um cadastro de trabalhadores através de dados das carteiras de trabalho e previdência social. O SINE possui agências em diversos municípios brasileiros¹⁶ e estas compartilham um banco de dados comum que permitem uma rápida divulgação das ofertas de emprego do consórcio e demais empresas prestadoras de serviço a nível nacional. Quando uma agência reúne uma quantidade considerável de trabalhadores para atender a vagas ofertadas pelo consórcio, ônibus são alugados para realizar viagens que trazem os trabalhadores diretamente para o RH

Esta forma de recrutamento para o trabalho é vista como uma boa garantia de emprego para quem a acessa, mas não há um consenso sobre a sua total efetividade. Durante o mês de janeiro de 2014, um ônibus com trabalhadores de Rondônia, recrutados pelo SINE retornou sem que os mesmos houvessem sequer visitado os canteiros de obra¹⁷. Apesar da amplitude do sistema, ele é um elemento de ligação e apenas faz o contato entre os candidatos e as vagas de emprego, a contratação fica a cargo do consórcio e das empresas atuantes. A indicação através de alguém “de dentro” do próprio corpo administrativo do consórcio e de alguma empresa além de antigos chefes de trabalho, como foi descrito anteriormente, é vista como uma melhor garantia do que o recrutamento intermediado pelo SINE.

Tanto os trabalhadores indicados diretamente quanto os recrutados através do SINE, ao chegarem no RH do CCBM ou nos escritórios de outras empresas, já estão com seus processos encaminhados. Isso quer dizer que informações sobre as carteiras de trabalho e previdência social já estão colocados na “ficha”. Alguns dados da pessoa já estão em posse da empresa contratante e ela é chamada para dar continuidade no processo, apresentando mais

16 Dados constam no site: <http://www3.mte.gov.br/sine/oquee.asp> (acesso em 21/12/2014).

17 <http://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2014/01/operarios-de-ro-levados-para-usina-alegam-irregularidade-em-contratacao.html> (acesso em 24/11/2014)

documentos, através de chamadas tais como ocorrem nos portões do RH e descritas anteriormente.

A terceira alternativa de acesso aos empregos em Belo Monte é por conta própria. Chegar “na cara e na coragem” costuma ser a via mais demorada. O sucesso em conseguir uma vaga de emprego dessa forma depende da presença constante do candidato nos locais de contratação e da espera pela sobra de vagas que, no caso do CCBM, são anunciadas nas últimas chamadas. Ao contrário dos candidatos que chegam após terem feito algum contato prévio com a empresa contratante, a ordem de chegada ao local de contratação influi diretamente no sucesso daqueles que buscam emprego autonomamente.

Dessa maneira, cria-se um condicionamento diário em fazer-se presente antes de todos e formar filas que, pacientemente, aguardam o encaminhamento daqueles que já estão em processo de contratação. Os candidatos que recorrem por conta própria aos portões das empresas e do consórcio muitas das vezes não possuem emprego prévio na indústria pesada, são moradores de Altamira que buscam melhores salários e adquirir experiência na área industrial, ausente na região. Podem ser pessoas de fora da cidade que fazem esforços financeiros para custear algumas semanas ou até meses de hospedagem em Altamira, na esperança de conseguir um emprego nas obras da grande hidrelétrica. As notícias veiculadas por rádio, televisão e internet são formas de tomar conhecimento dos empregos da região entre aqueles que estão trabalhando pela primeira vez na área (mais informações sobre os modos de disseminação de informação sobre os empregos constam na tabela em anexo).

Para dar entrada no processo de contratação, o trabalhador precisa apresentar carteira de identidade, CPF (Cadastro de Pessoa Física), comprovante de residência e Carteira de Trabalho. Os candidatos às vagas devem apresentar os comprovantes de residência da cidade de onde vieram, dentro ou fora do estado do Pará, assim como aqueles que morem na cidade, ou que tenham se instalado nela recentemente, devem apresentar o comprovante de residência de Altamira. Cópias dos documentos são entregues para o consórcio. No caso do CCBM, quando o candidato finaliza esta etapa, recebe um crachá que o identifica enquanto pessoa em processo de contratação. A partir de então, apesar de não ter assinado a carteira de trabalho com uma função dentro das obras, esta pessoa passa a ter acesso às áreas do RH, ocupando um alojamento, quando este é o caso, e acessando ao refeitório durante as refeições. Este crachá é diferente do crachá permanente, que é recebido quando se é contratado, o primeiro não possuindo foto.

Um documento que pode ser apresentado durante o início do cadastro dos funcionários é a carteira de habilitação. Ser um condutor de veículos habilitado abre mais possibilidades de trabalho. Quem possui carteira do tipo A e B (motocicleta e carro) pode ser motorista de veículos leves dentro da obra e aqueles que possuem habilitação tipo D (caminhão) podem operar veículos pesados. Cada uma das especialidades requer um treinamento específico fornecido pela empresa dentro dos acampamentos. NO CCBM os cursos de aperfeiçoamento, como no caso dos condutores habilitados com carteira D, fazem parte de um projeto de capacitação denominado Capacitar, exclusivo para quem está trabalhando nas obras. Para quem possui familiares nos municípios da região, há a possibilidade de inscrevê-los em cursos do Sistema Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), destinados principalmente a jovens que, em acordos com o consórcio, são voltados para as profissões da indústria da construção civil pesada e para empregos na área administrativa.

As pessoas que estão sendo contratadas pela primeira vez na área, não tendo nenhum registro na carteira de trabalho, são conhecidos como “carteira branca”. Muitos destes também não possuem número do PIS (Programa de Integração Social), cadastro junto ao Ministério do Trabalho e Caixa Econômica Federal que possui, entre outras funções, a de controlar o pagamento de seguro desemprego. No caso dos que procuram vagas junto ao CCBM, o próprio se encarrega de realizar o cadastro do candidato, o que coloca mais alguns dias na espera do processo para “fichar”.

Após a aproximação inicial ao consórcio e uma resposta positiva a respeito das vagas, o candidato tem sua ficha montada e segue para a próxima etapa de recrutamento, que é a realização de exames médicos que irão atestar a aptidão para o trabalho. Os testes físicos realizados dependem das funções que são desempenhadas por cada cargo pleiteado. Para os trabalhadores que estão em contato direto com as máquinas, seja no comando de veículos pesados, máquinas de concreto e na sinalização das operações, são requeridos exames de audição, visão, de frequência cardíaca, capacidade pulmonar e exame de sangue para doenças como a malária. Os exames são realizados nas clínicas da cidade, a empresa que realiza a contratação encaminha um pedido de exame que o candidato deve apresentar nos laboratórios. Estes, quando prontos, devem ser buscados pelo próprio candidato para serem entregues e anexados às fichas.

Após a entrega do resultado dos exames, o processo do candidato é analisado, o

que leva alguns dias. A partir do resultado, a pessoa é convocada para a apresentação do trabalho dentro da obra. No caso do CCBM, essa etapa é chamada de Integração e é feita através de palestras. A primeira integração é realizada dentro das instalações do RH e a segunda dentro do canteiro onde cada um irá trabalhar. O objetivo das palestras é colocar o trabalhador a par do andamento da obra, apresentar a empresa que o contrata e suas diretrizes e, principalmente, passar instruções de segurança para o trabalho na construção civil pesada. Após esta etapa, a carteira de trabalho de cada um é assinada e são distribuídos os EPIs (Equipamento de Proteção Individual).

O ato de “fichar” é sinônimo de contratação no meio industrial de maneira geral. Ele tem início quando uma pessoa que procura emprego encontra uma vaga de acordo com sua experiência de trabalho e termina quando se faz o registro na carteira de trabalho. A partir do momento em que se tem a primeira resposta afirmativa por parte da empresa que irá contratar a pessoa (quando se coloca os dados básicos na ficha), a contratação depende do recolhimento de documentos por parte do candidato. As pessoas que estão nessa fase são reconhecíveis na cidade por carregarem documentos dentro de pastas, circulando entre o RH do CCBM, escritórios de outras empresas, clínicas de medicina do trabalho e fisioterapia, laboratórios, *lan houses* e pontos de fotocópia.

“Fichar” em Belo Monte é um processo que leva uma quantidade diferente de dias, não sendo imediato para quem foi indicado diretamente e muito menos para aqueles que tentam as vagas remanescentes por conta própria. A grande quantidade de pessoas percorrendo os mesmos lugares, que envolve o deslocamento entre o centro da cidade e o longínquo RH, o tempo de espera nas clínicas e em escritórios fazem do ato de “fichar” um exercício de paciência. No dia em que acompanhei o recrutamento em frente ao RH, dois trabalhadores que conversavam comigo enquanto aguardavam serem chamados me contaram a maneira como a espera pode ser cansativa. Um deles disse que o processo todo é um grande “chá de cadeira” e outro disse que quando havia falado para um amigo que estava indo arrumar emprego em Belo Monte, este logo lhe deu o conselho de “engrossar o couro da bunda”. Aguardar, sentado, as listas de chamadas para exames médicos e convocações para apresentação de documentos é a atividade central na experiência dos candidatos.

Como a maioria da mão de obra empregada pelo consórcio é de fora da região de Altamira, “chegar” é, ao mesmo tempo, chegar na cidade e se tornar um trabalhador do consórcio. O recrutamento, num sistema como esse, envolve tanto a acomodação quanto o ato

de “fichar”. Os alojamentos são ocupados por trabalhadores solteiros ou que tenham deixado suas famílias fora da região. Para quem chega na cidade para trabalhar no CCBM, a moradia pode ser garantida caso a ficha seja preenchida no mesmo dia, com acesso ao crachá de identificação e uma vaga no alojamento dentro do RH. Para quem não consegue uma resposta imediata da empresa contratante, os primeiros dias são de acomodação em hotéis, pousadas e pensionatos que, durante as obras, aumentaram em número e em variedade.

Aqueles que tenham se instalado em Altamira são dispensados do alojamento. Isso vale tanto para os que tenham conseguido um contrato de aluguel em nome próprio, em nome de familiares que também tenham ido para Altamira ou de parentes próximos (pai, tios ou filhos), assim como para aqueles que declararam já haver conseguido se instalar na cidade mesmo não conseguindo atestar residência mediante documentos.

Os trabalhadores que não possuem residência comprovada em Altamira e que também não estão alojados são menos numerosos. Aqueles que conseguem a comprovação podem ter acesso, uma vez contratados, ao pagamento de remuneração sobre a “hora itinerário” que corresponde a 60% da remuneração sobre a hora de trabalho aplicada nas horas que são gastas durante o deslocamento de ônibus da cidade até o canteiro de obras. Morar na cidade e não possuir comprovante de residência é, de certa, forma abrir mão do benefício de morar de graça nos alojamentos, assim como de receber pelas horas gastas no deslocamento.

Os primeiros seis meses de trabalho ocorrem em um regime distinto dos demais. Esse período precede a “classificação” é tido como uma fase de treinamento para a função que está se despenhando, ao final do qual há um acréscimo salarial. A permanência no trabalho ao final do período de seis meses é uma questão crucial. Durante este período de treinamento, a pessoa contratada que não mora na região de Altamira não tem acesso às “baixadas” que são uma liberação, feita a cada três meses, para a visita às cidades onde estão as respectivas famílias com direito a passagens pagas pela empresa contratante. Ao final do período de treinamento a pessoa tira o primeiro desses intervalos¹⁸.

Ter acesso às “baixadas” é algo que caracteriza a inserção plena no emprego pelo qual se almejou inicialmente. Pode-se considerar que a contratação, de fato, ocorre ao final de seis meses, quando o trabalhador passa pelo processo de classificação. Este, entretanto, não é sempre garantido ao final do período. Alguns motivos podem impedir a sua realização, como o “inverno”, época chuvosa, na qual algumas atividades não podem ser realizadas devido às

18 O tempo das “baixadas” é variado, de acordo com o que foi observado, mas não chega a uma semana.

condições do solo. A classificação dos trabalhadores é feita pelos funcionários superiores, como os encarregados, que supervisionam as equipes de trabalho distribuídas setorialmente. Ela também depende do desempenho e assiduidade dos trabalhadores. O não cumprimento da classificação ao final dos seis meses é visto, de modo geral, como prejudicial à manutenção do emprego em Belo Monte.

A classificação atesta a capacidade de trabalho no CCBM adquirida por volta de seis meses após o início do trabalho e funciona de maneira similar a um treinamento estendido. Eu não tive acesso a informações detalhadas sobre todas as mudanças que a classificação traz, mas esta se assemelha a um estágio probatório, comum ao serviço público¹⁹. Diferentemente deste, a classificação não representa o ganho de uma posição de estabilidade. Apesar de promover um acréscimo salarial, não promove a ascensão a um cargo superior, ela diz respeito a um período de trabalho sob avaliação de desempenho.

A contratação, desde o recrutamento inicial até a classificação, é um processo submetido a um regime de espera sobre prazos incertos que acentua a dificuldade em se conseguir um emprego em Belo Monte. Notícias divulgam a abundância de empregos decorrentes de uma grande obra, fomentando a migração para a região. Altamira, com problemas de estrutura urbana, altos preços de aluguéis e no comércio, transforma a chegada do trabalhador na região pela via do emprego nas obras uma prática cujas dificuldades não estão definidas a priori. O êxito na fixação no emprego depende de conhecimentos empregados em fazer “correr” os processos, tanto quando uma pessoa está “fichando”, como quando procura-se a classificação. Este conhecimento depende de uma experiência profissional que não está relacionada à execução das funções nos postos de trabalho, mas à própria estrutura administrativa de uma obra e de relações pessoais com as pessoas que analisam e validam os documentos. “Correr” é fazer os papéis e documentos circularem do responsável pela equipe de trabalho, a “célula”, até o RH, no caso do CCBM ou até os escritórios de empresas terceirizadas, quando este é o caso.

Quando eu cheguei aqui, eu vim “na doida”. Não tava no pensamento de fichar, aí voltei para a minha cidade, passei um mês lá. Quando voltei, já voltei com proposta de fichar. Aí corri atrás da papelada. Eu entrei de ajudante de produção, era a minha

19 O estágio probatório no serviço público é definido pela lei 8112/1990, art. 20. Este, em torno de 24 meses é caracterizado como um período no qual o trabalhador exerce suas atividades em um regime de observação no qual a sua conduta será avaliada, garantindo-se maior estabilidade posterior. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18112cons.htm (acesso em 24/04/2015)

primeira obra. Eu ia fazer agora o primeiro ano [...]

Eu trabalhava de segunda a sábado. Eu tinha as minhas folgas no domingo porque a minha equipe não tinha escala para trabalhar no domingo. Quem tem escala para trabalhar no domingo é esse pessoal que é essencial que é borracharia, ambulatório, britador, setor de concreto, esse pessoal que é mais essencial. A minha função era de ajudante de produção, mas eu recebia fazendo trabalho como sinaleiro. O trabalho é acompanhar máquina, caminhão. Eu trabalhava no buracão (canais)[...]

Nesse tempo (passado os seis meses) teve troca de encarregado. Eu estava com um encarregado que era até da minha cidade (Tucuruí). Aí a nossa equipe era muito grande e o nosso serviço era a manutenção de alojamentos. O nosso serviço estava acabando. Como tinha muita gente, a equipe foi dividida, ficando ele (encarregado), um operador de escavadeira e um sinaleiro. Aí minha classificação vinha com seis meses, aí eu peguei uma pneumonia e ele não assinou nem a minha, nem a do meu colega. Com ele não assinando, o papel volta para dentro do RH. Aí ficou difícil pra mim e entrou o inverno. No inverno eles não dão classificação, nem aumento. (Alberto – sinaleiro recém-demitido)

O depoimento anterior exemplifica fatores que condicionam a classificação do trabalhador e como a efetivação no emprego está dentro de um regime incerto. Tanto o adoecimento, que o tirou do ambiente de trabalho num momento importante, quanto a mudança de encarregado e o início do inverno impossibilitaram que, passados seis meses, ele conseguisse, mantendo o cargo de sinaleiro na nova e reduzida equipe de trabalho, ter acesso a uma melhor remuneração e às baixadas para visitar a família em Tucuruí que, apesar de estar no estado do Pará, está a 381 km de distância pela Transamazônica. O primeiro encarregado que teve compartilhava a origem comum e estabeleceu uma relação de maior proximidade que permitiria, ao contrário do que veio ocorrer, um acompanhamento melhor dos documentos que por ele fossem assinados. Devido à doença contraída e à troca de equipes, pouco tempo restou para que se tomasse as medidas necessárias para a classificação antes do inverno que, no caso do CCBM, estabelece um período de paralisação nos trâmites de documentos ao mesmo tempo que é uma retração em algumas atividades dentro das obras. Essa questão será retomada no próximo capítulo, quando será tratado o assunto das demissões.

