



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
FACULDADE DE GEOGRAFIA

ANGILBERTO MUNIZ FERREIRA NETO

**ENTRE O VAI-E-DEM DOS BANZEIROS:  
A ORGANIZAÇÃO E A TERRITORIALIDADE DOS ATRAVESSADORES NA  
ORLA FLUVIAL DE MARABÁ (PA)**

MARABÁ/PA  
2019

ANGILBERTO MUNIZ FERREIRA NETO

**ENTRE O VAI-E-DEM DOS BANZEIROS:**  
A ORGANIZAÇÃO E A TERRITORIALIDADE DOS ATRAVESSADORES NA  
ORLA FLUVIAL DE MARABÁ (PA)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará como requisito à obtenção do título de licenciado e bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Hugo Rogério Hage Serra

MARABÁ/PA  
2019

**Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)**  
**Biblioteca Setorial Josineide da Silva Tavares**

---

Ferreira Neto, Angilberto Muniz

Entre o vai-e-vem dos banzeiros: um estudo sobre a territorialidade dos atravessadores na orla fluvial de Marabá (PA) / Angilberto Muniz Ferreira Neto ; orientador, Hugo Rogério Hage Serra. — Marabá : [s. n.], 2019.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Campus Universitário de Marabá, Instituto de Ciências Humanas, Faculdade de Geografia, Curso de Licenciatura e Bacharelado em Geografia, Marabá, 2019.

1. Territorialidade humana. 2. Marabá (PA) - Condições sociais. 3. Vida ribeirinha – Aspectos sociais - Marabá (PA). I. Serra, Hugo Rogério Hage, orient. II. Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará. III. Título.

---

CDD: 22. ed.: 307.2098115

Elaborada por Hully Thacyana da Costa Coelho – CRB-2/1593

**ANGILBERTO MUNIZ FERREIRA NETO**

**ENTRE O VAI-E-DEM DOS BANZEIROS:  
A ORGANIZAÇÃO E AS TERRITORIALIDADE DOS ATRAVESSADORES NA  
ORLA FLUVIAL DE MARABÁ (PA)**

Aprovado em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Banca Examinadora**

---

Prof. Dr. Hugo Rogério Hage Serra (Orientador – ICH/UNIFESSPA)

---

Profª. Ma. Gleice Kelly Gonçalves da Costa (ICH/UNIFESSPA)

---

Me. Michel de Melo Lima (NAEA/ UFPA) Prof.

Dedico este trabalho à todxs que estiveram comigo em corpo e espírito. Aos atravessadores, deixo registrado que são parte essencial para o movimento e a vida do vai-e-vem dos banzeiros. Sem vocês, este trabalho não teria sentido! Estamos à beira da glória, das margens e dos rios.

## AGRADECIMENTOS

Inicialmente, gostaria de agradecer ao corpo docente da Faculdade de Geografia, que, com o seu profissionalismo, conseguiu, com êxito, fazer com que eu e os outros discentes, com todas as dificuldades e desafios, chegássemos até o fim da graduação, em especial aos professores: Prof<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Gleice Kelly Gonçalves da Costa, Prof. Prof. Dr. Hugo Rogério Hage Serra, Prof. Me. Michel de Melo Lima, Dr. Marcus Vinícius Mariano de Souza e o Prof. M<sup>a</sup> Abraão Levi dos Santos Mascarenhas, que foram fundamentais na minha formação.

Ao meu amigo, Jhonatan Wivys que, durante todo o processo, foi um companheiro de luz que me ajudou e me guiou nos momentos confusos e de descontração em todo o processo da graduação. À Laís Alves, que foi o principal pilar para me manter na graduação do início ao fim, graças a ela superei inseguranças, medos e nervosismos, vivemos aventuras e desventuras dentro de sala e em campo, buscamos sempre ser um suporte um do outro, muito mais ela para mim do que eu para ela. Não posso esquecer também de Kamilla Lopes, Anne Karollynne, Myrelly Llays, meninas com inteligência e garra, com certeza inspiradoras para mim e grandes apostas para Geografia.

À minha família, eu agradeço pela paciência. A principal e maior base que tive foi a minha tia Cida Duarte, que mostrou diversas vezes que sou capaz e que nada é tão difícil, que paciência é uma virtude e fé é algo inabalável. Amo-te, Tia! Ao meu pai, que foi um herói para mim nesses momentos da vida, sendo um suporte e ânimo para seguir em frente, mostrando sempre que os estudos seriam o único caminho que eu poderia seguir para conquistar minha independência e o sucesso. Amo-te meu velho! Tenho que agradecer também ao meu Avô, José Martins, que, com a sua trajetória de vida e sua forte inteligência, serviu de inspiração para este projeto bem como projetos futuros, pois foi com as falas e vivências dele que construí uma relação forte e de orgulho com minha cidade.

Por último, porém não menos importante dedico todo o meu caminho trilhado até aqui à pessoa que me deu à luz, não apenas a luz do mundo, mas a luz do conhecimento, a luz da coragem, a luz da força e garra, minha mãe Queops Carvalho, que, neste ano, completa-se dez anos do seu falecimento, deixando-me com aquilo que tenho de mais precioso: Força de Vontade.

*No matter gay, straight or bi  
Lesbian, transgendered life  
I'm on the right track, baby  
I was born to survive  
No matter black, white or beige  
Chola or orient made  
I'm on the right track, baby  
I was born to be brave  
Lady Gaga – Born This Way*

## RESUMO

O trabalho analisa a territorialidade dos atravessadores na Orla Sebastião Miranda, localizada em Marabá (PA). A Estrutura deste trabalho organiza-se mediante as transformações espaciais que interferem nessas dinâmicas territoriais, principalmente no que se refere ao papel desempenhado pelos atravessadores, que com suas transformações têm influenciando no processo de construção de identidades e vivências ribeirinhas na faixa fluvial da orla de Marabá (PA). Diante disso, o objetivo geral é compreender o tipo de territorialidade produzida pelos atravessadores do rio Tocantins frente ao processo de modernização dos usos dos espaços vinculados à dinâmica da orla Sebastião Miranda. A abordagem metodológica é qualitativa, sendo que os procedimentos envolveram fundamentalmente a realização de trabalhos de campo, que foram realizados no período de Julho e Agosto do ano de 2018 e abril e maio de 2019, revisão documental dos estatutos das três associações presentes na orla e pesquisa bibliográfica. As entrevistas e as observações da configuração paisagística local do período de veraneio foram de relevância imprescindível na construção dessa pesquisa. Foi feito também um registro fotográfico. O tipo de territorialidade produzida pelos atravessadores do rio Tocantins frente ao processo de modernização dos usos dos espaços vinculados à dinâmica da orla Sebastião Miranda é uma territorialidade de coexistência dos barqueiros e rabeteiros no mesmo ponto de concentração enquanto sujeitos de circulação leva-nos o entendimento das territorialidades a partir de uma interpretação geográfica do espaço. É uma organização muito mais complexa do que a paisagem revelava

**Palavras-Chave:** Atravessadores. Territorialidade. Orla Sebastião. Miranda, Cidade de Marabá.

## ABSTRACT

The work analyzes the territoriality of the middlemen in Orla Sebastião Miranda, located in Marabá (PA). The structure of this work is organized through the spatial transformations that interfere in these territorial dynamics, especially with regard to the role played by middlemen, who with their transformations have influenced the process of building identities and riverside experiences in the riverfront of Marabá (PA). In view of this, the general objective is to understand the type of territoriality produced by the Tocantins River crossers facing the process of modernization of the uses of spaces linked to the dynamics of the Sebastião Miranda shoreline. The methodological approach is qualitative, and the procedures fundamentally involved the carrying out of fieldwork, which were carried out in the period of July and August 2018 and April and May 2019, documentary review of the statutes of the three associations present on the waterfront and bibliographic research. The interviews and the observations of the local landscape configuration of the summer period were of essential relevance in the construction of this research. A photographic record was also made. The type of territoriality produced by the crossers of the Tocantins River facing the process of modernization of the uses of spaces linked to the dynamics of the edge Sebastião Miranda is a territoriality of coexistence of the boatmen and rabeteiros at the same point of concentration while subjects of circulation takes us the understanding of territorialities from a geographical interpretation of space. It is a much more complex organization than the landscape revealed.

**Key-words:** Traversers. Territoriality. Orla Sebastião Miranda. Marabá City.

## LISTA DE MAPAS

MAPA 01 – LOCALIZAÇÃO DE MARABÁ.....	28
MAPA 02 – ESPACIALIZAÇÃO DAS TERRITORIALIDADES PRESENTE NA ORLA SEBASTIÃO MIRANDA.....	38
MAPA 03 — PONTOS DE EMBARQUE FORMAIS.....	48
MAPA 04 – PONTOS DE EMBARQUE INFORMAIS.....	49

## LISTA DE FOTOS

FOTO 01 – BARCOS ATRACADOS APÓS UM DIA DE TRABALHO.....	34
FOTO 02 – RABETAS EM PROCESSO DE MODIFICAÇÃO.....	35
FOTO 03 – ATRAVESSADOR COM A RABETA MODIFICADA.....	35
FOTO 04 – CANOAS DOS PESCADORES ESTACIONADAS.....	36
FOTO05 – FAIXA COM O VALOR DA PASSAGEM.....	37
FOTO 06 - BALSA DO PONTO DA Abmm.....	52
FOTO 07 – JOSÉ MIRANDA FARIAS:.....	53
FOTO 08. – BENJAMIN GONÇALVES.....	54
FOTO 09–. A AGITAÇÃO DE UM DOMINGO DE PRAIA .....	55
FOTO 10: – A CALMARIA DO RIO .....	55
FOTO 11–. A CIDADE DE FRENTE PARA O RIO.....	56
FOTO 12–. A PAISAGEM QUE PODE SER CONTEMPLADA POR QUEM ESTÁ NA ORLA .....	56
FOTO 13–. O FLUXO DOS BARCOS MOVIMENTANDO A ÁGUA.....	57
FOTO 14. – AO HORIZONTE DO VAI E VEM DOS BANZEIROS.....	57

## **LISTA DE SIGLAS**

**ALPA** – AÇOS LAMINADOS DO PARÁ

**ABMM** – ASSOCIAÇÃO DOS BARQUEIROS MARÍTIMOS DO MUNICÍPIO DE MARABÁ- PA

**ASTRAMA** – ASSOCIAÇÃO DOS TRANSPORTADORES MARÍTIMOS DE CARGAS E PASSAGEIROS DE MARABÁ

**PAC** – PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO

**RABETUR** – RABETEIROS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS DA RAMPA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE SANTA ROSA

**SMTUR** – SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO

**SUDAM** – SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
<b>CAPÍTULO I: A CONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO E DA TERRITORIALIDADE DOS ATRAVESSADORES A PARTIR DO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DOS USOS DOS ESPAÇOS VINCULADOS À DINÂMICA DA ORLA SEBASTIÃO MIRANDA</b> .....	17
1.1 A construção dos territórios e das territorialidades.....	17
1.2 Padrões de organização: o processo de mudanças e permanências .....	19
1.3. Os processos que contribuíram para a construção da Orla Sebastião Miranda: uma caracterização histórico-geográfica.....	24
1.4. Mas afinal, como se territorializam são os atravessadores?.....	32
<b>CAPÍTULO II: ANALISANDO AS TERRITORIALIDADES PELOS ESTATUTOS E NARRATIVAS</b> .....	39
2.1 O Estatuto da Associação dos Barqueiros Marítimos do Município de Marabá-PA (Abmm).....	39
2.2 Estatuto da Associação dos Transportadores Marítimos de Cargas e Passageiros de Marabá- PA (Astrama) .....	43
2.3 Associação dos Rabeteiros Transportadores de Passageiros da Rampa de Embarque e Desembarque Santa Rosa (Rabetur) .....	43
2.4 As condições de trabalho dos atravessadores e as políticas de incentivo desenvolvidas pela prefeitura de Marabá.....	50
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	58
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	61
<b>APÊNDICES</b> .....	63

## INTRODUÇÃO

O rio Tocantins, na cidade de Marabá, é considerado por diversos agentes como importante. Mas, tal importância não se restringe ao aspecto, econômico, ou, ainda, político-simbólico, pois, dependendo de uma abordagem simbólica, o rio é uma conjunção de valores relacionados a manutenção da vida, dado à sua relação histórica com as pessoas que dependem dele. É dessa forma que se pode pensar, ainda que inicialmente, o papel dos atravessadores do Rio Tocantins, especificamente na orla de Marabá.