Tornar-se trabalhador é um processo que requer a efetivação do conjunto de documentos que, além de o identificar de modo preciso, evitando possíveis fraudes, atesta suas experiências anteriores. A relação entre pessoa e documento, durante o período em que se está “fichando” é também um ato performativo, no qual o documento (considerando tanto a ficha montada na contratação, como o crachá que garante acesso aos canteiros de obra) estabelece uma relação em que “o vínculo entre o indivíduo e o documento que o identifica

não é apenas de representação, mas também de contiguidade e/ou extensão” (PEIRANO, 2002: 46).

2.5 Inchaço no comércio.

Entre os efeitos do rápido crescimento populacional, associado à instalação de empresas privadas para a construção do complexo hidrelétrico, está o aumento da procura a determinados bens e serviços. Estes bens estão diretamente relacionados com os contratos firmados entre a Eletronorte, o consórcio responsável pela construção da hidrelétrica e com os vários trabalhadores que se mudaram para a região.

Alguns setores do comércio do município sofreram um rápido aumento na demanda. Entre eles, os que mais rapidamente cresceram foram aqueles relacionados com o consumo dos trabalhadores que lá chegaram, assim como os setores que estabeleceram contratos para fornecimento direto para o consórcio realizador das obras. Destacam-se os hotéis, restaurantes, as clínicas de exames médicos e farmácias, as lojas de eletrônicos, as oficinas e fornecedoras de peças mecânicas. Além do comércio formal, uma grande quantidade de vendedores ambulantes ocupa as calçadas do centro da cidade, próximos aos grandes cruzamentos e às agências bancárias.

Para muitos dos comerciantes com os quais conversei, principalmente ligados ao comércio de alimentos, um comerciante conseguir um contrato com o consórcio significa ter, ao menos por alguns meses, lucros elevados. Para muitos, a chegada das obras do consórcio significou um aumento significativo nos ganhos e a possibilidade de expansão das lojas. Para outros comerciantes, que não mantêm relação direta com as atividades da obra, o efeito foi contrário. Na cidade existem relatos de comerciantes que defendiam a chegada do “progresso” antes do início das obras mas que mudaram de opinião ao perderem funcionários para o consórcio. Sem capacidade de aumentar os salários, como é o caso de supermercados e lojas de materiais agropecuários, alguns deles acabaram fornecendo uma parcela de seus funcionários como trabalhadores para Belo Monte.

O setor bancário e financeiro é aquele que talvez tenha sofrido o mais dramático crescimento na demanda. Em Altamira, no começo de 2014, estavam localizadas agências dos bancos Itaú, Basa, do Brasil, Bradesco e Caixa Econômica Federal, HSBC, além das Lotéricas da Caixa Econômica Federal, estas intensamente utilizadas. Novas agências foram

construídas, uma empresa de transporte de valores foi instalada na cidade, onde uma pequena frota de carros-fortes abastece os bancos num ritmo constante, mas o movimento ainda é mais intenso na semana de pagamento do consórcio.

Nas proximidades das agências bancárias, e nas ruas de comércio mais movimentadas, como a Avenida Djalma Dutra e a rua Sete de Setembro, no centro comercial, vendedores ambulantes ocupam as calçadas vendendo, principalmente, para os trabalhadores das obras. A sua presença é mais notada durante a semana dos pagamentos e os produtos estão diretamente relacionados com o público: roupas masculinas em geral, camisetas de times de futebol, bonés, carteiras, celulares, óculos escuros, mochilas, porta-crachás, discos com filmes e músicas, tocadores de DVD portáteis, e aparelhos de som com suporte para mp3 e *pen drives*.



Movimento em uma Lotérica da Caixa Econômica Federal e em uma agência do Banco do Brasil durante a semana de pagamento. Fotos: Raoni Giraldin.



Comércio ao longo da Avenida Djalma Dutra. Foto: Raoni Giralдин.

2.6 A orla de Altamira.

Os trabalhadores de Belo Monte não têm o sábado como dia de folga, nem a troca de eventuais horas extras. Isso quer dizer que praticamente todos têm o domingo como dia de descanso²⁰. De todos os pontos da cidade de Altamira, a orla do rio Xingu é um dos pontos mais frequentados pelos trabalhadores. A orla é gramada, com alguns quiosques, vários bancos e algumas rampas que servem de acesso para a margem do rio, quando este está com o nível baixo.

A via principal da orla de Altamira é a Avenida João Pessoa. Ela é a última via antes do calçadão que acompanha o rio Xingu. Essa avenida se desmembra da rua Coronel José Porfírio a partir de um campus que a Universidade Federal do Pará (UFPA) possui na cidade. Nesse ponto, o contorno do rio ganha o nome de “orla” ao possuir uma estrutura que permite acesso público ao rio. Do campus da UFPA até o encontro da João Pessoa com a Travessa Pedro Gomes, existe um quarteirão com casas e uma escola. Nessa parte da via, existe elevação, curvas estreitas e o Trapiche (estrutura de madeira construída no final de um

²⁰ Alguns serviços essenciais são mantidos durante os domingos nas áreas de concretagem, detonação e terraplanagem.

pier). Este trecho inicial da orla recebe o nome de “Praça do Trapiche” e é bem frequentado por crianças. Após o cruzamento com a Pedro Gomes, a orla se alarga e comporta quadras de cimento e de areia, quiosques, um pequeno palco e muitos bancos.

Com exceção da Praça do Trapiche, a orla é uma região boêmia de Altamira. O porto 6, na altura da Travessa 10 de novembro, é um importante ancoradouro de barcos de pesca e passeio. Ali, alguns bares servem como ponto de abastecimento das embarcações em intenso fluxo nesse trecho do rio²¹. A orla do rio, enquanto parte planejada e de acesso público, termina na antiga cerâmica, onde faz uma curva, segundo o contorno do encontro do Xingu com o igarapé Altamira. Nesse ponto, a Avenida João Pessoa se reencontra com a rua José Porfírio (ver mapa 3, no anexo)

A partir da ponte sobre o igarapé, o cenário muda por completo. O movimento de veículos aumenta pela proximidade da entrada da cidade, pelo afunilamento de várias vias em uma só ponte e pelo importante comércio local de pescados. Durante os meses nos quais o trabalho de campo foi realizado, o nível do rio Xingu havia subido consideravelmente em virtude das chuvas. Muitas casas localizadas nessa parte da cidade, construídas em estruturas de madeira suspensa, no estilo de palafitas, estavam parcialmente cobertas de água, levando uma grande quantidade de famílias a negociarem alojamento com a prefeitura²². No final do trabalho, o acesso via rua José Porfírio era uma das duas maneiras de entrar na cidade que não havia sido comprometida pela água. Contando com recentes obras de saneamento nas vias dessa parte da cidade, sérios problemas urbanos estão concentrados nessa área.

A parte mais ao sul da orla é mais frequentada por grupos familiares e crianças e a parte mais ao norte por casais jovens e trabalhadores durante a folga do expediente. É nesse último grupo a que se soma o contingente de trabalhadores das obras que frequentam, prioritariamente, os bares. Na orla também ficam instalados vendedores ambulantes de bebidas e lanches²³. A região de encontro do igarapé Altamira com o Xingu concentra o ancoradouro de barcos pesqueiros e, atualmente, bares e casas de prostituição pesadamente

21 O Xingu, a partir de Altamira, possui um trecho rio abaixo, na Volta Grande do Xingu, com muitas pedras e cachoeiras, sendo especialmente difícil de ser navegado durante os meses de menor vazão, de junho a outubro. Rio acima, existem várias ilhas de propriedade particular. Este trecho, não tanto quanto o anterior, demanda conhecimento do navegador durante a baixa do nível da água.

22 Noticiários veicularam, na época, um total aproximado de 288 famílias alojadas, somando cerca de 1.440 pessoas. Fonte: <http://altamira.pa.gov.br/portal/?p=2596> (acesso em 31/07/2014)

23 A bebida mais vendida pelos ambulantes é a cerveja, seguida por alguns destilados como o conhaque e o uísque. Os lanches mais comuns são: batata frita palito servida em copos de plástico, sanduíches, churrasquinho (carne assada em espetos individuais de bambu), tacacá (prato típico da culinária paraense feito com caldo de tucupi, camarão, jambu e goma de polvilho), cachorro-quente, crepes.

frequentados pelos trabalhadores da hidrelétrica.

O início da orla do rio, mais próximo ao centro, também está próximo dos bairros de classe alta, o campus da UFPA, o estádio de futebol e o aeroporto. A orla termina numa curva para a esquerda, no encontro com o igarapé afluente do Xingu. Adoto aqui a denominação dessa parte como “final” por estar mais afastada do centro da cidade, não indicando um sentido necessário do fluxo de pessoas e veículos. Essa região possui há tempos um caráter limítrofe na área urbana, estando há muito tempo relacionada com a presença de bares e casas de prostituição cujos frequentadores contrastavam com moradores mais “tranquilos” do centro da cidade (FIGUEIREDO, 1976).

A rotina de recreação dos trabalhadores de Belo Monte, em Altamira, combina três regimes temporais distintos: o dia do pagamento no mês, o domingo na semana, e a noite em relação ao dia. O final da tarde e a noite de domingo eram dias de bastante movimento no cais. Nesse dia também concentram-se as excursões para o Xingu nas “voadeiras”, sendo prática comum as saídas para as ilhas rio acima. O ancoradouro principal, no Porto 6, concentra um grande movimento de veículos e embarcações durante o final de semana. Ao seu lado, um palco construído pela prefeitura era o local de encontro de um grupo de *street dance* aos domingos. Na praça em frente ao palco, vários trailers vendendo comida faziam um grande quadrado ao redor de várias mesas de metal. Em termos de construções, a orla toda é formada pelo palco e quatro quiosques, dois acima e dois abaixo do palco. Esses locais são frequentados tanto pelos trabalhadores quando por moradores da cidade, mas a presença expressiva de comércios móveis de diversos tipo (desde carros estacionados a simples caixas de isopor), assim como de uma série de novos estabelecimentos que abriram do outro lado da rua, está associada à chegada de trabalhadores envolvidos na construção da hidrelétrica.

Atualmente, devido ao crescimento da cidade, o final da orla é uma zona intermediária, perdendo um pouco do caráter limítrofe. Esta conecta três regiões distintas da cidade de Altamira: o centro, a região do bairro de Brasília e a saída da cidade rumo à Transamazônica. Esta é a região da cidade mais propícia a alagamentos pela elevação do nível d'água e, com a construção da hidrelétrica, planeja-se uma ampliação da orla sobre este trecho, assim que o rio atingir a altura final após a finalização das obras. Muitas vias urbanas se afunilam ali, correspondendo ao fluxo entre o centro da cidade e os acessos para a Transamazônica, em direção a Tucuruí.

O bairro Brasília fica na margem esquerda do Igarapé Altamira e concentra

residências de nível mais humilde e um comércio intenso. É conhecido pela sua grande feira, durante os sábados. Ao longo da curva do rio, na direção leste, o 51º Batalhão de Infantaria da Selva (51º BIS) está localizado na parte mais alta e no final da Rodovia Presidente Médici. Ao lado do 51º BIS, encontra-se a atual sede dos Recursos Humanos (RH) do CCBM. Nesse setor, casas recentemente construídas ocupam o novo bairro.

O final da orla é uma região central da cidade se levarmos em conta o abastecimento de produtos vindos por água: os pescados e os peixes ornamentais, além da extração de areia e argila. Esta também é a parte da cidade bastante frequentada pelo tipo de trabalhador com o qual a pesquisa se preocupou de maneira mais próxima e que recebe localmente o apelido de “peão”. Principalmente durante os finais de semana, milhares de trabalhadores de Belo Monte, gastam parte do salário com comida, bebida e prostituição. A presença desses trabalhadores no local, durante o período de folga e, principalmente, logo após o pagamento dos salários, está associada a aumentos na incidência de mortes resultantes de brigas e crimes entre os trabalhadores de folga.

Há o reconhecimento, por uma boa parte da população de Altamira, de que a grande maioria dos trabalhadores são homens de meia idade de hábitos problemáticos. Diz-se, comumente, que eles não têm “nada a perder”. Isto abarca duas dimensões: primeiro, que eles não medem muito bem os gastos financeiros, estando diretamente associados a um ramo do comércio da cidade reconhecidamente sobretaxado no contexto das hidrelétricas: os bares e casas de prostituição. Em segundo lugar, a perda pode ser considerada como a da própria vida, uma vez que me foram relatadas brigas constantes. Isso coloca a primeira semana do mês, quando os funcionários do consórcio recebem os salários, como a semana mais perigosa em Altamira.

O uso do espaço pelos trabalhadores muitas vezes extrapola as acomodações do comércio e se estende por toda a área pública da orla, muitos deles também optam por beber alguma coisa comprada em algum mercado próximo ou na mão dos vendedores ambulantes, que estão por toda a orla. O muro baixo que se estende pelo limite da orla é onde muitos bebem, interagem com as pessoas que passam (casos de assédio contra mulheres são comuns), e usam o tempo livre para falar ao celular. Neste caso, o fato de uma única operadora pegar nos acampamentos nos canteiros de obra pode ser explicado pelo uso intensivo do celular no domingo.

2.7 Alguns paralelos na antropologia urbana.

A questão da heterogeneidade em centros urbanos foi tema central dos primeiros autores da escola de sociologia de Chicago, como Park (1987 [1916]). Apesar da diferença na composição dos moradores em relação aos diferentes locais de origem, os usos dos espaços na cidade correspondiam a alguns padrões que o autor analisou por meio da noção de zonas a partir de um centro, no caso de Chicago, o “Loop”. Essa parte, conhecida pelas relações comerciais e proximidade com a região portuária do Lago Michigan, concentrou os fluxos comerciais e atualmente é um centro financeiro restaurado. Nessa região, próxima ao porto, estavam concentradas as pousadas e restaurantes modestos para atender os transeuntes. A partir daí, círculos concêntricos crescem cidade adentro, em áreas ocupadas por residentes mais antigos de Chicago, com exceção dos enclaves étnicos, como *Little Italy* e o *Black Belt*.

Creio que algumas características de Altamira podem ser aproximadas ao modelo de Park tendo como opostos a região do cais (incluindo o comércio de peixe), associado à presença de pousadas, pequenos restaurantes e casas de prostituição, e a região mais afastada desse “epicentro”, onde se concentram residências de moradores mais antigos. Essa diferença está inscrita na própria orla de Altamira, onde uma ponta é uma praça frequentada por crianças em frente a uma escola e a outra ponta é a região mais violenta da cidade. Em cerca de 1,5 km de percurso, várias zonas da cidade são atravessadas. Entendo que esta parte da cidade, anteriormente localizada nos limites da área urbana, serve como centro neste modelo analítico.

Os usos dos espaços urbanos em Altamira seguem outros fatores que os diferenciam do contexto urbano de Chicago do começo do século XX, principalmente pelo fato de que muitos dos trabalhadores que são frequentadores da cidade regularmente não habitam na mesma, mas sim a dezenas de quilômetros, nos alojamentos próximos às obras. A relação entre uma cidade como Altamira e uma grande obra como Belo Monte implica em um crescimento populacional enorme e ao mesmo tempo com duração temporária. De qualquer maneira, o fluxo de pessoas por mais curto que seja, promove alterações na paisagem urbana, como a construção de hotéis, aumento do comércio, do sistema financeiro e de transportes.

Os que trabalham em Belo Monte formam um grupo que deve incluir, para citar alguns exemplos, engenheiros, executivos, funcionários da limpeza e segurança, além dos que eu estudo, os “peões”. Estes, operadores de maquinário e de serviços braçais em geral,

estabelecem, durante a folga do trabalho em Altamira, o que eu considero como contra-usos de certos lugares da paisagem urbana. Rogério Proença Leite (2007) realiza uma etnografia do Bairro Recife, na capital de Pernambuco, no qual observa um ritmo de alteração da paisagem urbana que estava ligado aos diferentes usos de uma parte antiga da cidade, como centro financeiro durante o dia e, com o entardecer, como cena boêmia e artística da cidade. A etnografia de Leite passa pelas histórias de vida atrás dos antigos estabelecimentos, ao mesmo tempo que observa a maneira como os “espaços” se tornam “lugares” a partir da ocupação das ruas calçadas, por exemplo. Assim, na passagem do tempo no bairro, além dos pontos comerciais específicos só funcionarem de dia e outros durante a noite, a própria rua, que em alguns momentos é espaço de circulação, torna-se lugar de convivência e de exercício de certas práticas distintas.