Na Amazônia, os rios sempre foram de primordiais no que confere à relação sociedade-natureza. Seus múltiplos usos vão de elementos mais simples, como lavar roupa à beira do rio, ou até mesmo para circulação de mercadorias e pessoas. Os elementos cotidianos e modernos expressos através da expansão das relações econômicas, sociais e culturais dos sujeitos que habitam essa fração do espaço amazônico são considerados quando se observa tal realidade, que não se faz diferente quando se observa os atravessadores na orla de Marabá.

Entende-se que para a população que habita às margens do Tocantins e Itacaiúnas a dinâmica com o rio pode estar relacionada à construção de uma identidade, sendo o rio essencial para a sobrevivência, elemento central para o modo de vida e importante para a manutenção da subsistência e cultivo das relações sociais no qual os atravessadores estão incluídos o que inicialmente os diferencia para além do modo de vida a partir do uso e a forma física de suas embarcações. Dessa forma, busca-se neste trabalho apresentar quem são os atravessadores e suas territorialidades.

Para o debate proposto neste trabalho, toma-se como ponto de partida uma derivação do conceito do território, ou seja, a territorialidade. Por ela, a partir do processo de territorialização, os grupos sociais qualificam o território a partir de uma dada apropriação do espaço. Ao se tratar de um tema como os atravessadores e suas relações territoriais na cidade de Marabá, especificamente, na orla Sebastião Miranda, a manifestação da territorialidade desses sujeitos é perceptível para além das meras demarcações espaciais, e alcança as esferas de organização política, econômica e simbólica.

O território é uma das principais categorias analíticas da Geografia. Torna-se um conceito amplamente discutido principalmente entre os geógrafos. Logo, também pode ser utilizado como uma ferramenta ou escolha teórica para a compreensão do mundo e, na definição da escala espacial de análise de uma pesquisa.

Para Haesbaert (2009) espaço e território devem ser tratados como concepções distintas. Porém, não se trata de distinguir de maneira “rígida” espaço de território. Para o autor, espaço

e território nunca poderão ser separados tendo em vista que sem espaço não há território. O espaço é então a expressão múltipla de uma dimensão da sociedade em que processos de coexistências e simultaneidade de interações; já o território está mais estritamente relacionado a uma abordagem sobre espaço que prioriza ou coloca em foco a dimensão das problemáticas de caráter político ou que envolvem relações de poder nas múltiplas esferas. (HAESBERT, 2009). No que se refere à territorialidade Haesbaert (2007), por exemplo, trata-a como um conceito de dimensões múltiplas, podendo perpassar pela percepção como uma “dimensão” do território. Além disso, Raffestin (1993) que sustenta que a territorialidade deve ser entendida como inerente à vida em sociedade.

Neste sentido, a fim de iniciar o processo de pesquisa referente a este tema, este trabalho parte de uma questão central: Qual é o tipo de territorialidade produzida pelos atravessadores do rio Tocantins frente ao processo de modernização dos usos dos espaços vinculados à dinâmica da orla Sebastião Miranda? As transformações territoriais podem alterar o modo de vida?

Os ribeirinhos que moravam na faixa fluvial de Marabá tinham os rios como o principal meio de sobrevivência. Era pela travessia por meio de barcos e canoas que eles tiravam sua principal renda. A chegada de novos empreendimentos no município redefine a paisagem e as dinâmicas, seja no âmbito espacial ou cultural. E é neste momento que diversas territorialidades conflitantes ligadas ao modo de vida ribeirinha, quanto a novas formas de apropriação da orla ligadas ao desenvolvimento de atividades econômicas no espaço orla se encontram dinâmicas socioeconômica diferentes.

Para dar continuidade à pesquisa, questiona-se, ainda: a) quem são os sujeitos que usam o serviço dos atravessadores? b) como se configura a territorialidade do uso do rio Tocantins na orla de Marabá pela apropriação e uso dos atravessadores?

O objetivo geral deste trabalho é compreender a territorialidade produzida pelos atravessadores do rio Tocantins frente ao processo de modernização dos usos dos espaços vinculados à dinâmica da orla Sebastião Miranda. Sendo os objetivos específicos:

- a) Identificar e analisar os sujeitos usuários do serviço fornecido pelos atravessadores.
- b) Apresentar e diferenciar como se configura a territorialidade do uso do rio Tocantins na orla de Marabá pela apropriação e uso dos atravessadores

Dessa forma, a primeira hipótese é que os conflitos de territorialidades envolvem questões para além da identidade ribeirinha, motivada por exemplo, pelo período de veraneio (junho/julho), em que o fluxo de banhistas na Praia do Tucunaré aumenta de maneira

significativa e com isso, pessoas utilizam o período como fonte de renda adicional. A segunda hipótese é que as territorialidades dos atravessadores inseridas ao processo de modernização se diversificam a partir das associações, atribuindo assim, múltiplas características aos atravessadores, que ao mesmo tempo, se afirmam em sua identidade ribeirinha, caracterizando-se então como agentes importantes para a afirmação das permanências existentes na Orla Fluvial da Marabá Pioneira.

Justifica-se a importância desse trabalho empiricamente por considerar que as coexistências desses agentes na orla são negligenciadas/ignoradas pelo poder público local. Este trabalho visa avançar como um reconhecimento da territorialidade dos atravessadores.

O território e a territorialidade são os conceitos geográficos mais importantes desta pesquisa. Realiza-se este debate a partir das categorias território de Souza (1995) e Haesbaert (1997, 1999, 2004, 2010) territorialidade de Sack (1986). Para a compreensão do processo de modernização da Amazônia Porto-Gonçalves (2005) que apresenta a mudança nos padrões de circulação e uso na floresta e Trindade Jr (2015), sendo a principal referência para pensar a “urbanodiversidade” da Amazônia e a relação com a modernidade. Marília Ferreira Emmi auxíla na compreensão do processo de formação territorial de Marabá. Além disso, a partir de Lima (2013; 2016) a noção da ribeira e da orla que ele apresenta partir de algumas faces das especialidades e territorialidades urbanas em Marabá.

Conforme Lima (2016), essas transformações ocorridas no espaço amazônico, em especial, na cidade de Marabá, se encontram no processo de modernização. Este recorte espacial permite perceber, através de seu estudo que os espaços de identidade e de vivência ribeirinha de Marabá dispõem de uma morfologia material e social de verdadeiras “trincheiras de resistência”, termo de Oliveira (2010) que Lima (2016) utiliza.

Para o desenvolvimento desse trabalho, os procedimentos metodológicos utilizados envolveram fundamentalmente: i) Revisão Bibliográfica, que é de importância pois nos fornece o aporte teórico da pesquisa. ii) Realização de trabalhos de campo, no período de Julho e Agosto do ano de 2018 e Junho e Julho de 2019; iii) iv) Realização de entrevistas semi-estruturadas com os atravessadores; v) Registro fotográfico da paisagem; vi) Análise documental do regimento interno da associação dos atravessadores

Assim, a pesquisa organiza-se da seguinte maneira: Primeiro Capítulo que discorre sobre os padrões de ocupação da Amazônia e realiza o debate sobre a produção do espaço e a construção das territorialidades ribeirinhas, apontando como elas se firmaram a partir do processo de formação territorial de Marabá (PA). No Segundo Capítulo, os dados empíricos, com o intuito de especificar as características do território e das territorialidades dos

atravessadores, apresentando configuração dessas territorialidades e as contradições do processo de modernização da orla na paisagem através do registro fotográfico.

# **CAPÍTULO I: A CONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO E DA TERRITORIALIDADE DOS ATRAVESSADORES A PARTIR DO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DOS USOS DOS ESPAÇOS VINCULADOS À DINÂMICA DA ORLA SEBASTIÃO MIRANDA**

## **1.1 A construção dos territórios e das territorialidades**

A categoria central da geografia que se utiliza neste trabalho é o território. Já o conceito de territorialidade e, até mesmo a identidade ribeirinha, são partes constituintes da construção territorial que se coloca como fundamental para a compreensão desses processos. Dessa forma, de um marco importante: entender que o espaço é a totalidade do que está em disputa e que está sendo sempre modificado, sendo a partir dele, possível a construção de territórios, territorialidades e sujeitos.

Considera-se que os espaços de vivências ribeirinhas são também as suas realidades “sociogeográficas”, local em que se manifestam fortes relações de permanência da interação entre a populações das cidades com os rios. As vivências relacionam-se às práticas socioculturais locais e de estratégias de sobrevivência, associadas às práticas econômicas alternativas e de pequena escala (SILVA; MALHEIRO, 2005).

Com o processo de produção do espaço e de modernização da Amazônia, cria-se um discurso capaz de justificar, legitimar e conduzir as intervenções do Estado afinadas a uma certa “ideia” de progresso e modernidade. Os projetos de modernização urbana que derivam desses discursos influenciam tanto nas mudanças arquitetônicas, quanto na dinâmica econômica, social e cultural das cidades. O que nos chama a atenção é que na prática, essa dinâmica é levada a cabo tendo como base as disputas entre sujeitos diversos da apropriação de espaços, o que nos leva a considerar a pertinência da categoria território e dos conceitos a ela relacionados, tais como o de territorialidade.

Claval (1999) fala que na atualidade os geógrafos falam mais “comumente” de território, pois essa categoria geográfica merece uma atenção pela forma em que os homens vivem o meio e pela fragilização das identidades. Concorda-se com o autor quando ele salienta que a construção do território faz parte de estratégias identitárias, neste caso, do reconhecimento da categoria atravessador como sujeito que presta o serviço da travessia na orla Sebastião Miranda, mas que se diferenciam entre barqueiros e rabeteiros.

Entretanto, outras disputas fazem parte desta construção territorial. Para Souza (1995) o que está em torno na constituição e nas disputas do território é o poder.

O território (...) é fundamentalmente um espaço definindo e delimitado por e a partir de relações de poder. A questão primordial, aqui não, é, na realidade, quais são as características geocológicas e os recursos naturais de uma certa área, o que se produz ou quem produz em um dado espaço, ou ainda quais as ligações afetivas e de identidade entre um grupo social e seu espaço. (SOUZA, 1995, 78-9)

Sendo o território para ele também um campo de forças. O autor exemplifica isso a partir de exemplos da territorialidade urbana, sendo: i) **Territorialidade cíclica:** em que o território muda, inclusive de funcionalidade .ii) **Territorialidade móvel:** há mudanças nos limites controlados por cada grupo, sendo eles instáveis. iii) **Territorialidade em rede** o controle de algumas áreas relativamente distantes entre si, e intercaladas e controladas e conectadas por fluxos, sobreposição de usos dessas redes, favorecendo a complexidade dos “territórios descontínuos”.

Utiliza-se os exemplos das territorialidades urbanas de Souza (1995) para salientar que existem múltiplas formas de territorializar um espaço. A territorialidade em rede se aproxima do que se busca apresentar, pois trata de fluxos, neste caso, as travessias e uma sobreposição dos sujeitos que aqui definem-se enquanto atravessadores pelo serviço de travessia de pessoas, mas que se diferenciam mais que pela forma de suas embarcações, mas pela perspectiva da identidade do sujeito que está associado a um grupo maior de sujeitos que prezam pela organização da categoria.

Existe um reconhecimento da memória. Mas, nossa proposição de pesquisa é realizar uma atualização a partir das transformações socioespaciais ocorridas em Marabá. Segundo Ribeiro (2010) essas transformações se as significativas mudanças que a Amazônia sofreu ao longo dos anos, principalmente a partir da década de 1970, associando-se a um novo padrão de inserção do Brasil num sistema mundial que foi tornando-a uma cidade cada vez mais urbanizada, modificando assim as relações e próprio uso do rio. Por isso, dialoga-se também com Haesbaert (1997) quando diz que

“O território deve ser visto na perspectiva de um domínio ou controle politicamente estruturado, mas também de uma apropriação que incorpora uma dimensão simbólica, identitária e, porque não dizer, dependendo do grupo ou classe social a que estivermos nos referindo, afetiva”. (HAESBAERT, 1997, p. 41).

E também com Porto-Gonçalves (2017) que entende a categoria pela sua perspectiva simbólica e identitária. Porto-Gonçalves (2017, p. 77) faz uma observação interessante quando ressalta que “as tensões territoriais em curso são vividas/sentidas/pensadas por aqueles (as) que as protagonizam de modo diverso e contraditório. Os conflitos são a manifestação da prática concreta dessas contradições”. Para o autor, o conflito só existe porque existem no mínimo duas visões, neste caso, são os interesses de sujeitos que reafirmam suas identidades territoriais.

Os conflitos territoriais não existem somente por existir contradições e visões diferentes, eles existem porque estão ligados a um determinado conceito de território e a forma como o território é interpretado e analisado a partir da exploração de recursos naturais que resultam na (re)existência, organização e construção de sujeitos afetados pelas contradições desses conflitos. Portanto, para a compreensão desse trabalho entende-se que o território se trata de uma evidência de controle dos atravessadores sobre pontos específicos de embarque e desembarque de passageiros no decorrer da orla, sendo essa uma estratégia de manutenção e ordenamento desses agentes no espaço, atribuindo ao espaço territorialidades demarcadas.

Sob o mesmo ponto de vista dos conflitos territoriais, Sack (1986) considera que a territorialidade é indispensável para o poder em todos os níveis. Os interesses se refletem no espaço geográfico, sendo ele o local em que todas as influências, acontecimentos, disputas, conflitos/confrontos eclodem. Desse modo também se entende que a realidade emanada por esses agentes sociais (os atravessadores) pode ser interpretada a partir do conceito de territorialidade proposto Sack (1986), “sendo ela uma estratégia espacial para afetar, influenciar ou controlar fontes e pessoas” (SACK, 1986, p.3). Portanto, as territorialidades são entendidas no sentido de um comportamento espacial de controle, pertencimento, uso e vivência em um recorte do espaço se expressam em rede de organização desses agentes.

Se o processo de territorialização é, sobretudo, exercer controle sobre os movimentos que se dão no e pelo espaço (SACK, 1986) e, a partir dessa relação, dominar e apropriar-se deste espaço, formar territórios é, automaticamente, “ordená-los” (HAESBAERT, 2006). Ou seja, essas territorialidades dos atravessadores ao longo da orla de Marabá representa um ordenamento que se criou após a mudança das relações da cidade e das pessoas com o rio. No próximo tópico será abordando a mudança de padrões de ocupação e como essa nova configuração influencia nas territorialidades.

## **1.2 Padrões de organização: o processo de mudanças e permanências**

Segundo Trindade Jr. et al. (2005), a importância dos rios é incontestável, visto que foi por meio deles que houve o adentramento na Amazônia, conforme destaca o padrão Rio-Várzea-Floresta (Porto-Gonçalves, 2005). Dessa forma, compreender a relação cidade-rio na Amazônia envolve vários processos que vão da urbanização, crescimento populacional e a integração da região e suas cidades nos ciclos econômicos devido a maior fluidez a partir da construção de rodovias.

No livro “Amazônia, Amazônias” Porto-Gonçalves (2005) analisa a Amazônia através de “olhares pouco comuns à maior parte dos brasileiros”, esses que “fazem a Amazônia, ou

melhor, as “Amazônias”. Para isso, identifica padrões de organização no espaço regional e suas paisagens, o que vai dando o “tom” a sua ideia central de mostrar como se deu a intensa e desigual organização socioespacial, que ao valorizar a apropriação dos recursos naturais, se torna palco de intensos conflitos. Esses, que por sua vez, trazem transformações sociais, políticas e geográficas.

Porto-Gonçalves (2005) fala de dois padrões de organização: o primeiro caracterizado por “rio-várzea-floresta”, e o segundo, de “estrada-terra firme-subsolo”.

Sendo eles construídos “ao longo da formação sociogeográfica do mundo moderno e contemporâneo e é a materialização na Amazônia, dos conflitos de interesse entre diferentes segmentos e classes sociais” (p.79). Para o autor, a ocupação da Amazônia nasce sob as disputas territoriais de uma geopolítica de caráter colonial, destacando sempre as marcas deixadas no território amazônico. As Ordens Religiosas são um marco histórico e geográfico para a organização “dispersa” da Amazônia. O Estado Colonial autorizou para além da catequização das almas indígenas, mas, cuidou para que novos territórios fossem ocupados e povoados.

O primeiro padrão de organização (Rio-Várzea- Floresta) é marcado pelos aldeamentos de missões religiosas que também apresentavam um caráter exploratório por meio do extrativismo. Sob a confluência dos rios, os pequenos aldeamentos vieram a se transformar em cidades com expressão regional. De modo geral, o sistema riovárzea-floresta apresentava uma dinâmica territorial na exploração da floresta em pé, sendo o extrativismo da borracha e da castanha a base e os rios como meio de locomoção. Já o segundo padrão (Estrada-Terra Firme-Subsolo) constitui a expansão da fronteira para o derrubada da floresta, em que o valor da natureza está na pecuária e agricultura, nos minérios encontrados no subsolo, e tendo a estrada como um meio de integração da Amazônia ao restante do país.

Os dois padrões apresentam movimentos, tempos e contextos diferenciados, especialmente no tratar das “relações dos homens-mulheres entre si e com a natureza” (PORTO- GONÇALVES, 2005, p.105). Até a década de 1960, os rios eram as ruas, e através deles, a dinâmica das populações amazônicas eram estabelecidas. Mas, atendendo dinâmicas exteriores e seu jogo de interesses, o padrão rio-várzea-floresta passou por mudanças importantes. O regime político vigente logo buscou aproximar a forma capitalista de produção para essa “missão geopolítica” de “integrar” ao restante do país o espaço amazônico.

A partir daí comandados pelo grande capital (e com a proteção do Estado), passaram a existir novos fluxos de matéria, energia e pessoas. “Descobre-se” uma vocação pecuária e de exploração de matérias-primas, sobretudo minerais e madeira. A partir dos anos 1960, a estrada passa a ser o novo eixo estruturador. A estrada é a via terra firme “se abrem três eixos

rodoviários: a Belém-Brasília; a Brasília-Cuiabá-Santarém e a Brasília-Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco, além de uma grande estrada transversal, a Transamazônica” (p.102). Sendo essa fase apoiada no grande capital, e de forma não-pacífica.

Destaca-se esses dois padrões de ocupação para enfatizar o que ele chama de “uma geografia de conflitos”. Os usos dos recursos agora possuem novos protagonistas e os impactos são cada vez mais rápidos. O processo de “ocupação” e integração é legitimado mediante um discurso capaz de justificar e conduzir as intervenções do Estado afinadas a uma certa ideia de progresso. Os projetos de integração, desenvolvimento e modernização que derivam desses discursos influenciam tanto nas mudanças arquitetônicas, quanto na dinâmica econômica e social das cidades da

Amazônia. A colonização do território “distribuí” as “terras sem homem para os homens sem-terra”.

Esses conflitos territoriais são marcados pelos traumas, de chegar e não ter como sobreviver de modo digno. O sonho de chegar no “paraíso” ou na “terra sem mal” vira pesadelo, acentuando assim a desigualdade social. Uma convivência dialética com a “urbanização sem cidadania”, com uma “geografia socialmente seletiva” que coloca a Amazônia “entre a ordem e o caos”. Marcas definitivas da intervenção estatal no território amazônico começam a ser desenhadas e intensificadas a partir da instalação do capital financeiro para atender demandas específicas. O Estado representou o combustível que moveu toda essa máquina desenvolvimentista.

Velho (1972), ao estudar o campesinato na fronteira amazônica, apresenta uma diferenciação que nos chama atenção. O autor escreve sobre *centro e beira*. Para ele, o centro era onde estavam localizados os camponeses que estavam chegando, sendo também definida no contexto de uma oposição à beira dos rios, ou seja, diretamente relacionado com o padrão de ocupação Estrada-Terra Firme-Subsolo e organização de Porto-Gonçalves (2005).

Já a beira representa o lugar onde se localizavam os maiores e mais antigos aglomerados, o que se poderia referir como civilização (VELHO, 1972, p. 203). A beira em cidades como Marabá representa desde esse período de alteração dos padrões de ocupação e organização as permanências da relação dos ribeirinhos com o rio, que agora, coexistiam.

Essa oposição centro-beira sintetiza as identidades que vão se formando. Têm-se então os camponeses que chegam da fronteira camponesa em contaste com uma expansão anterior predominantemente fluvial. Tecer uma abordagem histórico/ estrutural sobre os padrões de ocupação de ocupação da Amazônia e seu padrão de ordenamento urbano nos faz entender que o “fenômeno” urbano está para além da cidade. Os fatores estruturais passam ter uma grande

importância a partir das dinâmicas econômicas como marcadoras na organização espacial. As alterações no espaço físico refletem também na (re)organização social.

A região Amazônica além de ter sido colonizada tardiamente e brutalmente, sofreu descaso no seu planejamento e marginalização de seus povos e territórios em relação ao mundo e ao Brasil. Grande parte da sua exploração se deu através dos rios, e o principal eixo era o Amazonas, mantendo assim a floresta praticamente intacta. Com esse tipo de exploração por navegação, a ocupação acabou se dando de maneira linear ao longo do curso dos rios.

Segundo Velho (1972) uma das principais drogas do sertão do Norte era a borracha, sua exportação tornou-se realmente importante a partir da segunda metade do século XIX. Sua exploração era rudimentar e necessitava de grande mão de obra e extensões de áreas de seringueiras. A primeira necessidade foi resolvida com a migração de nordestinos para a Amazônia. A borracha se tornou o segundo maior produto de exportação brasileiro, logo depois do café. Mas apesar de toda a migração e força de trabalho humano empregado no serviço da borracha, a oferta não conseguia acompanhar a demanda. Outras nações industriais aderiram a borracha sintética, a oriental cultivada. No Pará, vão resistir apenas às seringueiras da 1ª fase localizadas no Marajó e Baixo Amazonas. O caso da extração da borracha no Burgo do Itacaiúnas aconteceu de maneira que havia uma disputa de atenções entre a castanha e a borracha, visto que essa atividade extrativista era a mais viável e lucrativa na região. A castanha tinha preferência, pois a árvore de onde se extraía a goma da borracha era pouco conhecida e de difícil acesso numa área ainda desconhecida pelo povoado (VELHO, 1972, p.31) e o rio como vetor de circulação.