No caso de Altamira, o uso intensivo da orla da cidade mostra, durante a época das cheias do rio, uma grande quantidade de pessoas sentadas sobre o pequeno muro de proteção. Este elemento especial, que não é pensado inicialmente como assento, é utilizado de forma diferente pelos trabalhadores que, através de uma presença massiva e muito além dos números normais de frequentadores locais, extrapolam os usos convencionais do espaço. A frequência destes nas áreas próximas ao igarapé Altamira, no final da orla também é um contra-uso do espaço urbano uma vez que uma área comercial dependente, em grande medida da pesca, torna-se uma área de consumo e diversão dos trabalhadores. Estes contra-usos estão marcados, assim como no caso do centro de Recife, pela demarcação temporal que corresponde ao fim do horário comercial diurno e o início das atividades noturnas. A ocupação dos lugares públicos nesse pedaço da cidade transforma espaços de transição em pontos de encontro²⁴.

Leite aproxima a questão dos contra-usos do espaço urbano a partir da problemática da *gentrification*, que abarca fenômenos urbanos relacionados a projetos de reestruturação/revitalização de bairros em diversos casos ao redor do mundo. Outro exemplo é o estudado por Michael Herzfeld sobre Roma (2009). A partir do caso de um dos bairros do centro histórico (Monti), analisa a relação entre modos locais de relação entre famílias e as mudanças recentes advindas de projetos de revitalização de um centro cuja significância histórica é tida como eterna. O que se pode observar, em ambos os casos, é a tensão resultante das pressões exercidas pelas alterações na estrutura física do bairro, como no caso de Recife, e

24 Em se tratando de uma orla pública, o projeto original sugere atividades recreativas não tão fixas no espaço. A corrida, por exemplo, é uma das atividades mais praticadas pela população local.

nos regimes de propriedade dos imóveis, como em Roma.

As pressões em Altamira não são oriundas de um processo de *gentrification*. Trata-se da sobreposição de um aparato financeiro e institucional gigantesco, como é o Consórcio Construtor Belo Monte sobre uma cidade que tem dificuldade em absorver o contingente populacional atraído pelo projeto. As obras de saneamento realizadas pela Eletronorte em Altamira são uma das medidas compensatórias que surgem do reconhecimento que impactos estão sendo feitos na cidade cuja solução não cabe à prefeitura porque extrapola qualquer taxa de crescimento atingida autonomamente. Nesse caso, os contra-usos do espaço urbano pelos trabalhadores estabelecem zonas ao se inserirem em uma paisagem urbana preestabelecida e que é colocada em estado de desajuste.

Observei, através da análise de dados etnográficos, que as zonas se estabelecem a partir de uma área central, em analogia ao modelo de cidade analisado por Park (1987 [1916]). Esta área também está relacionada com uma ideia de desorganização, também presente nos estudos do autor e que está relacionada com a presença de populações transeuntes em pontos do centro comercial. Em Altamira esta área corresponde à foz do igarapé Altamira, onde está concentrado o comércio de peixe e, na época da pesquisa, várias pousadas. Esta também é uma região de intenso fluxo de veículos por estar próxima a uma das saídas da cidade, por onde muitos trabalhadores trefegam em direção ao RH do CCBM e que está sensivelmente suscetível ao efeitos do aumento do nível do rio, que atingiu níveis críticos em março de 2014. Desorganização é um termo que adoto para fazer referência ao modo como esta é uma área submetida a um conjunto de problemas cuja solução não está claramente delineada, principalmente no contexto das obras.

Enquanto usos recreativos, o caso aqui apresentado possui mais uma característica, a transformação de espaços em lugares a partir da canalização de desejos, pulsões (PERLONGHER, 1987). Em Altamira, o ritmo intenso de trabalho e os modos de habitação pressionam o tempo livre para algumas horas a serem aproveitadas no domingo em uma cidade. A busca pelo sexo e pelo consumo de substâncias como o álcool reflete pulsões canalizadas por pessoas submetidas a um tipo de trabalho que os coloca longe da família e em um estado cercado de restrições, enquanto moram dentro dos alojamentos. Esse tempo curto concentra os usos nos espaços próximos às saídas da cidade e nas calçadas e áreas públicas. Conviver com esse grupo de residentes novos da região, por parte dos moradores de Altamira, significa saber das flutuações dos usos e contra-usos que apontam os primeiros finais de

semana do mês como mais perigosos. O caso de Altamira traz uma série de questões que permite pensar as cidades no contexto amazônico a partir da problemática da industrialização e das populações migrantes por ela atraídas.

CAPÍTULO 3.

OS TRABALHADORES EM ALTAMIRA.

A pesquisa de campo da qual resulta esta dissertação concentrou suas atividades na área urbana de Altamira, durante o início de 2014. Nesse período, os engenheiros e trabalhadores altamente especializados haviam sido transferidos, em sua maioria, da cidade para as casas construídas na vila anexa aos canteiros de obra. Aqueles que estavam prestando um serviço temporário, entretanto, ainda circulavam pela cidade, frequentando os hotéis. Outros, moradores da vila que frequentam a cidade com as famílias, podiam ser vistos, principalmente, em restaurantes. Estes, porém, não eram o meu foco de atenção. A pesquisa que embasa este trabalho tomou como sujeito os trabalhadores que não recebem, pela empresa contratante, casas em bairros construídos nos canteiros de obra nem pagamento direto de aluguel de casas na cidade. Estes trabalhadores possuem nível de formação mais baixo e ocupam posições inferiores na hierarquia da construção civil pesada. Para aqueles que não residem em Altamira, é necessário pleitear uma vaga nos alojamentos junto às obras, ou pagar por moradia com o dinheiro dos salários.

Refiro-me aqui a “trabalhadores” como uma categoria mais ampla, abarcando todos os envolvidos nas obras de Belo Monte. Dentro dessa categoria ampla, outros termos que são utilizados em campo designam diferentes tipos de trabalho na indústria da construção civil pesada. “Engenheiro” é a carreira de muitos dos trabalhadores em Belo Monte, mas também é uma posição hierarquicamente instituída. Estão também os trabalhadores que ocupam cargos em setores administrativos do CCBM, assim como de outras empresas atuantes nas obras, cujo termo mais comumente utilizado é “funcionário”. O que se observou no campo, de maneira geral, é uma tendência a relacionar diretamente o trabalho à atividade braçal: os operadores de máquinas e de veículos pesados, os ajudantes de produção, os carpinteiros, pedreiros e eletricitas.

Duas outras categorias são comumente evocadas no contexto de Belo Monte e que

não dizem respeito diretamente ao trabalho desempenhado pelas empresas na região, mas ao próprio modo de vida. “Barrageiros” é referência a um trabalhador experiente que há bastante tempo vem habitando temporariamente as cidades e acampamentos junto às grandes obras hidrelétricas. Esta categoria é mais plástica, podendo fazer referência a trabalhadores em posições baixas na hierarquia do trabalho nas obras e até mesmo a engenheiros, apesar destes não a utilizarem, em sua maioria. Em uma conversa com moradores da cidade, um assunto cômico mencionado foi o fato de que alguns engenheiros deliberadamente evitavam que fossem associados a este termo. “Barrageiro” é um termo mais variado por estar mais relacionado com o tempo de trabalho e a experiência pessoal do que com hierarquias funcionais.

O termo que se refere tanto a um modo de vida junto à construção de barragens e também à posição ocupada nas hierarquias dentro da mesma é “peão”. Este é usado para designar um *ethos* mais rústico. O peão ocupa residências de forma desordenada ou habita os alojamentos dentro dos canteiros de obra. Essa categoria define-se por sua ausência de experiência de trabalho, sendo o peão aquele destituído de capacidades além das necessárias para as funções mais básicas da obra, associadas ao trabalho braçal. O termo é usado de maneira depreciativa, conotando também irresponsabilidade. Em uma das conversas com trabalhadores, um deles me disse que “não se deve confiar documentos na mão de peão”. O termo pode ser evocado em situações jocosas entre os trabalhadores tal qual uma vez, durante o embarque no ônibus circular municipal, alguns trabalhadores gritavam para os colegas que se esforçavam para alcançar o transporte: “Corre, peão!!”.

Diante da vastidão de temas e de sujeitos etnográficos com os quais uma pesquisa de campo pode lidar em um empreendimento do porte de Belo Monte, minhas intenções de pesquisa voltaram-se para a compreensão da experiência de trabalho dos “peões”. Muito do que se pratica na construção de hidrelétricas guarda muitos paralelos com o que Ribeiro (1992) havia apontado ao estudar a represa de Yaciretá, mas procuro tratar outras questões. O trabalho de campo, no meu caso, esteve mais interessado em cobrir elementos do que compõe não somente a experiência dos “experientes”, dos trabalhadores especializados em se mover no circuito dos grandes empreendimentos, mas daqueles que formam um contingente não-especializado de trabalhadores e que, segundo hipóteses iniciais, estariam mais vulneráveis aos problemas que emergem junto a grandes obras.

Em Altamira, estive junto aos trabalhadores que frequentavam o centro urbano, da

mesma forma que esteve próximo às representações das empresas na cidade, onde são realizadas as contratações e demissões, assim como pude etnografar locais onde é consumida uma boa parcela dos salários que não são poupados ou enviados para fora. Durante o começo de 2014, os engenheiros haviam acabado de ser transferidos de casas alugadas na cidade para as habitações na vila construída junto aos acampamentos de obra, esvaziando Altamira da presença deste segmento, ao menos no que diz respeito à moradia.

A tabela presente no anexo resume dados a respeito dos trabalhadores de Belo Monte com os quais fiz contato e sobre seus estados de origem. A grande maioria é masculina e oriunda dos estados do Pará e Maranhão. Na tabela também constam a quantidade de vezes que cada um trabalhou em grandes projetos, tanto na construção de hidrelétricas quanto em indústrias e na área da mineração. Em uma hidrelétrica como esta, além dos trabalhos em edificação, trabalha-se bastante com terra e rocha, estando presentes profissões que atuam em setores variados que vêm de e vão para outras áreas da indústria.

Os trabalhadores do Pará são maioria e neles há a predominância de primeiras experiências no trabalho. Aqueles que vêm do Maranhão estão, em sua maioria, trabalhando pela segunda ou terceira vez em grandes projetos do tipo, uma boa parte vindo das hidrelétricas de Jirau, Santo Antônio e também da mineração na Vale (antiga Companhia Vale do Rio Doce). Os estados fora da Região Norte não possuem trabalhadores inexperientes na área. Um operador de veículos pesados, da cidade de Rosana – SP, havia trabalhado em mais de 10 barragens no Brasil.

Este capítulo retoma alguns temas abordados no capítulo anterior, falando das alterações em Altamira a partir da experiência dos trabalhadores na cidade. Considerarei os modos de circulações e utilização do sistema de transporte dentro e fora do município, a relação que eles estabelecem com o consumo dos salários e benefícios e o processo de demissão e saída da cidade. Os sujeitos, os espaços e os eventos ocorridos neles, refletem a condição de transitoriedade característica de um projeto hidrelétrico²⁵.

3.1 Circulando.

Em Altamira, os trabalhadores de Belo Monte utilizam, basicamente, três formas de transporte: os ônibus do CCBM, os ônibus coletivos municipais e os moto táxis. O

25 Ao falar sobre os “bichos-de-obra”, Ribeiro (2000) procura delimitar a questão ao redor da caracterização de sujeitos que vivem em uma “condição” transnacional. Utilizo aqui a mesma noção de “condição”

transporte do consórcio leva e traz aqueles que não residem nos alojamentos no trajeto casa/trabalho, assim como traz para a cidade aqueles que moram junto aos canteiros de obra e que vão à cidade para entrar em contato com representações das empresas, ir a agências bancárias e consumir o dinheiro recebido nos salários, seja durante o período de folga, ou não. Os ônibus municipais transportam a população em geral e são mais amplamente utilizados pelos trabalhadores como forma de transporte entre o centro da cidade e o RH do CCBM. Os moto taxistas atendem os trabalhadores que precisam se deslocar para áreas mais distantes, onde o circular municipal não possui rota, mas acaba sendo mais utilizados por eles como meio de deslocamento até o RH em horários específicos.

Os ônibus de uso exclusivo dos trabalhadores, interligando os acampamentos de obra ao centro de Altamira, percorrem um trajeto que inicia e termina na conexão da cidade com a Transamazônica. As informações recolhidas a respeito dos trajetos decorrem da observação diária da presença dos ônibus pela cidade, carecendo de um acompanhamento sistemático durante todo o trajeto a partir de um mesmo veículo. A exclusividade do uso dos ônibus pelos trabalhadores do consórcio e a falta de informações divulgadas pelo mesmo até o momento da escrita deste trabalho dificultaram a descrição sistemática.

Os ônibus do CCBM percorrem o bairro de Brasília, encontrando a Avenida Perimetral na Rua Professor Antônio Gondin-Lins, passando na frente do terminal rodoviário. Alguns trajetos seguem a Perimetral até seu encontro com a Avenida Alacid Nunes, passando pelo bairro Uirapuru para depois retornar ao centro e pegar a Avenida João Rodrigues. Outros trajetos seguem direto da Perimetral para a João Rodrigues. Esta última via segue do centro em direção à margem do Xingu onde se encontra com a rua José Porfírio. Nesta, segue acompanhando o sentido do rio, passando pela ponte do igarapé Altamira, para completar o trajeto, retornando ao acesso à Transamazônica (ver mapa 7, no anexo).

Os ônibus não possuem pontos específicos para recolher os trabalhadores, atendendo, a princípio, qualquer trabalhador que esteja aguardando nas vias. Apesar disso, alguns pontos são tomados como referência e concentram grupos. Ao longa da Rua Professor Antônio Gondin-Lins, os trabalhadores aguardam em dois cruzamentos com ruas mais movimentadas. Na Perimetral o ponto é sob uma árvore distante uma quadra do terminal rodoviário. Na Avenida João Rodrigues os dois pontos principais são o cruzamento com a Alacid Nunes, onde coincide com um ponto de ônibus circular municipal, sinalizado com uma placa e em frente ao Hotel Augustu's, onde também o veículo costuma recolher engenheiros e

prestadores de serviço temporários para o consórcio que lá estão hospedados. Os horários de uso mais intensivo, a partir de Altamira, coincide com os horários dos turnos, que são: das 7:00 às 17:00; das 17:00 às 02:00 e um turno das 22:00 às 7:00 que é chamado de “tampão”. Os turnos com mais funcionários trabalhando são os dois primeiros. Na “rua” os horários de maior movimento nas paradas de ônibus são no começo da manhã, entre 5 e 6hs, na saída do primeiro turno e entre as 15 e 16hs, na saída para o segundo.



Trabalhadores se preparam para embarcar no ônibus do CCBM na Avenida Perimetral, por volta das 16hs. Foto: Raoni Giraldin

As viagens de ônibus sempre compreendem a ida e a volta. Alguns dos funcionários, ao pegarem o sentido Altamira-canteiros de obra estão indo dar início ao turno e alguns estão regressando da cidade após uma visita à farmácia, supermercado ou um dia de folga. Em alguns pontos, eles aguardam junto a passageiros dos coletivos da cidade, principalmente na rua José Porfírio, em outros pontos, estabelecem referências como hotéis ou cruzamentos de vias importantes. Os cruzamentos movimentados são pontos das vias urbanas onde os veículos, de maneira geral, diminuem a velocidade. Além dos trechos de baixa velocidade de veículos, a presença de árvores e espaços que permitem que os trabalhadores aguardem sentados ao longo das vias faz com que eles ali esperem a passagem

dos ônibus. Desta forma, é a presença de um grupo de trabalhadores que faz com que se estabeleça uma parada de ônibus do consórcio.