No curso inferior do Tocantins é que a extração de castanha e caucho acontecia, os outros trechos se reservavam em uma linha tênue entre a frente extrativista e frente pastoril. No Maranhão e Goiás já havia algumas estradas de boi que vinham em direção ao Pará e assim, em São João do Araguaia e ao Sul já tinham evidências do aparecimento de algumas fazendas de gado.

No Burgo do Itacaiúnas não se perdiam as esperanças de achar pontos de expansão, então realizaram diversas expedições em sua busca. Porém, a única descoberta foi a de cauchais, o que acabou causando a desintegração do Burgo. Definindo assim que Conceição do Araguaia e os limites do Maranhão com o Pará ficassem com a exploração da borracha e o sul de São João com o seu fornecimento. Com o ciclo do caucho, a cidade de Marabá ganha transformações fundamentais para o futuro da região, trazendo pessoas (especialmente do Maranhão e do Goiás, além do Piauí, Ceará, entre outros) para a exploração da borracha, já que a extração era livre. A figura do comerciante tornou-se bastante evidente, como exemplo, tem-

se a cidade de Grajaú – importante centro pecuarista – além de virem de outros lugares, muitos traziam recurso e outros investiam em seu próprio comércio.

Mediante isso, a cidade de Marabá foi transformada em iniciativa de comerciante segundo Velho (1972), pois o meio influencia de forma absoluta do homem, a influência geográfica só pode ser compreendida quando mediatizada pelas forças sociais envolvidas, ao qual podem ter origem em relação à própria área. A estrada não leva de fato à cidade de Marabá, no entanto, é de suma importância para o processo de ocupação ligado às frentes de expansão. A rodovia entre o Tocantins e a Belém-Brasília auxiliou na ligação e intensificação dos fluxos de pessoas e mercadorias. Porém, anteriormente a abertura dessas estradas, lavradores da região faziam dos rios suas estradas e escoavam sua produção à Marabá.

O processo de ocupação é marcado pela chegada dos migrantes: pelos lavradores maranhenses, e por fazendeiros mineiros, baianos e capixabas. Vale ressaltar que a região se tornou atrativa não apenas para os grandes fazendeiros, como também para os “representantes das camadas medias” que viam a possibilidade de terras desocupadas e com o solo fértil, diferentemente dos seus locais de origem. Os grandes fazendeiros obtinham apoio da Sudam e de algumas firmas, com isso, o pequeno lavrador. O autor pontua a “ordem inversa de chegada à área”, sendo ela marcada por: 1) grandes fazendeiros de fora e de Marabá; 2) médios fazendeiros baianos, mineiros e capixabas; 3) os lavradores após a construção da rodovia Belém-Brasília, primeira via que interligou o Pará ao sul do Brasil, novos agentes passaram a atuar no cenário regional do estado, trazendo consigo novos investimentos e impactos na política local. O ano de 1970 foi um ano de significativas transformações na Amazônia, mas sendo os rios agora vistos pelas potencialidades de exploração, não só de vivências.

O grande objetivo da abertura e melhoramento de estradas já existentes representa a possibilidade de ligação dessas áreas com outras, ou seja, possibilitar que esses espaços que até então eram isolados, se interliguem ao restante do país. O Estado se coloca como o grande agente de produção que incentivou que esse processo de alterações espaciais ocorresse, modificando a dinâmica de vida das pessoas que aqui se encontravam. A construção da Transamazônica foi à via de acesso de empresários, fazendeiros, madeireiros e pequenos agricultores na busca de terras, fossem elas para o desenvolvimento de grandes empreendimentos ou para a prática de agricultura familiar.

As alterações notáveis começaram a ocorrer logo durante o período de construção da estrada, o que é destacado pelo autor, quando o pequeno povoado que era São Domingos do Araguaia, passa a ser tido como um locus de repouso em meio a construção, “eram mais de duzentos homens, criando um movimento nunca visto”. (VELHO, 1972, p.140). Foi através da

Rodovia Transamazônica que se originaram diversas outras rodovias, pequenas estradas e várias vicinais, dando um aspecto de uma imensa espinha de peixe sobreposta na Amazônia. Isso contribuiu para que os fluxos migratórios que ocorram nessas estradas recém-abertas se tornassem muito intensos.

Em 1972 a estrada já era trafegável, (mesmo que em condições precárias), os fluxos relacionados às áreas externas ao estado ainda eram pouco expressivos. A sua fluidez se dava principalmente por parte dos “dois municípios no Norte cujas sedes conheceram maior crescimento e prosperidade com o advento da Belém-Brasília: Imperatriz e Araguaína” (p.140). No entanto, em 1971 o movimento das estradas houve um aumento considerável, com o advento de linhas de ônibus que ligavam Araguaína-Marabá e Porto da Balsa-Marabá (o que não deixa de conferir uma centralidade para Marabá).

Os caminhos abertos pelas estradas ultrapassam a dimensão dos fluxos, traz novas oportunidades para as relações econômicas, políticas e sociais. Sendo não só o caminho de acesso ao restante do Brasil, mas sendo também a responsável por trazer todo o resto do país voltar os olhos para a Amazônia. O lado positivo foi o enfraquecimento do oligopólio dos castanhais que tinha na estrutura isolada da região o poder de estabelecer total hegemonia e inflexibilidade nos preços dos produtos comercializados. A elite marabaense também encontrou novas possibilidades de “integrar-se aos novos empreendimentos”, e não menos importante, a facilidade que passou a existir para o escoamento dos produtos do pequeno agricultor.

Os colonos atraídos para a região de fronteira trouxeram consigo a esperança de um futuro pelo qual pudesse esquecer o passado empobrecido e ter a sua terra. No entanto, aos poucos, o mundo amazônico vai se tornando mais envolvido e diversificado, dificultando o estabelecimento dos ‘chegantes’, que pouco apoio receberia de órgãos como o Incra. O processo de colonização levou a constituição de privilégios entre os colonos que os tornaram submissos a terra e as deliberações dos agentes externos. Sendo que se o “problema global da terra” fosse encarado como deveria ser, grandes porções de terras poderiam ser ocupadas por lavradores que não possuem o bem da terra.

### **1.3. Os processos que contribuíram para a construção da Orla Sebastião Miranda: uma caracterização histórico-geográfica**

Para Trindade Jr. (2011), os elementos capazes de tornar uma cidade média na Amazônia oriental, se referem à capacidade de polarização e influência nas demais cidades ao seu redor,

“são consideradas cidades médias aquelas que assumem um determinado papel na estrutura urbana regional como centro sub-regional (...) com capacidade de polarizar e influenciar um número significativo de cidades menores”. (2011, p.137). Em Trindade Jr. (2015) a análise está direcionada com o intuito de discutir uma forma de urbanização relacionando-a aos processos que são “estranhos” à dinâmica da região por não potencializarem seus atributos geográficos e socioculturais, mas tendendo a inseri-la, cada vez aos modelos econômicos e políticos de ordenamento territorial concebidos normalmente fora do espaço regional e que atendem a interesses distantes das demandas sociais locais, vinculando o processo de modernização da Amazônia e sua urbanização “difusa”. De “inferno verde”, no passado, que sugestionava a ideia de insalubridade, acompanhada de uma visão da região como espaço homogêneo e pouco diferenciado, fala-se hoje de fronteira econômica e tecnocológica (BECKER, 2004) e de “amazônias” (PORTO-GONÇALVES, 2005) para se referir a configurações espaciais e territoriais diversas que se verificam no espaço regional amazônico (TRINDADE JR, 2015, p.94)

Essa transformação de panoramas se dá devido ao processo de modernização. Sucessivos projetos e as políticas governamentais são responsáveis por essa reconfiguração. Nesse contexto, passa também a existir a construção e a alteração dos usos da orla Sebastião Miranda.

Considerando Trindade Jr. (2011. 2015) e Velho (1972), Marabá no seu início tinha como função primordial o comércio. Havia um contraste entre a pobreza urbana e a riqueza do período da borracha, na medida em que esse período se tornava crescente, longe dos rios, casas eram construídas e assim, e aos poucos tornava-se uma cidade que cresceu polarizando outras cidades da região. O porte e o tamanho das embarcações também variaram ao longo desse processo.

#### Segundo Moraes (1997)

O primeiro barco motorizado que ancorou no porto de Marabá foi o “Pedrina”, de propriedade do sr. Alfredo Rodrigues de Monção, que o adquiriu com o dinheiro da borracha extraída no vale do Xingú, a partir de 1914, quando estourou a primeira Guerra Mundial. “Pedrina” aportou aqui em abril de 1916, quando estava presente o capitão Norberto de Mello, sogro de Alfredo Monção. O sr. Moisés Jadão, em seguida introduziu “Leolina”, também barco a motor; Miguel Matne introduziu o “Santa Maria”; João Salame, introduziu “Limazinho”; João Anastácio de Queiroz o “Búfalo”; Wady Moussalem o “Santo Elias”; Sallim Kalil Moussalem o “Pacajá”; Américo Mendes o “Tupy”; José e Nagib Mutran o “Almirante”; João Anastácio vendeu o “Búfalo” e adquiriu o “Anajaense”, o “Veracruz” e o “Triunfo”; Mello e Cia, o “Virgílio de Mendonça”; Martinho Motta da Silveira, o “Santa Clara, Bataclan e Sororó”; César Bastos, o “Santa Maria”; Antônio Fontinelli, o “Joãozinho”; José Raimundo de Sousa o

“Brasil”; Luiz Antônio da Cruz, o “Cruzeiro do Sul”, Antônio Chaves o “Felicidade”; Fellipi Yagh, o “Tauarizinho”, Calixto Yagh, o “Neturno”; e José Chamon, o “São Luiz”. (MORAES, 1997, p.105)

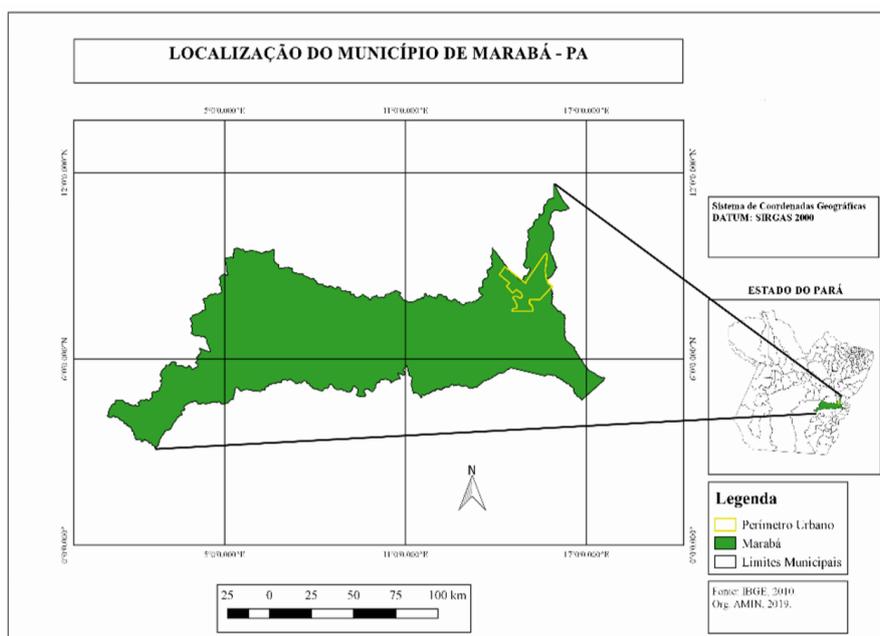
Foram essas as embarcações que abasteciam os comerciantes de Marabá, que em sua grande maioria dependiam das embarcações alheias para abastecer e escoar seus produtos. Em meio ao ápice da borracha, a cidade encontrava-se em uma localização desfavorável se fosse considerado apenas o período de cheia dos rios Itacaiúnas e Tocantins, pois ocasionava enchentes anuais não “livrando” até mesmo os bairros mais afastados da beira do rio. Essa questão foi bastante discutida na cidade de Marabá. Apesar disso, os comerciantes da cidade ganham importância extra local, já que as energias se concentravam na extração da goma, que, segundo Velho (1972), sobrevivia como um “enorme ventre”, as mercadorias vinham de fora. Ao sentirem-se abandonados pelo governo do Pará, foi criada uma comissão para se deslocarem até Belém. Lá questionaram os limites entre os Estados, alegando estarem ligados mais à Goiás, sendo esse um motivo que dificultava a comunicação com o Pará.

O movimento fez com o que o Governo do Pará se despertasse, surtindo a priori efeito parcial, e a posteriori o efeito completo. Mediante isso, a cidade de Marabá ganhou sua autonomia municipal, desmembrando-se de São João do Araguaia (antes desmembrando do então município de Baião). A importância da cidade era proveniente de sua posição geográfica e das riquezas pertencentes ao território, o qual diversas famílias ribeirinhas do Tocantins e do Araguaia e também do interior do Maranhão afluíam para a beira dos rios, em meses de safra a população alcançava mais de 15 mil pessoas, em meio a essas pessoas, havia significativo número de doentes após retornarem da mata úmida, outros com malária, ou até mesmo vinham à óbito por não terem nenhum atendimento especializado.

Outra fase importante de se ressaltar é a transferência da exploração da borracha para a exploração da castanha, não sendo uma nova fase, apenas novos ajustes em meio à crise, mantendo-se as mesmas relações de trabalho. A exploração da castanha já se dava anteriormente no baixo Tocantins, ganhando força no início do século XIX, a princípio tinha como finalidade apenas para a alimentação de porcos e áreas na área de Belém e Cametá. Mesmo não tendo toda a proporção que a exploração da borracha tinha, na safra de 1896-97, 70.758 hectolitros de castanha foram exportados para os Estados Unidos e para Europa, tendo diversas utilizações: Amêndoas para confeitaria, leite para cozido de carnes e peixes, entre outros.

Velho (1972) enfatiza que com a queda do preço da borracha e, por conseguinte, a sua decadência, a extração da castanha se estende. No baixo Tocantins, a elite local “preparou” o

caminho para a castanha, em condições de “boom” a exploração da castanha alcançou um nível que aparentemente não seria possível mediante isso, a cidade de Marabá se torna o centro da produção. No período pós-borracha, em diversas áreas da Amazônia, buscou-se produtos de exportação para diminuir os efeitos da crise Velho menciona Dias (1969), que cita além da exploração da castanha, a sorva, a coquirana e as madeiras também eram exportadas através dos rios. A primeira ocupação da região de Marabá se inicia no século XIX, em uma área mais distante, alguns quilômetros “descendo o Tocantins”, uma área estratégica para a circulação e mercantilização, no “burgo”. No finalzinho do século, foi construído um barracão comercial por Francisco Coelho que era denominado Marabá, (que posteriormente deu nome à cidade) ali chegava a castanha vinda das montantes dos rios, começando uma primeira ocupação, um vilarejo que armazena produtos para serem exportados para Belém através do rio. Essa ocupação é um marco para a evolução urbana da Marabá Pioneira, já que ali se tornou a principal área por volta de aproximadamente trinta anos, primeiras décadas do século XX. A partir desse período passa a existir uma outra ocupação, principalmente nas áreas consideradas “altas”, como por exemplo nas proximidades da Avenida Antônio Maia ou o Bairro Amapá que serviam como um refúgio no período das grandes cheias, sendo o Amapá uma ocupação intermitente



**MAPA 01: Localização do Município de Marabá**

Fonte: IBGE, 2010. Por AMIN, 2019.

A Avenida Antônio Maia é uma das áreas que cresceu junto com o núcleo da Marabá Pioneira e com a cidade, pois foi um espaço determinante para o início de moradias (e circulação de capital), já que por ser mais alta, e com o passar do tempo, “cresceu” e chegou ao “centro” e as suas proximidades, no caso às ruas Getúlio Vargas, Santa Rosa e Santa Rita. De certa forma, nesse período a organização da cidade atende ao condicionamento natural (cheias e vazantes). Em seguida, essa área que era tida como principal área de vivência da cidade deixa de possuir a mesma importância, “migrando” para outros locais. O eixo principalmente econômico deixa de ser no cais (orla) e passa a ser nessa área mais central, passando a concentrar-se primeiramente na Rua 5 de abril e posteriormente na Avenida Antônio Maia (MATTOS, 1996).

Marabá é uma cidade que não é diferente do contexto histórico amazônico. Fez dos rios sua maior ligação com o exterior amazônico. Através dos rios Marabá tem seu embrião tomando forma como cidade. Em um primeiro momento, o processo de urbanização precisou respeitar essa lógica homem-rio, de certa forma espontânea sem muitas regras ou limites. Existe um sentimento de pertencimento e identificação por esta área, inclusive, sempre expresso em todas as entrevistas que foram realizadas com os atravessadores.

Inicialmente, Marabá foi se tornando um berço da diversidade e aos poucos sendo introduzidas características que fazem desse espaço uma cidade, capaz de polarizar outras regiões e fornecer serviços. O urbano enquanto modo de vida passa a fazer parte da realidade marabaense, que agora se torna mais complexa. O bairro Cabelo Seco, apesar de caracterizar o início de tudo, tem em sua paisagem aspectos que ressaltam aos olhos de quem quiser ver a desigualdade. A existência de dois usos para a o mesmo local: a Orla do lazer e do entretenimento, e a Orla dos moradores, que sentem na pele a ausência do poder público, sofrendo pelo seu esquecimento e estigmatizada por ser conhecida como uma área da Marabá Pioneira perigosa, com grande incidência da criminalidade.

Lima (2013) no terceiro capítulo de sua dissertação de mestrado buscou entender a atual dinâmica socioespacial na orla fluvial de Marabá, e fez importantes reflexões a respeito da relação cidade-rio, contribuindo no sentido de identificar os diferentes agentes e usos, bem como as diversas espacialidades, temporalidades e territorialidades existentes na ribeira marabaense, levando em consideração a realidade amazônica e as especificidades do espaço em foco. Durante sua pesquisa foram realizadas entrevistas com moradores e comerciantes que vivem as proximidades da orla, e assim, buscou entender a relação dos atores. Entre 2010 e 2013 (anos de realização desta pesquisa) foi possível analisar que o potencial industrial do município nas proximidades da orla, passaram a se alterar devido a possível implantação da

Alpa (Aços Laminados do Pará) e com a construção de um porto que poderia ocupar uma área da orla de Marabá estimada em 370 mil m<sup>2</sup>.

Embora diversos empreendimentos existam nas áreas próximas da orla ou existam projetos de implantações industriais ao longo dela, a orla de Marabá ainda é utilizada como espaço de moradia de diversos grupos sociais. A valorização dos terrenos nas áreas próximas passou ocorrer de forma excludente aos moradores mais antigos, pois os mesmos acabaram se afastando mais dessas localidades tendo que ceder espaços a novos empreendimentos.

Os rios Tocantins e Itacaiúnas são utilizados pelos moradores dos bairros mais próximos à orla, como fonte de renda, lazer e de atividades domésticas, porém com a chegada de novos agentes sociais para novos usos, essas áreas de lazer acabam sendo fragmentadas por parte dos atores sociais que dividem-na, entre as novas práticas que estão mais presentes entre as áreas de concentração de bares e as antigas práticas em bairros mais antigos como o Francisco Coelho que é possível analisar atividades domésticas por parte de seus moradores.

A orla é onde estão localizados os principais espaços de vivência e identidade ribeirinha da cidade (LIMA, 2013, p. 112). Mesmo depois que a dependência dos rios como meio de circulação ter diminuído consideravelmente devido à construção de estruturas para a circulação de transporte terrestre, a orla ainda é tida como um ponto de encontro entre as vivências ocorridas por agentes sociais que tiveram determinadas relações com o rio Tocantins e Itacaiúnas.

No período recente, os diversos agentes/grupos, como os ambulantes, os feirantes e os pescadores, passam a conviver cotidianamente com turistas, banhistas, esportistas e toda sorte de pessoas e grupos que fazem o uso comercial, turístico e lúdico da orla e dos rios Tocantins e Itacaiúnas. Situação que gera um misto de inclusão e exclusão de conteúdos sociais que definem e redefinem os usos e as práticas socioespaciais, assim como elementos de mudanças e de permanências no modo de vida dos grupos sociais ligados às águas (LIMA, 2013, p.125).

A partir das análises realizadas de acordo com a realidade dos agentes sociais que vivem nos estornos da orla de Marabá, foi possível verificar as diferenciações que se concretizam a partir das modernizações econômicas que fazem da orla um espaço do capital como forma de lucro para diferentes atores regionais. (LIMA, 2013, p. 125). Mas, o que de fato nos chama a atenção é como o seu trabalho mostra a questão da subsistência de forma enfática, pois os rios e a orla possibilitaram a sobrevivência de muitas famílias através da pesca, do transporte fluvial ou das plantações de frutas, verduras e legumes nos espaços de várzea. Essas atividades possibilitavam obter o alimento e também alguma renda com a venda de produtos ou com o transporte de pessoas e mercadorias ao longo da ribeira. (LIMA, 2013, p.126)

O uso ligado ao lazer no passado se remete a uma prática social bem diferente da atual, que está mais voltada para o consumo no/do espaço (LEFÈBVRE, 1974 *apud* LIMA, 2013, p. 131), e para o aproveitamento econômico das amenidades naturais que nele existem. Um tipo de lazer que se refere aos banhos nos rios, à festa feita pelas crianças nas águas, à contemplação da paisagem ao final da tarde, aos passeios de canoa e rabeta e à reunião/encontro diário de moradores.

Dessa forma, esse lazer não diz respeito apenas à contemplação, mas sim aos outros sons, sabores e cheiros da ribeira, que estão mais associados a uma ordem próxima (LIMA, 2013, p. 131), que apresenta íntima relação com os rios e com a dinâmica da natureza. À medida que o espaço vai se modificando, as relações que nele são produzidas também podem ser alteradas, o espaço se reproduz a partir de um modelo capitalista de produção que sustenta modos de fortalecer o capital, com isso o que acontece na orla de Marabá, é que ela vai se reproduzindo de acordo com as necessidades do capital, não levando em consideração as relações existentes entre os agentes sociais e o rio Tocantins e Itacaiúnas. Alguns moradores destacam que o rio e a orla são importantes para subsistência por conta da pesca, atividade que é desenvolvida tanto para o próprio consumo, quanto como único meio de obter renda através da venda do pescado aos diversos donos de bares, dos atravessadores e de restaurantes e na feira do peixe, que fica localizada na ribeira da Marabá Pioneira, no bairro Santa Rosa.

Como afirmado acima quando há o diálogo com Sack (1986) para falar de territorialidade humana, Lima (2013) reafirma que as relações desenvolvidas ao longo da orla, são utilizadas desde uma forma de sobrevivência até um espaço de lazer para os que estão ali próximo o rio e a orla desenvolvem para estes atores sociais importantes processos de territorialidade humana, processos esses que desencadeiam importantes espaços de relações que fortalecem a liberdade dos indivíduos. Transporte fluvial, por sua vez, é destacado como um elemento importante para o desenvolvimento da dinâmica socioespacial da orla e dos rios, isso porque ele é utilizado para visitar parentes e amigos em localidades distantes e das ilhas, para a realização da pesca ao longo dos rios ou para obter alguma renda através do transporte de pessoas e mercadorias.