O ônibus circular é o principal meio de deslocamento dos trabalhadores entre o centro da cidade e o RH do CCBM. A rota deste ônibus tem o ponto final no conjunto de residências recém construídas no Bairro São Domingos. Essas casas foram erguidas para fornecer residência para moradores atingidos nas áreas alagadas do município. O bairro fica mais afastado do centro da cidade do que o próprio RH. Quando o ônibus começa a viagem, saindo do bairro, segue pela pista que dá acesso à Transamazônica até o cruzamento em que sobe a Avenida Presidente Médici, onde se localiza o RH e, mais adiante, os portões do 51º BIS (Batalhão de Infantaria de Selva). Nesse momento o circular recolhe os trabalhadores do consórcio e candidatos às vagas que estão se deslocando do RH para o centro da cidade. Todos eles recebem *tickets* de passagem pelo consórcio que custeia a passagem. O ônibus segue em direção ao centro passando pela José Porfírio, onde muitos passageiros descem, seguindo para o comércio das ruas paralelas: Magalhães Barata, Sete de Setembro e Djalma Dutra. Percorre o centro, passando em frente à sede da Previdência Social, ao SENAI, percorrendo, posteriormente, a Travessa Pedro Gomes, onde passa na frente do mercado municipal. Segue, posteriormente, pela Avenida João Rodrigues, virando no sentido sul para percorrer um trecho do bairro de nome Premem, para depois seguir novamente pela José Porfírio, dessa vez no sentido do RH. Nessa rua, muitos trabalhadores costumam pegar a condução após visitarem os estabelecimentos do centro da cidade. Após o RH o ônibus se esvazia e segue para o ponto final no bairro São Domingos.

As duas rotas de ônibus coincidem nos trechos da Avenida João Rodrigues e na rua José Porfírio. O fluxo de trabalhadores combina o deslocamento entre o centro da cidade, o RH e os canteiros de obra, que estão em um mesmo sentido. A segunda via é a mais movimentada pois, apesar de não possuir muitos estabelecimentos comerciais, é paralela às principais vias comerciais de Altamira, assim como da orla do rio Xingu. Durante os dias úteis da semana, os trabalhadores que residem no centro da cidade estão indo e vindo do trabalho, os trabalhadores alojados estão eventualmente retornando de alguma atividade no centro e os candidatos em processo de contratação no RH estão fazendo o trânsito em busca dos documentos para “fichar”. Durante os domingos ao longo da Rua José Porfírios os ônibus deixam e recolhem aqueles que escolheram passar o dia de folga na orla do Xingu ou nos bares e casas de prostituição nas áreas alagáveis próximas ao Igarapé Altamira.



Trabalhadores aguardando o ônibus junto ao comércio na José Porfírio. Foto: Raoni Giraldin

Aguardar a chegada do ônibus é um elemento de socialização entre os trabalhadores do consórcio e os pontos onde se aguarda os veículos são um espaço que vai se construindo à medida em que é mais frequentado pelos mesmos. A espera muitas vezes decorre em pé, dada a ausência de assentos que são improvisados, em alguns casos, com tijolos e pedaços de madeira. O tempo que se passa esperando é variável, uma vez que os ônibus do consórcio não possuem itinerários bem cronometrados. A “parada” de ônibus para os trabalhadores do consórcio é, então, um local amplo, onde uma pessoa não precisa ficar no local preciso onde o ônibus irá parar e abrir a porta, podendo aproveitar a sombra de uma árvore, ou uma cadeira de um comércio próximo. A presença dos grupos aglutinados em mesmos pontos e nos mesmos horários faz com que, ao parar, o ônibus demore alguns instante para embarcar todos e seguir viagem. Nessa margem de tempo, uma pessoa que o aguarda pode estar nas imediações, ocupando, por exemplo, o espaço sob uma árvore para se refugiar do calor.

Os motoristas que trabalham no transporte do consórcio reconhecem os trabalhadores pelos uniformes. Os trabalhadores do setor de terraplanagem vestem camisa e calça azuis, os envolvidos no setor de construção civil vestem cinza e aqueles que trabalham dentro dos escritórios vestem calça jeans e camisa azul-claro de tecido mais fino, todos com o

logotipo do CCBM no bolso frontal das camisas, do lado esquerdo. Algumas empresas terceirizadas podem ter uniforme diferente, como o caso da Real Terra que veste seus trabalhadores de verde. O uniforme de todos, de uma forma geral, contrasta com os demais uniformes de trabalho usados em Altamira. A entrada no ônibus depende somente desta identificação inicial como “trabalhador da obra”. Identificações mais específicas, que marcam o canteiro de obra no qual cada um trabalha, o acesso aos alojamentos, o horário de entrada e saída do trabalho, são feitas pelos crachás identificadores nos portões dos canteiros de obra.

As paradas de ônibus circular municipal na cidade não contam com uma boa estrutura, geralmente sendo apenas um sinal indicativo fixado em um poste de energia. Em frente ao hospital municipal na José Porfírio existe uma estrutura com cobertura para melhor acomodar os usuários do transporte público. No caso dos ônibus do consórcio, não existe cobertura para o sol e chuva e nem avisos que indiquem as paradas. O que faz do espaço ao longo das vias que circulam os ônibus uma parada de ônibus do consórcio é a presença dos trabalhadores enquanto elemento destoante do restante da cidade.

Os moto táxis são uma outra forma de transporte bastante utilizada pelos funcionários do consórcio em Altamira. Assim como os táxis convencionais, as motos foram um serviço que cresceu com a chegada do consórcio, atendendo amplamente pessoas envolvidas no trabalho nas obras, assim como no processo de contratação. Dados colhidos em campo mostraram como que os valores cobrados pelo serviço subiram drasticamente nos últimos anos, atingindo valores próximos ao dobro do que era praticado antes da chegada do consórcio construtor. Em março de 2014, uma corrida do centro até o RH custava 10 reais. O seu uso é mais intenso quando se necessita de transporte fora da área de cobertura do transporte público ou fora do horário de circulação dos ônibus. Para se chegar ao RH antes das 7 horas da manhã, por exemplo, o moto táxi é a única opção. Pontos de moto táxi, onde alguns motoristas aguardam os pedidos, estão localizados em frente a agências bancárias, em ruas do centro, como a Travessa Pedro Gomes e existe um em frente ao RH do CCBM.

Circular para fora de Altamira é um elemento importante da rotina do trabalhador que não registrou endereço na cidade. Homens e mulheres, solteiros ou casados com cônjuges fora da região aguardam a folga prolongada à qual tem direito a cada três meses, após receberem a classificação de sua função junto ao encarregado responsável pelas respectivas equipes. Quando retratada em seus aspectos negativos, a rotina de vida em Altamira é vista como incômoda, a cidade suja e violenta e os preços praticados de forma abusiva. Nos

alojamentos, a vigilância da Guarda Nacional tanto no RH quando dentro dos canteiros de obra é exagerada o que traz analogias com a vida dentro de um presídio. A possibilidade de retornar para a cidade de origem mediante passagens de ônibus ou avião pagas pela empresa contratante é uma possibilidade de escapar de uma rotina em boa medida angustiante para o trabalhador de Belo Monte. A impossibilidade de realizar este deslocamento “para fora”, que deixa o trabalhador “preso” em Altamira, é um dos fatores que entram em questão durante os processos de demissão, como será discutido mais adiante.

3.2 Consumo e diversão.

Uma das características principais da maneira pelas quais os trabalhadores consomem o salário mensal é a existência de cartões que fornecem benefícios específicos para cada trabalhador. Eles possuem valores e formas distintas de gasto e são administrados pela Maxxcard, empresa com sede em Belém. Os trabalhadores podem receber 3 cartões, sendo um primeiro correspondente ao vale alimentação, que é aceito principalmente nos supermercados para a compra de alimentos, mas, dependendo do estabelecimento, é possível adquirir roupas ou eletrodomésticos. O seu valor base era, no começo de 2014, R\$ 260,00.

Um segundo cartão recebe o nome de “convênio”, “adiantamento” ou ainda “cartão Sintrapav”. Este último nome é uma menção direta ao Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias da Construção Pesada do Estado do Pará que oferece, em associação com a empresa que administra os cartões, uma modalidade de crédito que pode ser utilizado mensalmente²⁶. O cartão tem um valor inicial médio de R\$ 90,00 e, ao ser usado num mês, o valor é descontado no seguinte. O uso é mais amplo no comércio altamirense, mas visto com desconfiança pelos trabalhadores, uma vez que, aparentemente é sobretaxado nas lojas onde é aceito.

Outro cartão é conhecido como “cartão da célula”. Célula é uma nomenclatura do meio industrial para designar as equipes de trabalho. Este não fornece um valor mensal, mas corresponde a um bônus fixado sobre metas de rendimento em cada setor da obra. As equipes que formam os setores possuem metas mensais que, quando cumpridas, liberam valores nos cartões de todos os trabalhadores da equipe. O valor médio inicial também é de R\$ 90,00 e o

²⁶ Essa era, basicamente, a única ação do sindicato junto aos trabalhadores em Altamira. Sua sede no município é modesta e ele oferece pouco apoio a reivindicações frente ao consórcio, como, por exemplo, em processos de demissão.

gasto desse cartão é da mesma natureza do de alimentação. Além de receberem os valores, as equipes ganham um almoço, para aqueles que estão no turno do dia e um jantar, para aqueles que estão no turno da noite. A refeição é realizada em um refeitório em um bloco separado nos canteiros de obra. O refeitório separado é decorado e a refeição é diferente. Serve-se refrigerante enlatado e água mineral engarrafada no lugar de água e suco em copos descartáveis. No lugar de arroz, feijão, carne e salada, são servidos pratos como lasanha. As equipes cumpridoras da meta recebem convites entregues individualmente, avisando sobre as refeições. Cada equipe comparece ao refeitório em conjunto.

Os cartões são uma forma de associação comercial entre o consórcio e os comércios dos municípios próximos. Os cartões são aceitos em 174 estabelecimentos em Altamira, 32 em Vitória do Xingu e em um estabelecimento em Senador José Porfírio. O escritório em Altamira, que coordena as atividades na região, localiza-se na rua Magalhães Barata, no centro da cidade²⁷.

O uso dos cartões pelos trabalhadores nos centros urbanos demonstra como ele encadeia uma dinâmica econômica regional que associa o consórcio a uma empresa que administra os benefícios, ao sindicato responsável por esse seguimento de trabalhadores no estado e ao comércio local. Os cartões também relacionam o consumo a experiências de trabalho específicas. Comparando os usos do “cartão da célula” e o “cartão convênio”, percebe-se como o acesso a acréscimos ao salário está relacionado com a ideia de recompensa e também a uma noção de risco. A primeira diz respeito ao ganho adicional oriundo dos esforços obtidos pela equipe de trabalho revertido em poder de compra, a segunda diz respeito aos problemas associados ao uso do cartão de crédito do convênio com o sindicato. Creio que ambas demonstram a amplitude das relações estabelecidas entre os cartões que, por um lado, podem trazer ganhos financeiros e, por outro, o risco de pagar mais do que o valor normal.

Como foi dito no capítulo anterior, segmentos do comércio em Altamira, como no caso dos eletrônicos (celulares e computadores), cresceram conforme conseguiram contratos para fornecimento de equipamentos para as empresas envolvidas na construção de Belo Monte. Os preços sofreram elevação pela demanda crescente. Os trabalhadores também são uma boa parcela consumidora dos produtos eletrônicos. No caso das lojas de celulares, os preços pelos aparelhos de marcas estabelecidas no mercado é bem mais alto do que em centros da região, como Belém. Apesar disso, a procura é alta, principalmente durante os dias

27 Mais informações em <http://www.maxxicard.com>.

em que os salários são pagos.

Muitos artigos portáteis são vendidos por comerciantes ambulantes. Estes são artigos de multimídia, caixas de som para cartões USB e *pen drives*, celulares de marcas e modelos mais baratos que nas grandes lojas de Altamira, assim como aparelhos de DVD portátil com tela embutida. Os discos também são vendidos nas proximidades. A utilização destes aparelhos dentro do alojamento, enquanto forma de recreação pode ser motivo de conflito entre os trabalhadores, dadas as características do espaço compartilhado.

Eu fiquei uns dias no alojamento, mas lá tava muito bagunçado. Eu trabalhava à noite. Os caras zoavam muito, quando a gente chegava para dormir a noite. Lá no alojamento a gente chegava para dormir, aí o cara ficava acendendo lâmpada, ficava ligando aquele sonzinho, ligando aquelas caixinhas de celular, bagunçava para a gente dormir. Com relação à limpeza era bom. Os colegas que moram aqui na cidade falava: “vem aqui para a cidade que aqui é sossegado”. Aí eu vim morar aqui com eles de aluguel. A gente (na cidade) ficou morando em quatro numa casa. Aí um foi embora e agora estamos em três. Tá indo embora agora eu e mais outro aqui e o nosso colega vai vir para o centro, com uns colegas que tem uma casa para manear o aluguel. Eu não sou muito de sair, fico sempre parado em casa. Aqui anda muito perigoso, um assalto atrás do outro. Os caras tomam celular, bicicleta. (Pedro)

Dentro do alojamentos, os trabalhadores, durante as o tempo fora do horário dos turnos assim como nos dias de folga, podem fazer uso dos espaços e equipamentos fornecidos pelo CCBM para a diversão: sinuca, *video game*, futebol e outros esportes que podem ser praticados no campo e no ginásio. O consumo de álcool é terminantemente proibido e o alojamento é vigiado pela Força Nacional de Segurança. Esta também se certifica que se mantenham separadas as alas masculinas e femininas dos alojamentos. No período em que o trabalho de campo foi realizado, a Força Nacional era uma realidade no cotidiano dos canteiros de obra, realizando a vigilância da rotina de trabalho e moradia. Segundo notícias na internet, a presença deste segmento armado do Ministério da Justiça esteve relacionada a protestos dentro dos canteiros por grupos contrários às obras e a greves por parte dos trabalhadores, desde o início de 2013. A justificativa da intervenção é a manutenção dos prazos de construção. O contingente se estabelece na região em períodos de seis meses, renováveis conforme necessidades justificadas pelo CCBM²⁸.

Procurando melhores maneiras de passar o tempo de folga do trabalho, muitos

28

Fontes: <http://arte.folha.uol.com.br/especiais/2013/12/16/belo-monte/>,
http://www.andradecanellas.com.br/default.asp?id_materia=10017, <http://www.oeco.org.br/salada-verde/27026-contraprotostos-governo-envia-forca-nacional-a-belo-monte> (acessos em 21/04/2015).

trabalhadores saem dos alojamentos e vão morar na cidade. Alguns procuram tranquilidade ao fim dos turnos e durante os dias de folga, que muitas vezes não podem ser atingida nos ambientes compartilhados, principalmente na período da noite. Outros trabalhadores que optam por morar na cidade buscam o contrário: a possibilidade de ocupar mais tempo livre bebendo com os colegas e “fazendo farrá”. Os trabalhadores que ficam na cidade podem aproveitar o período da noite de sábado até o domingo, precisando retornar para o trabalho somente na segunda feira.

Na folga descansava um pouco, fazia um churrasquinho aqui, tomava uma cerveja. Um monte de gente mora aqui. A gente tem que brincar um pouco né? A gente só tem **um dia** de folga. Quando eu passei agora pra esse encarregado, as vezes eu tinha 2 dias de folga. Isso porque eu trabalhava 15 dias de dia e 15 dias de noite. Durante a noite, você trabalha no sábado na primeira semana, na segunda semana você tem a folga no sábado. Sai sexta de madrugada, folga sábado o dia todo e domingo, vai trabalhar só na segunda de manhã (Alberto- ênfase minha).

Entre aqueles que optam por passar os domingos em casa, churrascos que envolvem os demais moradores que também são trabalhadores de Belo Monte são comuns. Nestes, há o consumo de bebidas compradas nos supermercados e distribuidoras da cidade. Muitos levantam questões a respeito da falta de estabelecimentos que tenham cerveja e comida a preços acessíveis e, principalmente, sobre a violência que costuma acontecer nos bares. As casas ocupadas por trabalhadores que dividem o aluguel, como Alberto, são residências simples nas quais muitos quartos são divididos entre duas ou mais pessoas. Também é comum a utilização de outros cômodos das casas para camas, no intuito de minimizar o alto preço do aluguel dos imóveis.

Outra opção é passar o tempo da folga nas ruas de Altamira, em estabelecimentos de diversos tipos e também nas áreas públicas. Durante os domingos, aqueles que estão nos alojamentos, assim como aqueles que moram na cidade, mas assim preferem, frequentam o mercado e, principalmente, a orla do Xingu. O mercado é o espaço que reúne pequenos restaurantes, mercearias, e a feira de produtos locais (agricultura, pecuária, pesca e extrativismo). Localiza-se no centro, na área delimitada pelas travessas Pedro Gomes e Salim Mauad e as avenidas Djalma Dutra e Alacid Nunes. Os restaurantes do mercado são mais procurados. Neles se pode encontrar carne cozida, churrasco, buchada, peixe frito, suco, cerveja e cachaça. O movimento no mercado é maior no horário do almoço.

No período da tarde, o movimento concentra-se na orla do rio Xingu. A orla é um local frequentado pela população de Altamira em geral, mas a diferença entre o movimento no

sábado para o domingo é expressiva. Muitos moradores evitam ficar no local no segundo dia. Apesar de existirem muitos bares e restaurantes ao longo da Avenida João Pessoa, nome da via do local, assim como nos quiosques no próprio calçadão da orla, o número de pessoas fora deles é superior nos domingos durante a tarde e a noite. Lá, durante o período em que as chuvas são escassas e que vai, aproximadamente, de abril até novembro, uma praia logo abaixo do muro da orla, numa parte próxima à curva da cerâmica, é bastante frequentada.

Durante as cheias, no período chuvoso de novembro à abril, a orla é mais densamente ocupada e um pequeno muro delimita onde é possível aproximar-se do rio. A ocupação das áreas públicas (calçadas e muros) decorre tanto da falta de espaço, quanto da preferência pelo consumo de bebidas fora dos estabelecimentos. Reclamando do preço das bebidas nos bares, assim como fazem aqueles que passam a folga em casa, muitos trabalhadores preferem comprá-las nos mercados e distribuidoras e consumi-las “na rua” ou comprar de vendedores ambulantes que, em geral, praticam um preço mais baixo que os comerciantes com locais fixos. Beber em pé, fora dos bares, é uma prática associada, em Altamira, aos trabalhadores de Belo Monte.

Após a curva da cerâmica, cruzando a ponte do Igarapé Altamira, estão aqueles que procuram as casas de prostituição. Ali não estão localizados todos os estabelecimentos do tipo na cidade, mas os mais baratos e mais comumente associados aos peões. Os engenheiros e moradores da cidade com maior poder aquisitivo frequentam estabelecimentos do outro lado da cidade, mais próximos aos bares mais caros, próximos ao campus da UFPA e ao aeroporto, nos bairros Premem e Independente.

Como foi dito no capítulo anterior, o “final” da orla é a parte da cidade que será mais atingida pela cheia do Xingu, após o término de Belo Monte. Esta “zona”, nome dado a toda região de casas de prostituição, compartilha a efemeridade do próprio projeto na cidade. Muitos dos estabelecimentos são construídos sobre palafitas e são reconhecíveis por nomes como “Drink's” ou pelo próprio apelo à categoria de trabalhadores como no caso “Bar dos Barrageiros”. É opinião compartilhada pelos moradores de Altamira e trabalhadores com quem conversei que esta é a região mais perigosa da cidade. A violência pode ser relacionada a três marcadores temporais: é maior no domingo em comparação ao dia da semana, durante a noite em comparação ao dia e durante a semana do pagamento frente às demais semanas do mês. A violência dos trabalhadores de Belo Monte está associada à posse de grandes quantias de dinheiro, ao consumo de grandes quantidades de álcool e eventuais desentendimentos que

surgem nos ambientes onde se encontram as prostitutas.



*Briga numa casa de prostituição. Muitos paravam para olhar, aguardando a chegada da polícia.
Foto: Raoni Giralдин*

Há uma intensidade do consumo dos trabalhadores durante a semana de pagamento que é mais atribuída aos residentes dos alojamentos. Estas caracterizações do modo de vida dos trabalhadores no ambiente urbano deve ser vista como sendo mais evocada pelos moradores da cidade para referirem-se ao modo como os trabalhadores da hidrelétrica administram o que eles “têm”. A administração do dinheiro dos pagamentos, realizada de maneira inadequada, cria situações de risco atreladas a cenários de consumo específico. Tudo isso pode ser resumido a uma frase bem difundida em Altamira que diz que os peões “não têm nada a perder”.



Bar dos Barrageiros próximo ao Igarapé Altamira, na área que será alagada após as obras. Foto: Raoni Giraldin

Primeiramente, morando em um alojamento e sendo de fora da região, os peões não teriam casa nem família próximas com as quais pudessem se preocupar. A capacidade de envolvimento desses trabalhadores com o comércio praticado a preços abusivos e com a intensidade que tem durante a primeira semana do trabalho marcaria uma incapacidade de lidar com o dinheiro a longo prazo. Por fim, as brigas que acompanham o uso do dinheiro é visto como um descaso pelas próprias vidas, passíveis de serem perdidas por muito pouco.

Afirmar que “eles não têm nada a perder” é repetir uma fala que está baseada em uma visão sobre a relação entre os trabalhadores e o comércio local, na qual estes estariam “jogando dinheiro fora”. Pouco esforço é feito para que os motivos que podem estar por trás, por exemplo, dos tumultos que se originam nas disputas durante os domingos sejam submetidos a reflexão. Acredito que a própria rotina de trabalho e a vida dentro dos alojamentos devam ser levados em consideração como causadores de uma insatisfação generalizada.

3.3 Saindo.

A saída do emprego, a demissão, é um processo semelhante à contratação. Durante a contratação o candidato à vaga de trabalho vai “fichar”, ao passo que ao sair é preciso “correr a quita”. O trabalhador dispensado do trabalho, por demissão ou por pedido próprio, recebe um aviso do encarregado da equipe quando o trabalho pode ser encerrado. Após isto, o trabalhador pode ir ao RH, apresentar-se e conferir se o andamento do processo.

É necessário, então, passar por três momentos. Um primeiro corresponde ao preenchimento do formulário dos cartões Maxxcard, o segundo à possível necessidade de passagens para o retorno para os municípios de residência. A terceira etapa é a realização de exames médicos feitos, dessa vez, em um ambulatório nos próprios canteiros de obra. Os exames são semelhantes àqueles realizados durante a contratação e servem para atestar que não houve nenhuma alteração nas capacidades físicas. Caso o trabalhador apresente traumas resultantes dos trabalhos que afetem suas capacidades, ele não pode deixar o emprego até que o consórcio realize o tratamento adequado. Uma última etapa dos exames é a realização de um laudo psicológico, etapa que não existe durante a contratação.

A finalização do documento de saída é feita com o recolhimento de carimbos em todos os setores da obra, até onde não fora exercido nenhum trabalho, e no alojamento, mesmo que a pessoa não tenha residido em um. Por fim, entrega-se o EPI (Equipamento de Proteção Individual que varia de acordo com a atividade desempenhada, porém que se destina a proteger partes do corpo, exemplificado por capacete, botas e óculos de proteção). A partir de então, inicia-se um tempo de espera para a finalização do processo quando a pessoa poderá “dar baixa na carteira”. Isso ocorre após o processo ser computado dentro da empresa contratante. Feito isso, o trabalhador demitido pode receber um acerto financeiro com a empresa sobre eventuais dias de trabalho que ficaram fora do último salário ou indenizações, quando for o caso.

O momento do acerto financeiro pode ser conflituoso entre os trabalhadores e empresa que os contrata para atuar dentro das obras de Belo Monte. Durante o trabalho de campo, pude acompanhar um dia no escritório da empresa Real Terra, terceirizada que realizava serviços na área de terraplanagem e que estava dispensando trabalhadores do quadro em razão das chuvas. O prazo limite para o pagamento dos valores combinados havia coincidido com os últimos dias úteis antes do feriado de Carnaval e no dia 29 de fevereiro,

uma sexta-feira. Muitos haviam se reunido no escritório da empresa para fazer pressão.

O escritório da Real Terra localizava-se na rua via Oeste, na esquina com a Passagem Palagi. Também ficava próximo à Avenida João Rodrigues, em um ponto de bastante movimento de trabalhadores aguardando o transporte do consórcio. O escritório foi instalado em uma casa alugada pela empresa que antes havia servido como residência. Esta possuía dois portões, estando aquele localizado na via Oeste aberto para o atendimento e o segundo utilizado para entrada e saída de veículos da empresa. O trecho da via imediatamente em frente ao escritório, assim como a área da garagem estavam ocupados por trabalhadores que aguardavam uma resposta sobre os pagamentos atrasados. Aqueles que estavam morando nos alojamentos haviam saído de dentro da obra, alguns aguardavam com bagagens, malas e sacolas e outros as haviam deixado na casa de conhecidos ou mesmo na recepção de hotéis em Altamira. Muitos dependiam do dinheiro para poderem retornar a suas cidades de origem a tempo de passar o feriado de Carnaval.

Por volta das 8 horas da manhã, quando o portão foi aberto, apenas uma recepcionista estava dentro do escritório. Os trabalhadores que já estava aguardando por um tempo reclamavam da falta de respostas de uma funcionária que apenas informava que todos deviam aguardar a chegada do representante da Real Terra em Altamira. Alguns trabalhadores comentavam sobre a possibilidade de outros funcionários estarem utilizando o outro portão para entrar e sair do local dentro de carros, evitando o contato com os trabalhadores. Por volta de 10hrs, foi dada a notícia de que os pagamentos não haviam sido feitos por causa da falta de repasse do dinheiro pelo setor financeiro do CCBM. Nesse momento, os trabalhadores, que haviam se aglutinado próximos à porta da recepção do escritório para receber a notícia, ressaltaram que o último posicionamento recebido dizia que pagamento já deveria ter sido garantido àquela altura. Segundo eles, o problema era que o acordo havia sido apenas verbal, sem nenhum documento assinado que promettesse o pagamento antes do dia 29. Após a notícia alguns ameaçaram tumulto e outros levantaram a hipótese de passar a noite ali mesmo na sede da empresa.

Por volta das 11h30, um executivo da empresa se aproximou do grupo e sugeriu que dentre os trabalhadores fosse delegado um representante para acompanhá-lo até o Sítio Belo Monte para tratar do assunto com o responsável pelo setor financeiro de toda a obra. O executivo afirmou, durante todo o tempo em que sugeriu a ida à obra, que o que estava prejudicando os trabalhadores atingia a empresa como um todo, o nome da firma, segundo

ele, havia ficado “na lama”. O retorno de todos ocorreu depois do almoço, após um período de expectativa dos que haviam ficado junto ao escritório.

O retorno do grupo ao escritório foi seguido da notícia: os pagamentos só aconteceriam depois do carnaval, na quinta-feira dia 6 de março. O trabalhador que havia ido como representante afirmou que havia falado diretamente com a pessoa responsável pelo pagamento de todos os funcionários em Belo Monte e que este havia dito que naquele dia os pagamentos estavam sendo feitos para os trabalhadores do quadro do CCBM e que no próximo dia útil haveria o repasse para as terceirizadas. Apesar de, na primeira conversa, todos terem frisado como seria necessário que um documento fosse feito para que houvesse certeza de que as promessas seriam cumpridas, daquela vez o representante informou que isso não havia ocorrido, mas que confiava que o pagamento ocorreria na data porque havia “sentido firmeza” nas palavras e no gesto do funcionário responsável.



Trabalhadores aguardam resposta sobre pagamentos no escritório da Real Terra antes do carnaval. Foto: Raoni Giralдин

Assim como a contratação é um processo de estabelecimento do trabalhador na região de Altamira ao mesmo tempo em que o estabelece no emprego, para muitos que estão em processo de demissão, deixar a região passa a ser crucial. O tempo entre o último dia de

trabalho e o acerto final das contas é variado e depende de quão rápido a “quita” demora para “correr” entre os supervisores das equipes de trabalho e a empresa que mantém os registros, além do tempo para serem feitos os pagamentos finais. No caso descrito anteriormente, a proximidade de um período de feriado de vários dias contribuía para a lentidão do processo de negociação, marcando as diferenças entre os trabalhadores do quadro do consórcio e aqueles de empresas terceirizadas. Entre os trabalhadores, o feriado representava o risco de passar uma data importante do ano longe das suas cidades de origem. Para alguns, o pagamento depois do feriado não serviria para nada, já que precisariam manter-se na cidade mais uma semana. Um trabalhador disse que “qualquer mil reais iria servir”, outro se perguntava: “Será que vai ter que sair sangue para a gente receber?” Vendo que não haveria mais chances de resposta da empresa, um trabalhador de Miranorte, Tocantins, tentava contatar um amigo caminhoneiro que estava trazendo abacaxis para Altamira a fim de saber se conseguiria voltar para o Tocantins de carona, ainda no mesmo dia.

Quando é de iniciativa do próprio trabalhador, a demissão muitas vezes reflete os descontentamentos deste com a situação de trabalho e moradia em Altamira e, principalmente, a falta de classificação após os seis meses iniciais nas obras. Quando uma pessoa chega para trabalhar, seu objetivo é ser classificado para ter o direito a melhores pagamentos e a visitas periódicas à cidade de origem. Muitos desistem do emprego na hidrelétrica para tentar outros serviços em Altamira. Alberto, cuja entrevista foi citada anteriormente, se casou aos 20 anos de idade e pretendia ficar mais tempo na cidade para fazer alguns “bicos” e tirar a carteira de motorista que era mais barata em Altamira que na sua cidade de origem, Tucuruí. Entretanto ele ainda não sabia com o que iria trabalhar.

A saída, assim como a chegada representam um risco que o trabalhador corre e que, muitas vezes, consome suas economias. O custo elevado de vida na cidade, principalmente relacionado à habitação, é algo que pesa para quem precisa ficar em Altamira sem trabalhar. O descontentamento com o trabalho muitas vezes reflete-se no próprio desinteresse em receber qualquer quantia quando se rompem os vínculos empregatícios. Recai, sobre o sujeito nessa situação, os riscos associados ao que se pode “perder”, fazendo do trabalhador descontente com o trabalho e renunciante dos acordos com a empresa que o contratou, uma figura que também é associada à violência em Altamira

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

A literatura antropológica, ao falar de trabalhadores em sistemas industriais, como o caso da construção de Brasília (RIBEIRO, 2008), Yacyretá (idem, 1991), das fábricas de tecido em Paulista, Pernambuco (LEITE LOPES, 1988), ou da Companhia Siderúrgica Nacional (MOREL, 1989), traz como um tema central a necessidade de imobilização da força de trabalho. Para isso, é preciso construir moradias destinadas aos funcionários, evitando a sua dispersão que “implicaria não poder efetivamente subordiná-los a um controle cotidiano ajustado aos interesses da atividade produtiva, o que é garantido pela imobilização da força de trabalho no acampamento” (RIBEIRO, 2008: 127).

Este também é o caso de Belo Monte, uma vez que a presença de acampamentos atende a maioria dos trabalhadores que atuam na obra e é uma das maneiras pelas quais o consórcio responsável consegue dar conta de administrar o contingente humano necessário para a realização da construção. Abordei, nesta dissertação, a maneira como essa grande quantidade de pessoas envolvidas no projeto de construção exerce impacto sobre a cidade de Altamira e como os trabalhadores experimentam certas características do grande projeto em que trabalham. Para isso, tratei da história dos projetos na região leste da “Amazônia Legal”, como os efeitos da construção da Transamazônica e da hidrelétrica de Tucuruí, por exemplo. Nos dias atuais, a ocupação humana na região vem imprimindo seus efeitos a partir dos resultados imediatos das obras na região do município de Altamira.

A área da antropologia preocupada com a investigação do desenvolvimento econômico nas sociedades capitalistas, pretende estudar a maneira como ocorrem os eventos significantes para a sua expansão. Estes processos estão bem exemplificados na maneira como os sistemas fabris se constituem. O surgimento destes sistemas envolve a construção de unidades produtivas e a operação das mesmas. Uma vez que construção e operação muitas vezes envolvem atividades de natureza bastante diversa, pode-se dizer que há a indústria propriamente dita e uma indústria de “fazer indústrias” que é o caso da construção civil pesada. Comparando a construção com a operação, uma usina hidrelétrica emprega muito

mais trabalhadores durante as obras do que durante o seu funcionamento, dada as necessidades de profundas alterações na geografia local, desviando curso de rios e construindo canais e barramentos.

Esta diferença no número dos contingentes de trabalhadores faz com que a construção de uma hidrelétrica de grande porte seja um grande evento para as cidades próximas a ela. Por um tempo são anunciados os benefícios de sua execução, no seu decorrer há um crescimento da populações e dos serviços ofertados na cidade. Para o comércio, a existência de um projeto como esse significa um aumento exponencial no números de consumidores potenciais. A sua conclusão é acompanhada por uma retração populacional, uma vez que as atividades que persistem após o fim das obras não chegam perto de fornecer o número de empregos que existiam durante a construção.