De acordo com Lima (2013, p.158) alguns conflitos passaram a ser frequentes ao longo da orla, ocorreu à perda da tranquilidade de outrora, pois o alto volume nos sons dos carros, das casas de show, dos bares, dos restaurantes etc., incomodam muito os moradores; estes que estão mais acostumados ao tempo calmo, lento e cadenciado dos rios e da floresta, como afirma uma das pessoas entrevistadas pelo autor.

O rio e a orla têm uma importância significativa principalmente no modo de vida dos moradores mais antigos de Marabá, eles apresentam características simbólicas fundamentais no processo de territorialidade humana, a partir das entrevistas realizadas pelo autor foi possível identificar na fala dos entrevistados que suas relações com o rio e orla, eram além das questões econômicas, ela possui acima de tudo, relações de pertencimento.

Assim, é dentro de uma multiplicidade de relações historicamente produzidas, reproduzidas e possíveis de apropriação e de dominação da orla, que o modo de vida ribeirinho se faz presente, configurando e dando corpo a uma territorialidade ribeirinha residual em Marabá.

Antigamente, o pessoal não ligava muito para a praia, depois começou a vir gente de fora e viu que a praia era uma oportunidade de fatura. Aí como hoje...Antigamente, o movimento dos barcos era só pra carregar castanha. Aí como foi acabando a castanha, eles foram dar fé desse outro meio de vida, que foi carregar o pessoal pra praia. Aí começaram a montar as barracas pra vender coisas e acampar, mas antes quem acampava lá era nós, tinha muito peixe e tal. Aí o pessoal foram chegando de fora, e visaram. A construção da orla tornou em um ponto turístico. Aí corre muito dinheiro, tanto pra nós que é barqueiro, para os donos de bar. Um novo meio de vida depois do fracasso da castanha. Mas ganhando dinheiro ou não, o rio sempre foi a nossa casa (Entrevistado José Miranda Faria, pescador e atravessador, 62 anos, 15 abril. 2019)

As relações se alteram e o rio passa por um processo de valorização a partir da potencialidade que oferece. A fala de seu José Miranda é um reflexo. Por conta disso, esse espaço de relação imediata entre a terra e a água, um verdadeiro mosaico de relações de dominação e de apropriação dos grupos existentes com os rios, apresenta necessidades do dia-a-dia que desenham, muitas vezes, movimentos subterrâneos, anfíbios, que são permeados por vivências ribeirinhas que não estão fora da lógica mais intensa de acumulação, mas que também não sucumbem a processos modernizantes e de consumo no/do espaço de ribeira de Marabá. (LIMA, 2013, p. 175).

Entretanto, pode-se identificar que não somente existe essa possibilidade de abordagem. Segundo Lima (2013), aos arredores do Tocantins e do Itacaiúnas é possível identificar a presença de dois tipos de políticas – i) as que são implementadas pelo sistema estatal, que atendem aos interesses do capital ii) e aquelas que são lideradas e organizadas pela própria população ribeirinha.

O seu trabalho torna-se referência central para o desenvolvimento deste, porque suas informações muito se aproximam de características simbólicas, fortalecendo o processo de territorialidade humana que caracteriza o sentimento de pertencimento destes atores sociais, bem como: pescadores, lavadeiras, filhos e netos de moradores antigos das localidades ao longo da orla, e que se sentem afetados pelas modificações do espaço que se inicia desde o período

de construção de rodovias e pontes que alteram a dinâmica de entrada da cidade por meio do rio, até a pavimentação da orla que promove diferentes espaços de relações inclusive para novos agentes que promovem certa exclusão dos atores sociais mais antigos das margens dos Rios Tocantins e Itacaiúnas.

Os rios foram de suma importância para o início da circulação de mercadorias e pessoas. Todavia, o autor chama a atenção de que atribuir uma visão até romantizada ao “mundo das águas” é insuficiente para entender a multiplicidade e a complexidade das dinâmicas sociais contidas nas espacialidades, territorialidades e temporalidades.

Isso tem que ser associado às melhorias infraestruturais que tiveram início na década de 2000, em que a ribeira é reconfigurada e passa a ser o principal ponto de lazer e turismo para os usuários. Esse projeto foi uma iniciativa entre governo municipal e governo federal através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Existem previsões de construção de um muro de arrimo, a construção de um ponto de observação do rio no bairro Cabelo Seco, além da previsão da construção de uma usina hidrelétrica em Marabá.

Todo esse processo modifica, mas não exclui a ligação com o rio, que vai desde as rugosidades no espaço através das re-existência da vivência ribeirinha das mulheres que ainda lavam e estendem suas roupas nas frentes de suas casas à diversificação dos motivos da travessia do rio Tocantins. Abaixo, busca-se através tornar visível a expressão destas territorialidades que coexistem no atual cenário de modernização do espaço.

A orla é o ponto inicial e central. Posteriormente, os moradores da ribeira, considerando principalmente os Bairros Cabelo Seco e Santa Rosa como as frentes de resistência e de perpetuação das relações ribeirinhas. Logo depois, os pescadores, que possuem na Colônia Z-30 o seu ponto de organização e comercialização dos seus pescados. Os atravessadores sempre presentes na paisagem ao longo de toda ribeira. Os comerciantes que se localizam estrategicamente, os usuários da comercialização do peixe, do lazer e da travessia, e por fim, os esportistas que cada vez mais apropriam o espaço para atividades como a patinação, ciclismo, corridas e etc.

#### **1.4. Mas afinal, como se territorializam são os atravessadores?**

Para dar início, apresentar-se-á o perfil das embarcações, que ora são instrumentos de trabalho, ora servem como um elo manutenção das relações com o rio. Historicamente, existia uma diferenciação entre as embarcações, e ela ocorria devido à variação de tamanho, finalidade e o uso ou não de motores.

EMBARCAÇÕES	UTILIDADE
<b>Barcos</b>	Com grandes e médios motores e tinham o intuito de transportar produtos como o caucho e a borracha
<b>Canoas</b>	Faziam o transporte de pessoas, no entanto, em uma escala mais reduzida e sem a utilização de motor, sendo esse o principal meio de transporte do ribeirinho
<b>Rabeteiros</b>	São os que faziam o transporte do cais para as praias e outros serviços de frete, já com o intuito comercial, principalmente nos períodos em que houve o aumento do fluxo de pessoas

**QUADRO 01: Diferenciação entre as embarcações.**

Fonte: Trabalhos de Campo. Org: Ferreira Neto, A. M. (2019).

Atualmente, ainda existe essa diferenciação. Todavia, essas embarcações são utilizadas principalmente o transporte de passageiros. De antemão, esse trabalho categoriza os atravessadores de forma ampla. Cunha-se um conceito, em que os atravessadores são aqueles que realizam a travessia de pessoas de forma remunerada, sendo eles barqueiros e rabeteiros. Existem associações de barqueiros e rabeteiros, organizados e regidos através deles.

Entretanto, não desconsideremos a existência e organização secundária que os rabeteiros possuem, tendo em vista que as relações de poder também se fazem presentes, seus sujeitos são identificáveis na paisagem ofertando a travessia como serviço a ser prestado. Não contam com estatutos, mas também são submetidas as exigências de fiscalização e normas de segurança para o transporte de pessoas no período de veraneio (junho e julho).

Os canoieiros não estão envolvidos no universo da pesquisa como atravessadores porque na observação da paisagem, nas conversas informais e nas entrevistas foi possível identificar que as canoas além de estarem relacionadas ao uso mais simbólico do rio, não oferecem o serviço da travessia nem no período de veraneio.

Os barcos não são tão grandes como os que transportavam castanha. Mas, possuem a preferência da maioria dos usuários por apresentarem uma infraestrutura considerada mais segura.

Na seguinte imagem pode-se observar uma das embarcações que possui uma infraestrutura maior, sendo ela considerada pelo público mais segura. Estas embarcações

maiores ficam atracadas no porto da “Casa Bandeira” organizada pela Associação dos Barqueiros Marítimos do Município de Marabá.



**FOTO 01: Barcos atracados após um dia de trabalho: sem horários definidos, o dia de trabalho termina junto com a diminuição do fluxo de pessoas.**

Fonte: Ferreira Neto, A. M. Foto tirada em maio de 2019.

Para oferecer uma maior sensação de estabilidade e segurança aos usuários visando o aumento da demanda, os rabeteiros estão modificando suas embarcações, construindo uma estrutura que os assemelhe aos barcos. Nesta imagem, pode-se observar algumas das embarcações sendo modificadas na colônia Z-30, onde rabetas sofrem mudanças para passar a sensação de maior segurança.



**FOTO 02: Homens trabalhando na nova estrutura das rabetas.**

Fonte: Ferreira Neto, A. M. Foto tirada em maio de 2019

Já nesta imagem observa-se o trabalho do Sr. Zé de Bina com sua Rabeta modificada com um motor menor, uma estrutura superior sobre a embarcação pra assegurar os passageiros e voltando ao ponto de início em busca de novos passageiros para atravessar.



**FOTO 03: Atravessador se preparando para realizar o trajeto de volta da praia do Tucunaré.**  
Fonte: Neto, A.M. Foto tirada em junho de 2019.

Já as canoas continuam sendo utilizadas para o transporte de ribeirinhos, principalmente por pessoas que habitam na ribeira na orla e dos pescadores.

Esta imagem retrata as tradicionais canoas, atracadas nos portos informais pela Orla Sebastião Miranda, uma estrutura menor e mais simples, próprio para uso pessoal ribeirinho.



**FOTO 04. Canoas dos pescadores estacionada:** se preparando para realizar o trajeto de volta a praia do Tucunaré.  
Fonte: Ferreira Neto, A. M. Foto tirada em junho de 2019.

Os atravessadores são homens que trabalham com a travessia de pessoas de forma remunerada, mas, não necessariamente dedicando toda a sua rotina de trabalho a isso. Muitos deles são também pescadores, ou exercem outro tipo de profissão principalmente porque o grande fluxo de pessoas para a praia do Tucunaré ocorre de maio a agosto, sendo oficialmente o período de veraneio decretado pela prefeitura de Marabá os meses de Junho e Julho.

As trajetórias de vida desses homens diferenciam-se, aproximam-se e trazem nos seus relatos como a existência nas beiras levou organização que eles possuem na atualidade. Seu Edvaldo, um dos atravessadores mais antigos descreve um pouco dessas transformações.

Rapaz, eu comecei a trabalhar como barqueiro...tinha duas canoas de travessia aqui. Na verdade, era rabeteiro, não era barqueiro não! Era rabeteiro. A minha profissão era na área de segunrança, aí depois que eu comprei uma canoa pra mim e comecei a trabalhar de rabeteiro aqui. Hoje cada um aqui tem seu ponto, o nosso aqui não pode encostar rabeta clandestina só quem é cadastrado da associação. Eles podem desembarcar mas não pra pegar passageiro (Entrevistado Edvaldo Pereira, pescador e atravessador, 59 anos, 13 junho de. 2019)

Cabe destacar a existência de atravessadores informais que fazem a travessia de pessoas somente o período do veraneio. Segundo relatos de seu Edvaldo, normalmente são pessoas que moram nas proximidades da orla e que vem nesse período uma oportunidade. Entretanto, a classe dos atravessadores nega que os eles sejam vistos como atravessadores. Eles são vistos como oportunistas, por isso, não podem pegar passageiros nos seus pontos oficiais e nem desembarcar nos mesmos.

Uma questão que ainda gera alguns conflitos é o preço da passagem, que oficialmente custa \$3,00 no período diurno e como os atravessadores das associações. Nos pontos não legalizados, a passagem pode sair pela metade do preço.