Há, dessa forma, uma questão presente a partir do momento em que as autoridades competentes decidem pela contratação de empresas que irão construir uma hidrelétrica: os assentamentos urbanos na região próxima ao projeto de construção receberão um contingente humano que ficará ali somente durante a construção. Sabe-se que a maioria deste contingente será de homens solteiros ou desacompanhados das famílias que estabelecerão residência em períodos que vão de alguns meses a poucos anos, no máximo.

O estudo realizado junto aos trabalhadores do Consórcio Construtor Belo Monte em Altamira não abordou os elementos que caracterizam a imobilização do trabalhador dentro dos acampamentos enquanto algo em si, uma vez que não tive acesso à área de construção, onde os trabalhos são realizados. A partir daí, procurei entender a maneira como esta imobilização se torna possível dentro de um contexto regional preexistente e como transcorre uma parte importante da vida nesse sistema de trabalho: as passagens pela cidade. Desta forma, a visão que se obtém dos sujeitos neste contexto possui fortes elementos de contraste com o centro urbano enquanto contexto prévio, exaltando características que definem estes trabalhadores como um tipo específico de migrantes.

O crescimento do núcleo urbano de Altamira esteve relacionado com a exploração de recursos da floresta como a borracha e a madeira e também com os planos estatais de desenvolvimento regional, como no caso da construção da BR-153 e da rodovia Transamazônica. A execução de Belo Monte pode ser encarada como uma continuação dos planos de expansão econômica da região, baseados em pesquisas realizadas por órgãos federais, como o Projeto Radam, e executados por empreendimentos privados. A ocupação

humana durante a construção da Transamazônica foi um fenômeno explorado por Emílio Morán (1981) enquanto uma experiência de criação de comunidades rurais ao longo da rodovia. Belo Monte é um evento mais localizado ao redor da Volta Grande do Xingu e mais denso em termos populacionais.

A configuração atual de Altamira possui elementos característicos dos processos de aglomeração urbana causada pelos planos de desenvolvimento do Estado brasileiro e dos ciclos migratórios comuns às cidades industriais ou em processo de industrialização. Os operários da construção civil pesada na cidade estabelecem uma dinâmica que corresponde a uma relação entre populações locais e trabalhadores temporários que migram e ocupam o espaço urbano de forma transitória. Este foi um tema explorado pela antropologia urbana em seu início, entre os pensadores da Escola de Chicago como Park (1987 [1916]). Ao final do capítulo 2, procurei pontuar essas questões, atentando para a maneira como o crescimento dos influxos populacionais em Altamira guarda paralelos com estudos urbanos clássicos e contemporâneos.

A presença da hidrelétrica no local, desde a fase de elaboração do projeto e das consultas populares, significa uma configuração espacial e temporal específica (ROCHA, 2014) e coloca em descompasso os executores do projeto e a população local. No caso do meio urbano pesquisado, esta população local é composta pelos moradores que habitam previamente Altamira que podem ou não desempenhar atividades econômicas relacionadas com as obras²⁹. Um dos efeitos do descompasso é a incapacidade de ter-se uma previsão sobre o destino da economia local após o término das obras. Ao mesmo tempo a procura por um rápido faturamento no contexto aquecido pelo influxo de capitais na região provocou uma alta generalizada nos preços de bens e serviços em Altamira.

As opiniões a respeito da hidrelétrica dividem a população local com quem conversei. Algumas pessoas relatam a importância de se manter o Xingu da maneira como está, preservando a sua vazão e as áreas nas suas margens. Outras pessoas relatam as vantagens do projeto hidrelétrico que abriu novas oportunidades de trabalho para comerciantes e prestadores de serviços. Um outro fator positivo levantado foi o das vantagens em se ter o acesso, agora, a recursos minerais como o ouro, que existiriam no leito do rio e que estariam sendo descobertos por meio de intervenções em escala industrial.

29 Entre as atividades econômicas desempenhadas por moradores locais e relacionadas com as obras da hidrelétrica, existem os prestadores de serviço e vendedores envolvidos com hotéis, restaurantes, lojas de aparelhos eletrônicos, oficinas mecânicas, clínicas médicas, vendedores ambulantes, *lan houses*.

As atividades que alteram as configurações do rio tensionam a opinião pública a respeito das vantagens da barragem, apresentando tanto opiniões favoráveis como contrárias. No que diz respeito à cidade de Altamira, os efeitos da presença da obra sobre o município atrai poucas opiniões positivas. O trânsito congestionado nas saídas da cidade e o aumento da violência somam-se aos atrasos nas obras de saneamento prometidas pelo projeto da hidrelétrica e fazem que, no contexto urbano, exista um cenário de desconforto e insegurança.

Os trabalhadores, junto aos quais realizei meus estudos, não se encaixam na categoria de “planejadores” ou “tomadores de decisão”, não possuindo uma ação direta sobre as decisões de como decorre a construção. Todavia, não fazem parte da “população local”. Mesmo entre aqueles trabalhadores que habitam Altamira, muitos não possuem documentos para alegar residência local. Os trabalhadores não são responsáveis pela existência do projeto, pela realização das obras da forma como acabou sendo, nem pelos atrasos no cumprimento dos acordos no que diz respeito à infraestrutura urbana. Eles também não são moradores locais, apesar de acessar serviços específicos da cidade e frequentá-la periodicamente.

Dessa forma, quem trabalha nas obras faz uso da cidade sem estar na categoria de residente e se torna agente das mudanças introduzidas pelas obras pelo fato de que a sua própria presença é a reverberação dos efeitos delas no contexto urbano. Em especial, a condição de “peão” encarna problemas oriundos da implementação do projeto hidrelétrico no meio urbano. Estes trabalhadores estão nas pontas das hierarquias da obra, não dispendo dos aparatos para uma acomodação temporária na região tal qual os engenheiros e funcionários de cargos elevados, que possuem veículos de trabalho, casas e diárias em hotéis. Sua presença está mais imersa no cotidiano de Altamira, onde dividem de maneira mais direta os serviços com a população.

Os envolvidos na construção do projeto, comportando todos os funcionários do consórcio responsável, os executivos, engenheiros e os “peões”, possuem um tempo de trabalho relativamente curto no local, dada a característica específica da indústria da construção civil pesada, já bem discutida por Ribeiro (1991). O que observei foi que, apesar de uma inegável efemeridade de todo o processo de construção, a rotina das pessoas que se estabelecem na região para trabalhar nesse contexto é presente nos núcleos urbanos anexos. Dessa forma, deve-se considerar não somente a dinâmica que se estabelece no sistema “fábrica/vila operária” (LEITE LOPES, 1988) ou, mais especificamente, no sistema “grande obra/acampamento” (RIBEIRO, 2008), mas também na relação entre o sistema dos postos de

trabalho e dos alojamentos em conjunto com os núcleos urbanos próximos, quando estes existem.

A observação de uma cidade próxima a uma grande obra permitiu ver a maneira como a vivência dos trabalhadores ocorre em termos opostos àqueles que se estabelecem na relação acampamento/grande projeto. Enquanto que, dentro dos portões das obras, no território controlado pelo consórcio, tudo está voltado para a manutenção da ordem, imobilização e controle das pessoas que trabalham, a cidade está associada a trânsitos e consumos que fogem dos enquadramentos disciplinares dos alojamentos. É por ela que se chega e também por onde se sai, seja de uma maneira regular, como é o caso das “baixadas” que se perpetuam de maneira rotineira, seja na contratação e demissão do trabalhador, onde este precisa acionar serviços diversos da cidade e demonstrar a sua capacidade de obter os documentos necessários para a chegada ou a saída dentro de um tempo compatível com seus planos pessoais.

O acesso aos serviços urbanos por parte dos trabalhadores residentes no alojamento, assim como por aqueles que moram no meio urbano temporariamente, não é algo levado em conta no planejamento do cenário da execução das obras. Espera-se, em certa medida, que o aparato oferecido pelo consórcio dentro dos alojamentos seja suficiente para manter todos entretidos entre as “baixadas”. A proibição do consumo de bebidas alcoólicas, assim como do contato com pessoas do sexo oposto dentro da área do consórcio, acaba sendo um motivo que leva muitos a frequentarem a cidade. Os trânsitos que configuram o período de folga semanal, concentrada no domingo, criam situações de maior aglomeração de trabalhadores na cidade, gerando um contraste com a população local e demonstrando a falta de espaço para os trabalhadores dentro da cidade. Acaba-se, portanto, por utilizar um espaço público específico: as calçadas e ruas na margem do Xingu, que passam a ser utilizadas intensamente como local de parada, de ocupação para a música, para as brincadeiras, romances e consumo de álcool.

As aglomerações de trabalhadores demarcam a maneira como uma grande obra difere de uma cidade de pouco menos de 100 mil habitantes, como era o caso de Altamira antes da chegada de Belo Monte. As aglomerações são súbitas e para elas não existe plano de ação diferente da ação policial, atuante durante as confusões e crimes que porventura ocorram. O grande número de pessoas que se aglomera poderia ocupar uma área duas ou até três vezes maior do que o espaço utilizado. O acréscimo populacional, entretanto, não justifica

investimentos de longo prazo, dado o término das obras em um período relativamente curto. A presença dos trabalhadores na cidade demonstra o descompasso entre os limites dos investimentos voltados para a população e economia locais e os efeitos da enorme capacidade de mobilização de pessoas do consórcio construtor de uma grande obra.

A chegada, saída ou a frequência de trabalhadores na cidade associa-se às ideias de “invasão” e “risco”. Estas se compõem sobre a maneira como são realizadas as “fugas” das rotinas de vida dos alojamentos, marcadas pelas histórias de abuso no consumo de bebidas alcoólicas e brigas que se concentram na primeira semana após o recebimento dos pagamentos. A inexistência de uma residência fixa na cidade é um fator agravante, que faria com que os mesmos trabalhadores tivessem menos o que “perder” em situações de violência. As obras colocam a cidade toda num certo ritmo diferente e o trabalhador costuma ser um dos vetores da estranheza entre o moradores e o projeto. Os trabalhadores que ocupam os cargos mais baixos da hierarquia da construção civil pesada são aqueles que acabam por figurar mais intensamente no cenário urbano. Em boa medida, a “invasão” ocorre pela ausência de ampliação dos espaços públicos voltados para esses trabalhadores.

Observar a maneira como os trabalhadores inserem-se na cidade de Altamira, partindo da análise das situações mais comuns das quais participam, assim como da maneira mais comumente empregada para se lembrar de suas presenças, possibilitou encontrar algumas peculiaridades relativas aos problemas decorrentes da implementação da hidrelétrica sobre o núcleo urbano. Trata-se de questões diferentes das correspondentes à construção de Belo Monte com relação às temáticas indígenas ou ambientais. Estas possuem atores mais definidos (o CCBM, a Eletronorte, a Norte Energia, as populações nas áreas de impacto e suas organizações políticas).

Enquanto no âmbito das negociações sobre o destino dos territórios impactados pelas mudanças do curso do Xingu discute-se os efeitos permanentes no meio físico, social e cultural, levando eventualmente a revisões nos projetos hídricos e nos projetos ambientais em vigor, no meio urbano os resultados parecem ser mais imprevisíveis. A geologia, geografia e engenharia conseguem prever com bastante precisão para onde o rio irá jogar suas águas em cada arranjo proposto, já as empresas contratantes, os administradores do alojamentos e os gestores públicos urbanos pouco sabem quais serão as condições dos residentes temporários da região.

A presença dos trabalhadores pesquisados na cidade diz respeito aos processos de

chegada e de saída, e às folgas semanais. Chegar e sair da região, assim como dos postos de trabalho nas obras, são processos análogos e opostos, marcados pela lentidão em “fichar” e “correr a quita”, respectivamente. Durante esses dois períodos é quando a condição desterritorializada se torna mais evidente, dada a indisponibilidade dos alojamentos quando não se trabalha. A administração do dinheiro também é um fator importante para os trabalhadores em trânsito, dados os preços elevados de acomodação e alimentação em Altamira, praticados durante as obras.

Esta pesquisa procurou falar dos trabalhadores a partir de Altamira e teve como enfoque a maneira como este grupo imprime as suas marcas na realidade local, como chegam e passam a ser força de trabalho naquela região. Nesse último caso, os temas ensaiados ao longo da dissertação falam sobre a maneira pela qual os trabalhadores estabelecem as estratégias para se estabelecer na região, entre os alojamentos e aluguel de casas.

Apesar da condição transitória daqueles que podem ser chamados de “trabalhadores de barragens”, “barrageiros” ou “peões”, a “Presença” dessas pessoas em Altamira, foi pensada por mim como uma existência impactante e, em boa medida, componente de um drama intenso. Coloco o termo “Presença” com letra inicial maiúscula para diferenciá-lo do uso mais corriqueiro em outras partes do texto, fazendo referência àquilo que havia pensado quando elaborei o título desta dissertação. Esta palavra pode ser entendida enquanto um termo relacional que depende da existência em um contexto. Este, no caso, é o de uma cidade do Xingu e da Transamazônica, de imenso território e que foi palco de debates a respeito dos direitos de populações indígenas, rurais e extrativistas nas últimas décadas. A visibilidade dos trabalhadores de Belo Monte de certa forma é reduzida pela importância de outras agendas de discussão.

Não posso afirmar que a minha pesquisa produziu uma visão do que seria o “modo de vida” do trabalhador de Belo Monte. O que consegui, nesse sentido, foi relatar um pouco do “tornar-se” e do “deixar de ser” trabalhador nessa grande obra. Creio que durante todo o tempo lidei com travessias de fronteiras que separam a cidade dos canteiros, a condição de “pessoa de fora” e de morador local. Esta foi a maneira que utilizei para pensar um cenário onde, como diz Ulf Hannerz “as comunidades são diásporas e as fronteiras na realidade não imobilizam mas, curiosamente, são atravessadas.” (1997:8). Os trânsitos, que podem ser pensados enquanto fluxos, tema debatido pelo autor mencionado, são bons para pensar as fronteiras que são estabelecidas e repercutem no cotidiano. Este trabalho tem

interesse na explicação dos efeitos de suas travessias.

Este também foi um testemunho do que aconteceu em Altamira no início de 2014, à luz da conjuntura política das obras daquela que será a maior hidrelétrica brasileira quando concluída. Reconhecendo a comunidade de pesquisadores que vêm dedicando-se a discutir a necessidade, os efeitos e as contradições do AHE Belo Monte, procurei retratar como ocorreu a passagem de uma parcela dos trabalhadores envolvidos nas obras e que acabaram por chegar e instalar-se na região. Minhas intenções foram de construir uma pesquisa que desse conta de discutir tanto aspectos do projeto em si, do crescimento do núcleo urbano de Altamira e também das rotinas de quem ali chega.

Espero oferecer contribuições para a discussão das condições de vida e de trabalho de atores por trás de grandes eventos nacionais, cujos holofotes muitas vezes não os iluminam suficientemente. Os trabalhadores de grandes obras, atuantes na indústria da construção civil pesada, desafiam a etnografia por mover-se de acordo com a execução de cada projeto de construção. Assim, esta pesquisa também transitou por diferentes contextos e foi influenciada por diferentes tipos de informação. O investimento numa etnografia que possui como foco os trabalhadores de empresas presentes em grandes eventos da economia e política mundiais, tendo como ponto de partida o contexto urbano, mostrou-se profícuo para a compreensão de estratégias em contextos complexos que são difíceis para a vivência, trabalho e pesquisa de campo.

Belo Monte ainda não funciona de maneira plena. A quantidade de energia a ser gerada ainda não foi colocada à prova, da mesma forma como os efeitos do barramento do rio ainda não foram observados. As consequências para o ambiente ocorrerão especialmente quando as obras estiverem concluídas e quando Belo Monte estiver em relação com os regimes de água próprios do Xingu. A construção de outras centrais elétricas no rio é uma possibilidade que, apesar de descartada por alguns setores, pode vir a acontecer nas próximas décadas. Para esses ou novos empreendimentos, a hidrelétrica na Volta Grande será uma experiência que orientará novas medidas da engenharia, que testa processos, técnicas e máquinas. Dessa forma também deve ser para as Ciências Sociais, que podem compreender melhor os efeitos de um empreendimento desta escala na atualidade, de forma a contribuir para a discussão que visa evitar ou ao menos minimizar os efeitos negativos do crescimento do setor hidrelétrico brasileiro e seus atuais impactos sobre as cidades e os rios da Amazônia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- ALBERT, B.; LE TOURNEAU, F. 2007. Ethnogeography and Resource Use among the Yanomami: Toward a Model of “Reticular Space.”. *Current Anthropology*, v. 48, n. 4, pp. 584–592.
- ANDRADE, P. 2010. “Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta”: Getúlio Vargas e a revista “Cultura Política” redescobrem a Amazônia (1940-1941). *Boletim Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas*, v. 5, n. 2, pp. 453–468.
- ASSIS, L. G. R. 2007. *As Margens da UHE Corumbá IV, Goiás, Brasil: desafio antropológico entre redes, enclaves, cosmografias e moralidades*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, Brasília. 318 p.
- BAINES, S. G. 2000. Imagens de liderança indígena e o Programa Waimiri-Atroari: índios e usinas hidrelétricas na Amazônia. *Revista de Antropologia*, v. 43, n. 2, pp. 141–163.
- BALÉE, W. 1993. Biodiversidade e índios amazônicos. In: VIVEIROS DE CASTRO, E. DE; CUNHA, M. C. DA (orgs.). *Amazônia: Etnologia e História Indígena*. São Paulo: FAPESP. pp. 385–393.
- BARRETTO FILHO, H. T. 2006. Populações tradicionais: Introdução crítica da ecologia política de uma noção. In: ADAMS, C.; MURRIETA, R.; NEVES, W. (orgs.). *Sociedades Caboclas Amazônicas: Modernidade e Invisibilidade*. São Paulo: Anablume. pp. 109-143.
- _____. 2010. Prólogo: Os Conhecimentos Tradicionais no Marco da Intercientificidade. In: *Conhecimentos Tradicionais para o Século XXI: Etnografias de Intercientificidade*. São Paulo: Anablume. pp. 9–30.
- BARROS, T. A. 2009. Belo Monte de FHC a Lula. Sentidos e discursos do desenvolvimento energético na Amazônia na mídia (1999 a 2006). Curitiba: *XXXII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação*. Curitiba. pp. 1-12.
- BELAUNDE, L. E.; ECHEVERRI, J. A. 2008. Como un padre que da consejo. In: LENAERTS, M.; SPADAFORA, A. M. (Eds.). *Pueblos indígenas, plantas y mercados*. [s.l.] Zeta Books pp. 103–131.
- BRASIL, DNPM. 1974. *Projeto Radam: levantamento de recursos naturais volume 4*. Belém. 521 p.

- CALLON, M. 1986. Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St Brieuc Bay. In: LAW, J. (Ed.). *Power, action and belief: a new sociology of knowledge?* London: Routledge. pp. 196–223.
- CRUZ, C. B. 2010. Grandes projetos de investimento: a construção de hidrelétricas e a criação de novos territórios. *Sociedade e Natureza*, v. 22, n. 1, p. 181–190.
- DIAMOND, S.; POIRIER, C. 2010. Brazil's Native Peoples and the Belo Monte Dam: A Case Study. *NACLA Report on the Americas*, v. 43, pp. 25–29.
- DINIZ, C. C. 1987. *Capitalismo, Recursos Naturais e Espaço: Análise do papel dos recursos naturais e dos transportes para a dinâmica geográfica da produção agropecuária e mineral no Brasil e seus efeitos no padrão regional brasileiro*. Tese (Doutorado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade de Campinas, Campinas. 271 p.
- DOVE, M. R. 2005. The life-cycle of indigenous knowledge, and the case of natural rubber production. In: ELLEN, R.; PARKES, P.; BICKER, A. (EDS.). *Indigenous Environmental Knowledge and its Transformations: Critical Anthropological Perspectives*. [s.l.] Harwood Academic Publishers. pp. 209-248.
- ECHEVERRI, J. A. 2004. Territorio como cuerpo y territorio como naturaleza: ¿Diálogo intercultural? In: SURRALLÉS, A.; GARCÍA HIERRO, P. (Eds.). *Tierra adentro. Territorio indígena y percepción del entorno*. Copenhagen: Grupo Internacional de trabajo sobre Assuntos Indígenas,. pp. 259–275.
- ELETROBRÁS. 2009. RIMA – Relatório de Impacto Ambiental – Aproveitamento Hidrelétrico Belo Monte. s/l. 197 p.
- FARIA, I. D. 2004. *O DESCOMPASSO E O PIROSCÓPIO: Uma análise dos conflitos socioambientais do projeto da Usina Hidrelétrica Belo Monte*. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável) - Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Brasília, 2004. 390 p.
- FEARNSIDE, P. M. 2011. A Usina Hidrelétrica de Belo Monte em pauta. *Conservação Internacional*, n. 7. pp. 4-20.
- FERREIRA, R. N. 1989. *Amazônia – realidade cheia de perspectivas*. Belém: Sudam. 151 p.
- FIGUEIREDO, V. 1976. *Altamira: Latitude e Esperança*. Belém: Falangola. 186 p.
- FURTADO, C. 1970. *Formação econômica do Brasil*. 10. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 248 p.
- GIRALDIN, R. M. 2012. *Mapeando o Trabalho na Companhia Siderúrgica Nacional (CSN): Da gestão militar ao “modelo japonês”: 1975-2010*. Monografia (Graduação em Ciências Sociais) - Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, Brasília. 50 p.

- IBGE. 2006 *Censo Agropecuário*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- _____. 2010. *Censo Populacional*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- _____. 2014. ESTIMATIVAS DA POPULAÇÃO RESIDENTE NOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- HANNERZ, U. 1997. Fluxos, Fronteiras, Híbridos: Palavras-Chave Da Antropologia Transnacional. *MANA*, v. 3, n. 1, pp. 7–39.
- HERZFELD, M. 2009. *Evicted from Eternity: The Restructuring of Modern Rome*. Chicago and London: University of Chicago Press. 372 p.
- KARPINSKI, C. 2007. *Sobre as Águas a Memória: Relações de Poder e Subjetividades Durante a Implantação da Usina Hidrelétrica de Salto Caxias (Paraná, 1989-2001)*. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 126 p.
- LEFEBVRE, H. 2000. *La production de l'espace*. 4 e éd. Paris: Éditions Anthropos. 485 p.
- LEITE, R. P. 2007. *Contra-usos da cidade: Lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. 2. ed. Campinas: Editora Unicamp. 376 p.
- LEITE LOPES, J. S. 1976. *O Vapor do Diabo: O trabalho dos operários do açúcar*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 220 p.
- _____. 1988. *A Tecelagem dos Conflitos de Classe na Cidade das Chaminés*. Brasília: Editora Universidade de Brasília. 623 p.
- LEMOES, C. F. 2007. *O Processo Sociotécnico de Eletrificação na Amazônia: articulações e contradições entre Estado, capital e território (1890 a 1990)*. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 342 p.
- MARQUES, G. S. 2013. SPVEA: O Estado na crise do desenvolvimento regional amazônico (1953- 1966). *REVISTA Sociedade Brasileira de Economia Política*, n. 34, pp. 163–198, 2013.
- MENZIES, C. R. (org.). 2006. *Traditional Ecological Knowledge and Natural Resource Management*. Omaha, University of Nebraska Press. 273 p.
- MONTEIRO, M. A.; MONTEIRO, Eder F. 2009. Amazônia: Os (des) caminhos da cadeia produtiva do alumínio. In: ALMEIDA, R (org.). *Alumínio na Amazônia: Saúde do Trabalhador, Meio Ambiente e Movimento Social*. São Luis: Fórum Carajás. 154 p.
- MORAN, E. F. 1981. *Developing the Amazon*. Bloomington: Indiana University Press. 292 p.
- _____. 2006. *People and Nature: An Introduction do Human Ecological Relations*. 1.

ed. [s.l.] Blackwell Publishing. 218 p.

MOREL, R. L. M. 1989. *A Ferro e Fogo. Construção da “família siderúrgica”: o caso de Volta Redonda (1941-1968)*. Tese (Doutorado em Antropologia) – Departamento de Antropologia, Universidade de São Paulo, São Paulo. 506 p.

NADASDY, P. 2003. *Hunters and Bureaucrats: Power Knowledge, and Aboriginal-State Relations in the Southwest Yukon*. Vancouver: UBC Press. 312 p.

OLIVEIRA FILHO, J. P; COHN, C. (EDS.). 2014. *Belo Monte e a questão indígena*. Brasília: ABA Publicações. 337 p.

PARÁ. 2014. *Estatística Municipal*. Secretaria de Estado de Planejamento, Orçamento e Finanças.

PARK, R. E. 1987 [1916]. A Cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In Velho, Otávio (org.) *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Guanabara. pp. 26-67

PAZ, L. R. L. 2006. *Hidrelétricas e Terras Indígenas na Amazônia: Desenvolvimento Sustentável?*. Tese (Doutorado em Ciências do Planejamento Energético) – Programa de Planejamento Energético, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 232 p.

PEIRANO, M. 2002. This horrible time of papers. Documents and national values. *Série Antropologia*, 312. Brasília: UnB. 62 p.

PEREIRA, I. C. N.; MENEZES, P. M. L. de. 2007. O radar como instrumento de geração da informação espacial para a gestão do território na Amazônia: uma análise do Projeto Radam. *Anais XIII Simposio Brasileiro de Sensoriamento Remoto*. pp. 6913–6920.

PERLONGHER, N. O. 1987. *O Negócio do Michê: prostituição viril em São Paulo*. São Paulo: Editora Brasiliense. 275 p.

PFAFFENBERGER, B. 1992. Social Anthropology of Technology. *Annual Review of Anthropology*, v. 21, p. 491–516.

PINTO, L. F. 2012. De Tucuruí a Belo Monte: a história avança mesmo? *Boletim Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas*, v. 7, n. 3, p. 777–782, 2012.

RIBEIRO, G. L. 1991. *Empresas Transnacionais: Um grande projeto por dentro*. São Paulo: Marco Zero e Anpocs. 189 p.

_____. 2000. *Cultura e Política no Mundo Contemporâneo*. Brasília: Editora da UnB. 320 p.

_____. 2008. *O Capital da Esperança: A experiência dos trabalhadores na construção de Brasília*. Brasília: Editora Universidade de Brasília. 276 p.

_____. 2008. Poder, redes e ideologia no campo do desenvolvimento.

Novos Estudos, v. 80, pp. 109–125.

_____. 2013 Global Flows of Development Models Global Flows of Development Models 1. *Anthropological Forum: A Journal of Social Anthropology and Comparative Sociology*, v. 23, n. 2, pp. 121–141.

_____. 2014. Quanto maior melhor? Projetos de grande escala: uma forma de produção vinculada à expansão de sistemas econômicos. In: OLIVEIRA FILHO, J. P. DE; COHN, C. (orgs.). *Belo Monte e a questão indígena*. Brasília: ABA Publicações. pp. 50-69.

ROCHA, H. J. 2014. O controle do espaço-tempo nos processos de instalação de hidrelétricas. *Tempo Social, Revista de sociologia da USP*, v. 26, n. 1, pp. 259–280.

SANTOS, R. L. 2010. *O Projeto Grande Carajás e Seus Reflexos para as Quebradeiras de Coco de Imperatriz - MA*. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de História, Universidade Federal de Goiás, Goiânia. 192 p.

SCHLANGER, N. 1991. Le fait technique total. *Terrain*, v. 7, n. 16, pp. 114–130.

SEVÁ FILHO, A. O. (ORG). 2005. *Tenotã-Mõ: Alertas sobre as consequências dos projetos hidrelétrico no rio Xingu*. [s.l.] International Rivers Network. 344 p.

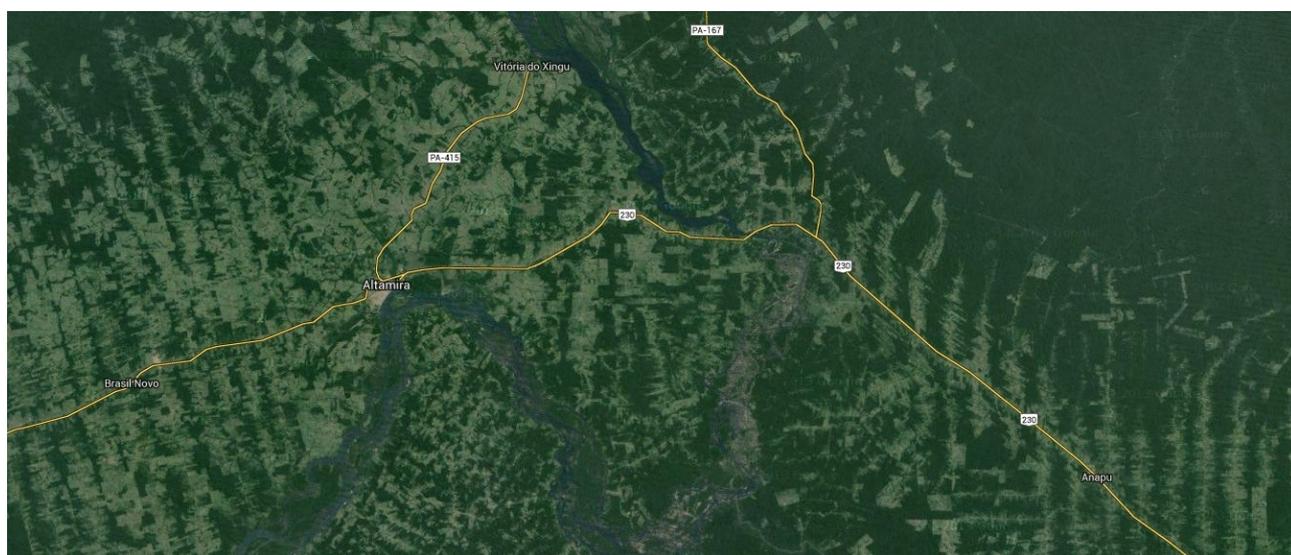
_____. 2008. Problemas intrínsecos e graves da expansão mineral, metalúrgica, petrolífera, e hidrelétrica nas Amazônias. Belo Horizonte, *I Seminário Nacional sobre Desenvolvimento e Conflitos Ambientais*. pp.1-28.

VARGAS, G. 1942. Discurso do rio Amazonas. *Revista Brasileira de Geografia*, volume 4, nº 2. pp. 259-262.

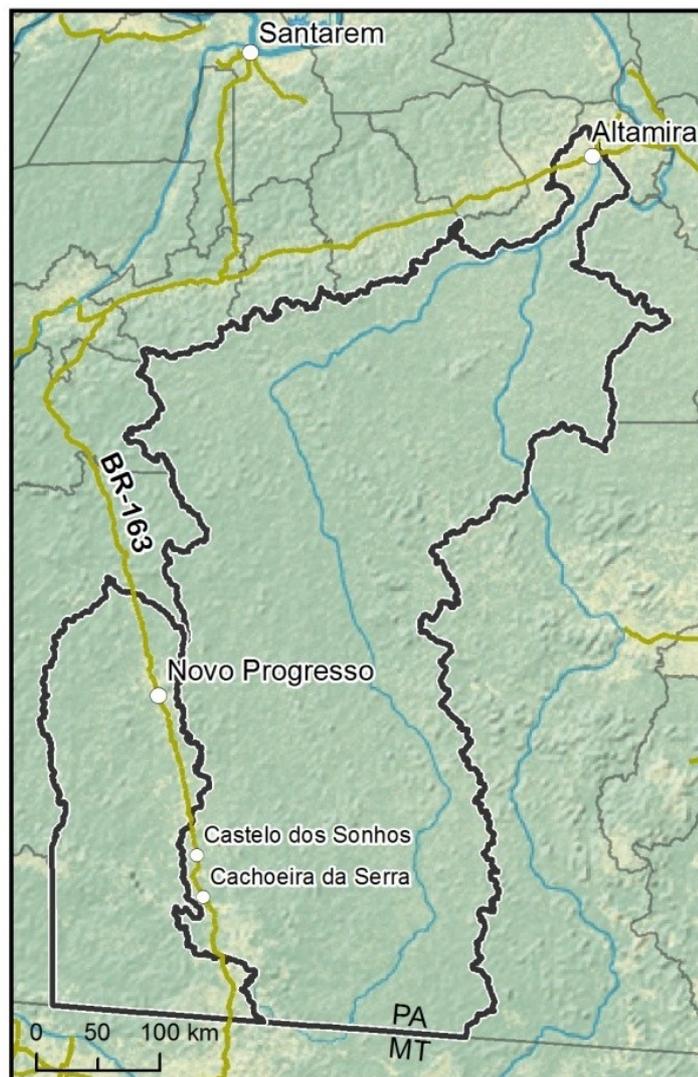
VELHO, O. 1976. *Capitalismo autoritário e campesinato*. São Paulo: Difel. 261 p.