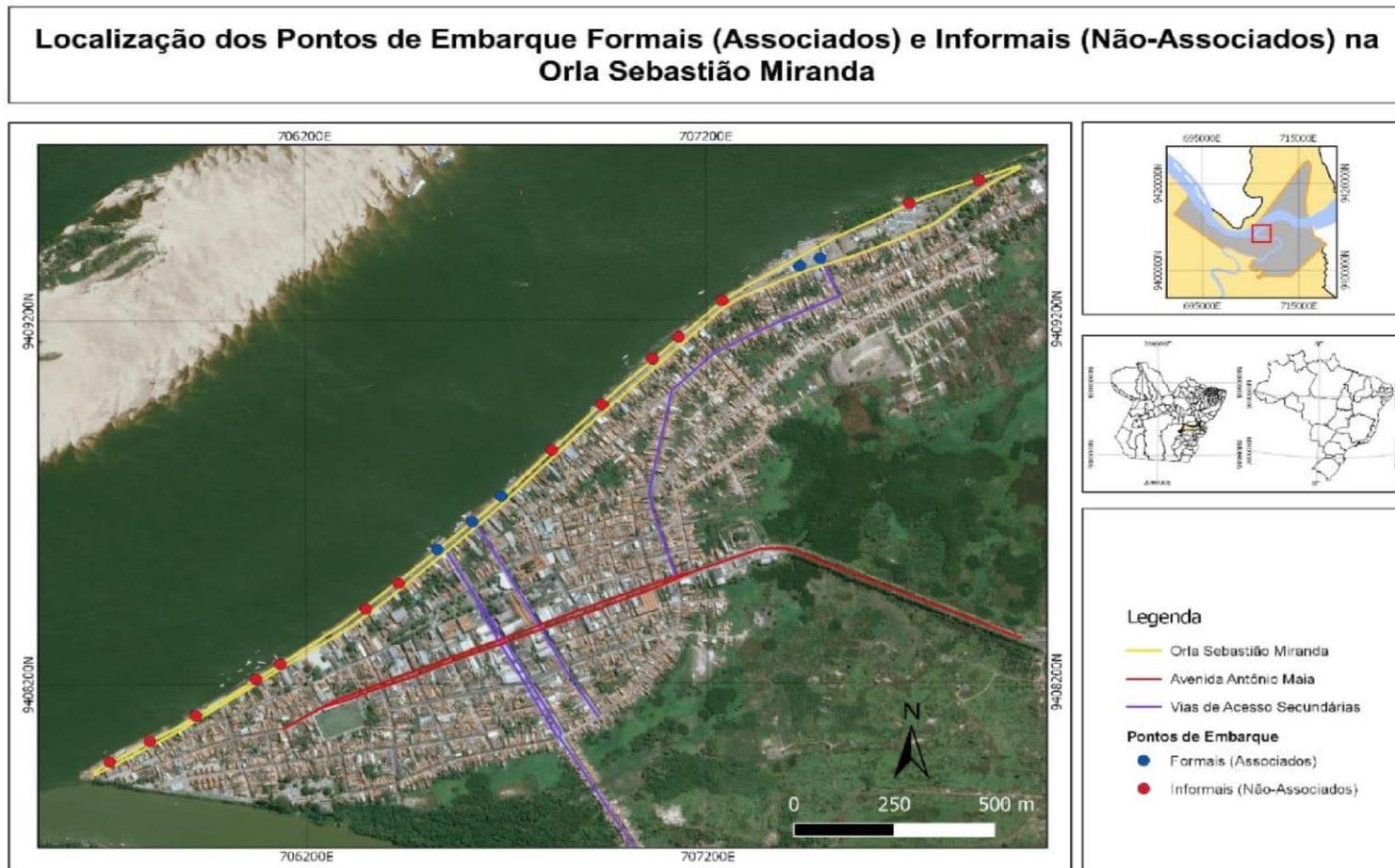
O caboclo roda de todo jeito, ali é 3 por \$5,00 ou 2 por \$4,00, aí bagunça tudo...porque não sabe vê dinheiro...p\*\*\* é essa?! Aí pronto, aí a galera acha ruim, porque vai descer aqui a gente cobra nosso valor e acha ruim, Mas lá...ali é clandestino, aqui nós trabalho rígido e organizado. (Entrevistado Edvaldo Pereira, pescador e atravessador, 59 anos, 13 junho de. 2019)

Aqui uma imagem no período de Junho no porto formal de atravessamento na colônia Z-30 onde observa-se o valor cobrado da passagem de atravessamento organizados pela associação A associação dos Rabeteiros Transportadores de Passageiros da Rampa de Embarque e Desembarque Santa Rosa (Rabetur).



**FOTO 05: Faixa com o valor da passagem: o preço que os barqueiros legalizados cobram.**  
Fonte: Neto, A.M.F. Foto tirada em junho de 2019.

Mediante as informações, optou-se por fazer uma cartografia que representasse essa organização ao longo de todo o percurso. O mapa 01 representa a localização dos pontos de embarque formais e informais, com o intuito de apresentar a visualização dessas coexistências ao longo da Orla Sebastião Miranda. O mapa foi elaborado com as informações obtidas em trabalho campo. Abaixo pode-se notar que os pontos informais e formais estão representadas por pontos por toda a Orla Sebastião Miranda, onde os pontos em vermelho são pontos informais e pontos em azul pontos formais.



**Mapa 01: Espacialização das territorialidades presente na Orla Sebastião Miranda.**  
 Fonte: Representação elaborada a partir mapa base Google Earth (Maps) por MESQUITA (2019)

## **CAPÍTULO II: ANALISANDO AS TERRITORIALIDADES PELOS ESTATUTOS E NARRATIVAS**

A organização dos atravessadores na orla Sebastião vai muito além do que se pode observar na paisagem e no fluxo das travessias. Os mapas apresentaram um pouco dessa organização complexa. Segundo eles, através de estatutos que se têm legitimidade de suas territorialidades. A partir destes documentos registrados em cartório, com normas e regras eles teceram e delimitaram seus pontos de articulação. Neste capítulo, apresentar-se-á tais estatutos.

### **2.1 O Estatuto da Associação dos Barqueiros Marítimos do Município de Marabá- PA (Abmm)**

Esse é o primeiro estatuto registrado que se teve acesso. Segundo o estatuto, a associação foi criada em 01 de junho de 1987. Entretanto, só foi registrada em 28 de janeiro de 2012. A associação dos Barqueiros Marítimos do Município de Marabá é uma entidade civil de direito privado, com personalidade jurídica e patrimonial própria, com a autonomia financeira e administrativa sem fins lucrativos para sócios e dirigentes. A sede da mesma localiza-se na Avenida Silvino Santis, N°2209, no bairro Santo Rosa, que histórico-geograficamente teve suas origens relacionadas a dinâmica ribeirinha.

Segundo o Art 2º do estatuto, dentre as finalidades da associação está:

- a) Defender os barqueiros que navegam e fazem transporte nos rios Tocantins, Itacaiúnas e Araguaia;
- b) Administrar e defender interesses coletivos e individuais dos seus associados.
- c) Ser constituída por um número ilimitado de sócios com domicílio em Marabá;
- d) Representar seus associados sem discriminação de raça, cor, nacionalidade, religião, sexo, convicção política e etc;
- e) Promover reuniões, eventos recreativos e sociais;
- f) Representar seus associados em juízo ou fora dele em quaisquer autoridades e em quaisquer órgãos públicos.

A validade desta associação é por tempo indeterminado, sendo o ano social compreendido no período de primeiro de janeiro a trinta de dezembro de cada ano.

Os associados dividem-se em duas categorias:

- i) Fundadores: os que elaboraram, discutiram e aprovaram o Estatuto anterior.
- ii) Honorários: associados que reformularam, aprovaram alteraram o estatuto atual, mediante proposta da diretoria através da Assembleia geral.

Entretanto, todos os associados devem pagar contribuições mensais a serem definidas pela diretoria e em assembleia geral, sendo também obrigados a cumprir as normas, leis e exigências que forem necessárias pela Marinha Mercantil do Brasil, ou seja, a Marinha Oriental da Amazônia, preservar o meio ambiente e acatar as orientações do corpo de bombeiros do município.

Os Art.9º e 10º trazem os direitos e deveres dos associados. Os direitos são:

- I. Participar das reuniões e assembleias, votar e ser votado, observar o que prescreve o estatuto.
- II. Recorrer ao conselho fiscal contra os atos da diretoria ou dos departamentos, desde que contrário a este estatuto ou aos princípios que constituem os objetivos da associação;
- III. Participar das programações esportivas, recreativas, eventos sociais e culturais da associação;
- IV. Os sócios que não estiverem com as suas mensalidades em dia, não poderão votar e nem ser votados;
- V. Cumprir os preceitos éticos, o regulamento, as normas constitucionais vigentes, o estatuto da associação assim como seus regimentos internos e as decisões da assembleia geral.

Os deveres dos associados:

- I. Observar o presente estatuto, cooperando para a consolidação de seus objetivos;
- II. Comparecer a todas as reuniões, assembleias e programações da associação;
- III. Pagar a contribuição mensal;
- IV. Manter sua embarcação dentro das normas estabelecidas;

V. Manter em sua embarcação os requisitos estabelecidos pela marinha.

Ex.: boias, coletes salva-vidas, luz de navegação e extintor de incêndio.

VI. Respeitar e acatar todas as opiniões deliberadas pela maioria dos associados na Assembleia Geral.

No capítulo 3 do regimento, as informações estão todas relacionadas a administração, que é composta por estas três instâncias: i) Diretoria; ii) Conselho fiscal; e iii) Assembleia Geral

Sendo a primeira instância (a diretoria) é composta por: a) Presidente;

- b) Vice-Presidente
- c) Primeiro Secretário
- d) Segundo Secretário
- e) Primeiro Tesoureiro
- f) Segundo Tesoureiro
- g) Conselho Fiscal

Compete a diretoria:

- a) Ter mandato de quatro anos com direito a reeleição;
- b) .A diretoria será eleita através de votação em Assembleia geral de seus associados;
- c) De dois em dois meses e extraordinariamente sempre que necessário, sendo convocada pelo presidente ou por seu substituto legal em caso de impedimento.
- d) A diretoria dará suspensão de seus direitos aos associados que deixarem de quitar seus débitos a partir de três mensalidades em atraso, sendo que o mesmo só gozará de seus direitos após a quitação de seu débito com a entidade;

Nos Art.14º, 15º, 16º, 17º, 18º e 19º estão descritas na ordem as competências do presidente, do vice-presidente, primeiro secretário, segundo secretário, primeiro tesoureiro, segundo tesoureiro. Já no Art, 20º, as competências da segunda instância (conselho fiscal) sendo elas:

- I. Verificar mensalmente o balancete e dar o seu parecer.

II. Cabe ao conselheiro fiscal examinar todos os documentos, livros de atas, conta bancária, quaisquer papéis, contas da eleição e tudo que for referente a esta associação. O conselho fiscal da ética disciplinar será realizado no prazo máximo de cento e oitenta (180) dias.

III. Opinar sobre possível assinatura de projetos, convênios, acordos contratuais, valor de contribuições dos associados, aquisição e alienação de bens patrimoniais.

Já as competências da Assembleia Geral são:

- I. Eleger e dá posse a Diretoria e Conselho Fiscal;
- II. Discutir e aprovar a reformulação estatutária e/ou regimental;
- III. Votar e ser votado quando for escolhido para qualquer cargo;
- IV.

Parágrafo único: Qualquer assembleia instalar-se-á em primeira convocação com a maioria dos associados e, em segunda convocação, com qualquer número não inferior a dois terços (2/3) mais um (1).

Realizar-se-á, extraordinariamente, quando convocada por:

- a) Presidente da diretoria
- b) Pela diretoria
- c) Pelo conselho fiscal
- d) Por dois terços (2/3) mais (1) dos associados.