VIANA, R. M. 2003. *Grandes Barragens, Impactos e Reparações: Um estudo de Caso Sobre a Barragem de Itá*. Rio de Janeiro: Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 191 p.

ANEXOS.



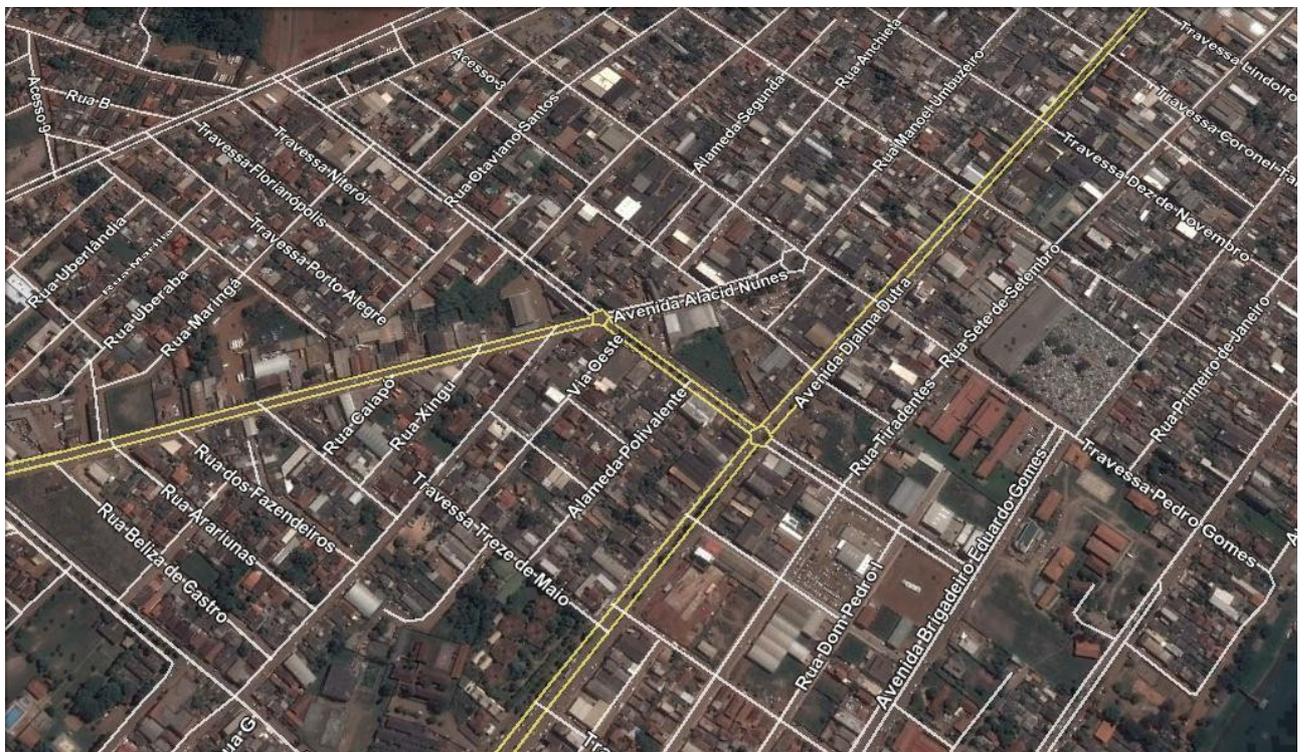
Mapa 1. A volta Grande. Fonte: Google Earth.



Mapa 2: Área municipal de Altamira com região vizinha do município de Novo Progresso. Fonte: <http://www.socioambiental.org>.



Mapa 3: Região da Orla e Centro. Igarapé Altamira no canto nordeste.



Mapa 4. Centro de Altamira. Fonte: Google Earth.



Mapa 5. Localização do antigo RH. Fonte: Google Earth



Mapa 6. Novo RH. Fonte: Google Earth.



Mapa 7. Região da Avenida Perimetral. Fonte: Google Earth.

Tabela 1. - Levantamento dos trabalhadores.

#	SEXO	IDADE	CANTEIRO	ÁREA	ORIGEM	ESTADO CIVIL	TEMPO DECORRIDO (MESES)	TEMPO TOTAL (EST.)	CARGO	HABITAÇÃO	TRABALHOS ANTERIORES NA ÁREA	RECRUTAMENTO
1	M	36			CAPITÃO POÇO - PA	CASADO + 3 FILHOS	6	NÃO SABE	ELETRICISTA	ALOJAMENTO	INDÚSTRIAS DA REGIÃO	AMIGOS
2	M	26	PIMENTAL		MINAÇU - GO	CASADO + 2 FILHOS	12	NÃO SABE	MECÂNICO INDUST.	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ CONJUGE	JIRAU, SERRA DA MESA, SÃO SALVADOR	OBRAS ANTERIORES
3	M	29			REGIÃO DE ALTAMIRA	CASADO	18	12 ~24	TEC. MICROSCOPIA	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	PRIMEIRA VEZ	
4	M	27	PIMENTAL		SÃO LUIS - MA	SOLTEIRO	8	12	OPERADOR DE BOMBA	ALOJAMENTO	VALE DO RIO DOCE	
5	M	30			CASTANHAL - MA	1 FILHO	7	12	SOLDADOR	ALOJAMENTO	JIRAU	OBRAS ANTERIORES
6	M	30	PIMENTAL		PINHEIRO - MA		10	NÃO SABE	ARMADOR	ALOJAMENTO	CHAPADÃO DO SUL, CACHOEIRA (DIVISA MT/MS)	
7	F	26	BELO MONTE		BAHIA		8	NÃO SABE	TERRA PLANAGEM	ALOJAMENTO	BARRAGENS MATO GROSSO E BAHIA	
8	F	40	DIQUES			SOLTEIRA COM FILHOS	5	NÃO SABE	OPERADORA DE ROLO	ALOJAMENTO	BARRAGEM DE ESTREITO	TELEVISÃO
9	M	27	CANAIS		PARAUAPEBAS - PA	CASADO			OPERADOR DE VEÍCULOS PESADOS	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ CONJUGE	JIRAU, TUCURUÍ, MINERAÇÃO	
10	M	46	CANAIS		COELHO NETO - MA		24	36	OPERADOR DE MÁQUINAS	ALTAMIRA - ALUGUEL	PRIMEIRA VEZ	
11	M	37	CANAIS		MIRANORTE - TO	SOLTEIRO	27	NÃO SABE	OPERADOR DE TRATOR	ALTAMIRA - ALUGUEL	BARRAGEM SÃO SALVADOR, BARRAGEM DE PEIXE	
12	M	23	CANAIS		SANTARÉM - PA	SOLTEIRO	16	24	OPERADOR DE MÁQUINAS	ALTAMIRA - FAMÍLIA	PRIMEIRA VEZ	
13	M	57	CANAIS	TERRAPLANAGEM	SANTARÉM - PA	FILHAS	18	28	OPERADOR DE VEÍCULOS PESADOS	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ FILHOS	ALCOA - BAUXITA	ACOMPANHA NOTÍCIAS
14	M	25	PIMENTAL	CIVIL	TUCURUÍ - PA	CASADO COM FILHOS	22	40	MECÂNICO DE REFRIGERAÇÃO	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ CONONJUGE	TUCURUÍ, JIRAU	INDICAÇÃO DE ENCARREGADO
15	M	35	CANAIS	TERRAPLANAGEM	AÇARÉ - CE	CASADO COM FILHOS	22	31	OPERADOR DE ARTICULADOS	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	FERROVIA MIRACEMA - TO, TRANSNORDESTINA	COLEGAS
16	M	30	CANAIS	TERRAPLANAGEM	BARRAS - PI	CASADO	22	NÃO SABE	OPERADOR	ALTAMIRA - ALUGUEL	BRASÍLIA, GOIÁS	AMIGOS
17	M	31	PIMENTAL	CIVIL	ARARI - MA		4	NÃO SABE	ELETRICISTA	ALOJAMENTO	VALE DO RIO DOCE - SÃO LUIS	INDICAÇÃO
18	F	19	DIQUES		ANTAMIRA - MA	SOLTEIRA	8	32	SINALEIRA	ALTAMIRA - ALUGUEL	PRIMEIRA VEZ	ATRAVÉS DE CURSO
19	M	28	BELO MONTE	CIVIL	MANAUS - AM	CASADO COM FILHOS	5	29	ENCARREGADO	ALTAMIRA - ALUGUEL	JIRAU	COLEGAS
20	M	48	BELA VISTA	CIVIL	RAIMUNDO MANGABEIRA - MA	CASADO COM FILHOS	21	NÃO SABE	OPERADOR DE CENTRAL HABILITADA	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ CONJUGE	PRIMEIRA VEZ	COLEGAS
21	F	29	BELA VISTA	CIVIL	LARANJA DO JARI - AP	CASADA	14	NÃO SABE	CONTROLADORA DE FERRAMENTA	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	PRIMEIRA VEZ	RÁDIO
22	F	31	PIMENTAL	CIVIL	CORRENTINA - BA	CASADA	11	NÃO SABE	SINALEIRA	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ CONJUGE	PRIMEIRA VEZ	INTERNET, TV
23	F	30	CANAIS/BELA VISTA	RH	PALMAS - TO	CASADA COM FILHOS	6	NÃO SABE	AUXILIAR ADMINISTRATIVO	ALOJAMENTO	HIDRELÉTRICA DE SÃO SALVADOR	INDICAÇÃO DE ENGENHEIRO
24	M	46	CANAIS	TRANSPORTE	RECIFE - PE	CASADO COM FILHOS	6	16	OPERADOR DE FORA DE ESTRADA	ALOJAMENTO	PETROBRAS PERNAMBUCO	CONTATO COM AGENCIADOR
25	M	32	CANAIS	TERRAPLANAGEM	PRÓPRIA - SE	CASADO COM FILHOS	6	15	MOTORISTA DE CAMINHÃO BASCULANTE	ALOJAMENTO	VALE DO RIO DOCE - MINAS GERAIS	INDICAÇÃO DE ENCARREGADO

Tabela 2. - Levantamento dos trabalhadores (continuação).

#	SEXO	IDADE	CANAL	ÁREA	ORIGEM	ESTADO CIVIL	TEMPO DECORRIDO (MESES)	TEMPO TOTAL (EST.)	CARGO	HABITAÇÃO	TRABALHOS ANTERIORES NA ÁREA	RECRUTAMENTO
26	M	21	CANAIS	MANUTENÇÃO	TUCURUÍ - PA	SOLTEIRO	17	29	MECÂNICO	ALOJAMENTO	PRIMEIRA VEZ	TV, RADIO, INTERNET
27	M	40	CANAIS	ELÉTRICA	PARAÍSO - TO	CASADO	14	26	ELETRICISTA	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ CONJUGE	PRIMEIRA VEZ	AMIGOS
28	M	28	BELO MONTE	TERRAPLANAGEM	ALTAMIRA - PA	SOLTEIRO	5	NÃO SABE	OPERADOR DE FORA DE ESTRADA	ALTAMIRA - FAMÍLIA	PRIMEIRA VEZ	MEIOS DE COMUNICAÇÃO
29	M	23	BELO MONTE	TERRAPLANAGEM	PAULO AFONSO - BA	SOLTEIRO	24	30	OPERADOR DE PERFURATRIZ	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	FERROVIA - PE	INDICAÇÃO DE ENCARREGADO
30	M	42	BELA VISTA	ELÉTRICA	CAROLINA - MA	SOLTEIRO COM FILHOS	0	NÃO SABE	ELETRICISTA	ALTAMIRA - CASA PRÓPRIA	TUCURUÍ - PA	NOTÍCIAS
31	M	27	PIMENTAL	CIVIL/TOPOGRAFIA	CAMPO GRANDE - MS	SOLTEIRO	0	6	AJUDANTE	ALOJAMENTO	JIRAU	COLEGAS
32	M	22	CANAIS	TERRAPLANAGEM	AMARANTE - MA	SOLTEIRO	24	NÃO SABE	APONTADOR	ALOJAMENTO	PRIMEIRA VEZ	AMIGOS
33	M	48	CANAIS	TRANSPORTE	OIAPOQUE - AP	SOLTEIRO	30	NÃO SABE	MOTORISTA	ALOJAMENTO	BARRAGENS NO MATO GROSSO, BARRAGEM DE CRUÁ	CONTA PRÓPRIA
34	M	25	BELO MONTE	OPERACIONAL	BARRA DO CORDA - MA	CASADO	9	NÃO SABE	MOTORISTA DE CAMINHÃO MUNCK	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ CONJUGE	JIRAU, SANTO ANTÔNIO	INDICAÇÃO DE LÍDER
35	M	52	PIMENTAL	OFICINA	ANANINDEUA - PA	CASADO	8	18	MOTORISTA DE CAMINHÃO	ALOJAMENTO	PRIMEIRA VEZ	AGÊNCIA DE EMPREGO
36	M	27	CANAIS	TERRAPLANAGEM	ANAPU - PA	SOLTEIRO	12	24	OPERADOR DE ROLO	ALOJAMENTO	PRIMEIRA VEZ	NOTÍCIAS
37	M	25	PIMENTAL	CIVIL	PORTO FRANCO - MA	SOLTEIRO	6	NÃO SABE	OPERADOR DE BOMBA DE CONCRETO	ALOJAMENTO	BARRAGEM DE ESTREITO	INDICAÇÃO
38	M	21	BELO MONTE	TERRAPLANAGEM	MEDICILÂNDIA - PA	SOLTEIRO	14	NÃO SABE	AJUDANTE	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	PRIMEIRA VEZ	AMIGOS
39	M	34	PIMENTAL	COMBUSTÍVEL	RONDON DO PARÁ - PA	CASADO	24	NÃO SABE	ABASTECEDOR	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ CONJUGE	PRIMEIRA VEZ	NOTÍCIAS
40	F	29	PIMENTAL	SONDAGEM	ABAETETUBA - PA	SOLTEIRA	3	NÃO SABE	SONDADORA	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	PRIMEIRA VEZ	FAMILIARES
41	F	27	CANAIS	ABASTECIMENTO	BELÉM - PA	SOLTEIRA	5	17	ABASTECEDORA	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	PRIMEIRA VEZ	FAMILIARES
42	F	37	CANAIS	REFEITÓRIO	BELÉM - PA	SOLTEIRA	13	NÃO SABE	AJUDANTE DE COZINHA	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	PRIMEIRA VEZ	TELEVISÃO
43	M	33	CANAIS	TERRAPLANAGEM	ALTAMIRA - PA	SOLTEIRO	16	28	OPERADOR DE PERFURATRIZ	ALTAMIRA - FAMÍLIA	PRIMEIRA VEZ	TELEVISÃO
44	M	34	BELO MONTE	CIVIL	BARÃO DO GRAJAÚ - MA	CASADO	6	NÃO SABE	ENCARREGADO	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ CONJUGE	BARRAGENS, GOIÁS, MATO GROSSO, RS, MA	PESQUISA
45	M	25	PIMENTAL	CIVIL	TUCURUÍ - PA	CASADO	5	17	ARMADOR	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	JIRAU	INDICAÇÃO DE ENCARREGADO
46	M	34	CANAIS	TERRAPLANAGEM	PARNARAMA - MA	SOLTEIRO	23	33	OPERADOR DE MOTONIVELADORA	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	SANTO ANTÔNIO, JIRAU	COLEGAS
47	M	32	CANAIS	TERRAPLANAGEM	LAGOA DO MATO - MA	SOLTEIRO COM FILHOS	23	31	OPERADOR DE MOTONIVELADORA	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	UHE SALTO, PCH IRARÁ, SÃO DOMINGO (MS)	AGENCIADOR
48	M	55	CANAIS	TERRAPLANAGEM	ROSANA - SP	CASADO COM FILHOS	29	NÃO SABE	MOTORISTA DE VEÍCULOS PESADOS	ALTAMIRA - ALUGUEL	10 BARRAGENS	INDICAÇÃO
49	M	27	CANAIS	TERRAPLANAGEM	TUCUMÁ - PA	SOLTEIRO	18	NÃO SABE	OPERADOR DE ESCAVADEIRA	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	GASODUTO, MINERAÇÃO	CONTA PRÓPRIA
50	M	20	CANAIS	TERRAPLANAGEM	TUCURUÍ - PA	SOLTEIRO	12	13	AJUDANTE	ALTAMIRA - ALUGUEL C/ COLEGAS	PRIMEIRA VEZ	CONTA PRÓPRIA