Os capítulos 4 e 5 fazem alusão as finanças, patrimônio e disposições gerais. Entretanto, o que mais nos chama a atenção é que no Art 31º, este Estatuto expressa no documento assegura e legitima o seu ponto de territorialização com o seguinte texto: “Somente barqueiros que são associados nesta associação podem trabalhar transportando passageiros no ponto principal da Orla Sebastião Miranda à praia do tucunaré e vice-versa, e as demais praias do município, sendo que o transporte aquaviário foram os primeiros transportes a circular em nossa região”. Este estatuto serviu não só para que houvesse uma organização registrada, mas, estruturalmente ele é a base para que os outros dois pontos também se legitimassem através de documentos.

## **2.2 Estatuto da Associação dos Transportadores Marítimos de Cargas e Passageiros de Marabá- PA (Astrama)**

Segundo a Ata de reunião anexa ao Estatuto da Astrama, no dia 01 de julho de 2017, pela manhã, na frente do Restaurante Por- do- Sol, reuniram-se em assembleia geral os sócios fundadores e aprovaram o Estatuto e elegeram a diretoria. A associação responde como pessoa jurídica de direito privado, tendo sede e Foro em Marabá, situada na Avenida Silvino Santis nº 2238, Bairro Santa Rosa, na Marabá Pioneira, com prazo de duração indeterminado.

A finalidade da associação é prestar apoio e orientação a seus associados na prestação de serviços a seguir:

- a) Colaborar nos planos gerais sobre a atividade de transporte marítimo de cargas a passageiros, cumprindo e fazendo cumprir as determinações e resolução da Marinha Diretoria de Portos e Costas, do Departamento Nacional de Transporte INT e do Conselho Municipal de Transporte de Marabá (PA);
- b) Representar seus associados junto aos órgãos competentes e autoridades em geral;
- c) Orientar, fiscalizar e organizar o transporte marítimo de cargas e passageiros efetuado por seus associados;
- d) Defender a execução e passageiros, colaborando com as autoridades, na fiscalização de uso e processo inadequado e com traria as leis e determinações dos órgãos competentes; Pleitear para o sindicato e seus associados às concessões, licenças e autorização legais relativas a terreno da marinha e linhas fluviais.

O capítulo II é composto pelas disposições do patrimônio, sua constituição e utilização. Já no capítulo III trata da administração, tendo como órgãos deliberativos, de forma muito semelhante ao primeiro estatuto.

## **2.3 Associação dos Rabeteiros Transportadores de Passageiros da Rampa de Embarque e Desembarque Santa Rosa (Rabetur)**

A associação dos Rabeteiros Transportadores de Passageiros da Rampa de Embarque e Desembarque Santa Rosa – Rabetur constituída na forma de sociedade civil de fins não lucrativos, com autonomia administrativa e financeira, constituída na forma de sociedade civil de fins não lucrativos. A associação tem sede e foro na Cidade

de Marabá, na Rua Pará, 2442, Bairro Santa Rosa, CEP 68.500-07. O prazo de duração é indeterminado.

A Associação tem por finalidade prestar apoio e orientação a seus associados e:

- a) Representar e defender, no âmbito Estadual, judicial ou extrajudicialmente, os direitos e interesses dos seus filiados;
- b) Participar da organização de eventos relacionados a atividade;
- c) Indicar ou designar representantes junto aos órgãos de jurisdição municipal, estadual e federal;
- d) Conciliar divergências e conflitos entre filiados;
- e) Arrecadar a contribuição para custeio e manutenção da associação;
- f) Celebrar convênios;
- g) Defender, na condição de postulado filosófico, o direito de propriedade, a livre concorrência e o Estado Democrático de Direito;
- h) Defender os princípios de liberdade para o exercício, lealde na concorrência na concorrência e ética no desempenho da atividade;
- i) Colaborar com os poderes públicos, como órgão técnico e consultivo, no estudo e solução dos problemas que se relacionem com a atividade que coordena e/ou representa.

No Art.4º a filiação à Associação dependente do cumprimento das seguintes exigências:

- I. Ser proprietário de barco (rabeta);
- II. O barco (rabeta) ter as condições ideais de transporte de pessoas;
- III. Apresentação de cópias dos documentos pessoais, comprovante de endereço;
- IV. Pagar a joia de ingresso, valor estipulado pela AG;
- V. Requerimento de filiação assinado solicitando a filiação.

No Artº5 diz que na consecução de tais objetivos a Rabetur poderá efetivar trabalhos de atendimento, ensino pesquisa e publicações, bem como participar na formação de pessoal técnico relacionados com seus fins. O Artº 10 diz que a Associação tem como órgãos deliberativos e administrativos a Assembleia Geral, a Diretoria e o Conselho Fiscal.

Os artigos 12º, 13º, 14º, 15º tratam de questões relacionadas à administração da associação, cabendo ressaltar que de maneira muito semelhante aos outros dois estatutos. Já o Artº16 nesse caso aponta para uma composição de diretoria diferente, sendo ela composta por (5) Diretores titulares e (3) suplentes, a saber:

- I- Presidente;
- II- Vice-presidente;
- III- Secretário Geral;
- IV- 1º Tesoureiro;
- V- 2º Tesoureiro;
- VI- 3 suplentes

Parágrafo único: O mandato dos integrantes da Diretoria será de dois anos, permitida a reeleição.

Nesse caso, o tempo entre uma eleição e outra é menor, e possui três suplentes. Até o Art. 29º, todos eles são semelhantes aos do documento da Astrama. O Artº 30 é diferente. Ele diz que a Rabetur é composta por um número limitado de 30 sócios, distribuídos em categorias de: Fundadores; Benfeitores; Honorários e contribuintes.

Parágrafo Único: A primeira Assembleia Geral da Rabetur, composta por seus fundadores designará comissão para elaborar regimento que conste para se associar à mesma, bem como das categorias, deveres e obrigações dos sócios.

#### *Como se pode territorializar por meio de documentos?*

Entende-se que a existência dessa documentação é um forte indício de territorialidade. Do primeiro ao terceiro documento é possível perceber dois pontos - organização humana e documental. A organização humana parte do ribeirinho, que de morador/pescador tornou-se atravessador. Assim como ele possui normas, regras e direitos garantidos a partir da associação com a colônia dos pescadores, entenderam depois dessa troca de padrão de circulação através dos rios que anteriormente era utilizada para o transporte de pessoas e produtos, a demanda passará a ser outra.

Para garantir o controle também sobre esta demanda, eles passaram a se organizar em grupos nas margens do rio. Em sua grande maioria, a utilização da travessia por passageiros tem como finalidade o lazer. Mas, também diz respeito a travessia de produtos, moradores das ilhas e para o serviço de fretes e passeios.

Cada uma dessas demandas, possui um preço, e além disso, precisavam garantir que fosse justa a ordem de saída para a prestação desses serviços, pois essa questão de quem “tomava a vez” ocasionava muitos conflitos, às vezes até carregados de agressões verbais na frente dos passageiros. Por isso, decidiu-se na criação da primeira associação de barqueiros, no caso, a Abmm, no que eles consideram como ponto principal de embarque e desembarque.

No ano de 2017, percebendo o aumento da demanda principalmente durante o período de veraneio, e com as disputas cada vez mais acentuadas por passageiros no segundo ponto de embarque, a Astrama se mobilizou e também criou um estatuto que os assegurasse como responsáveis de forma autônoma pelo ponto, afastando assim sem a necessidade de grandes conflitos os atravessadores que não possuem vínculo com a associação.

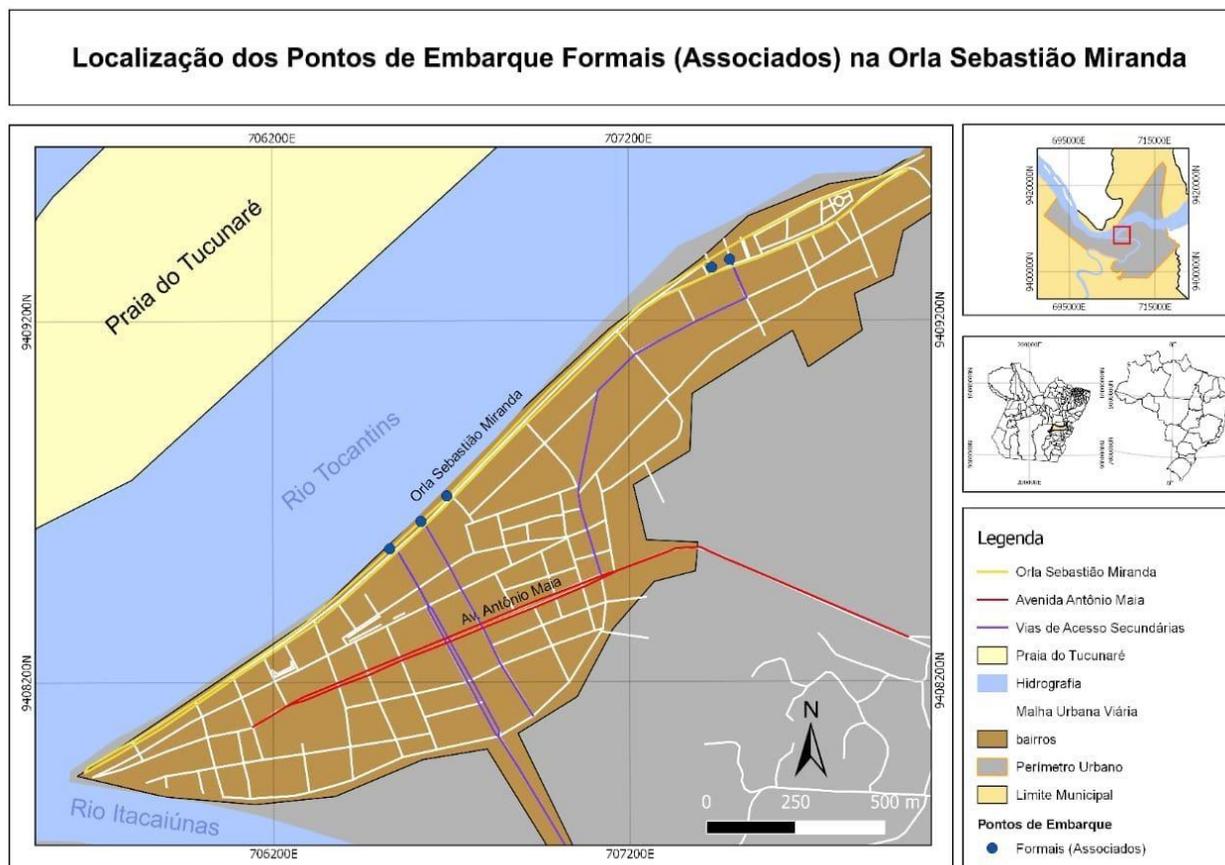
Logo no ano seguinte, a Rabetur também se registrou em cartório com o número restrito de 30 sócios e com o intuito de conciliar as divergências entre os associados ali no ponto da Z-30, mais conhecida como colônia dos pescadores. A Rabetur é a associação mais recente, o que não significa que o aglomerado de atravessadores trabalhando naquele ponto também seja, muito pelo contrário. Eles já possuíam a tradição de fazer a travessia antes mesmo de oficializarem o documento, pois essa ‘legalização’ do ponto serviu apenas para que eles organizassem quem pode ou não pegar passageiros naquele ponto.

Realizou-se uma leitura atenta aos estatutos, e chegou-se à conclusão de que essa foi a principal estratégia de conseguir controlar o espaço que eles encontraram. Todos os documentos apresentam muitas semelhanças. Essa organização ocasionou a diminuição dos conflitos, mas que territorialmente reforçou as demarcações políticas de cada associação.

#### *Os atravessadores não associados*

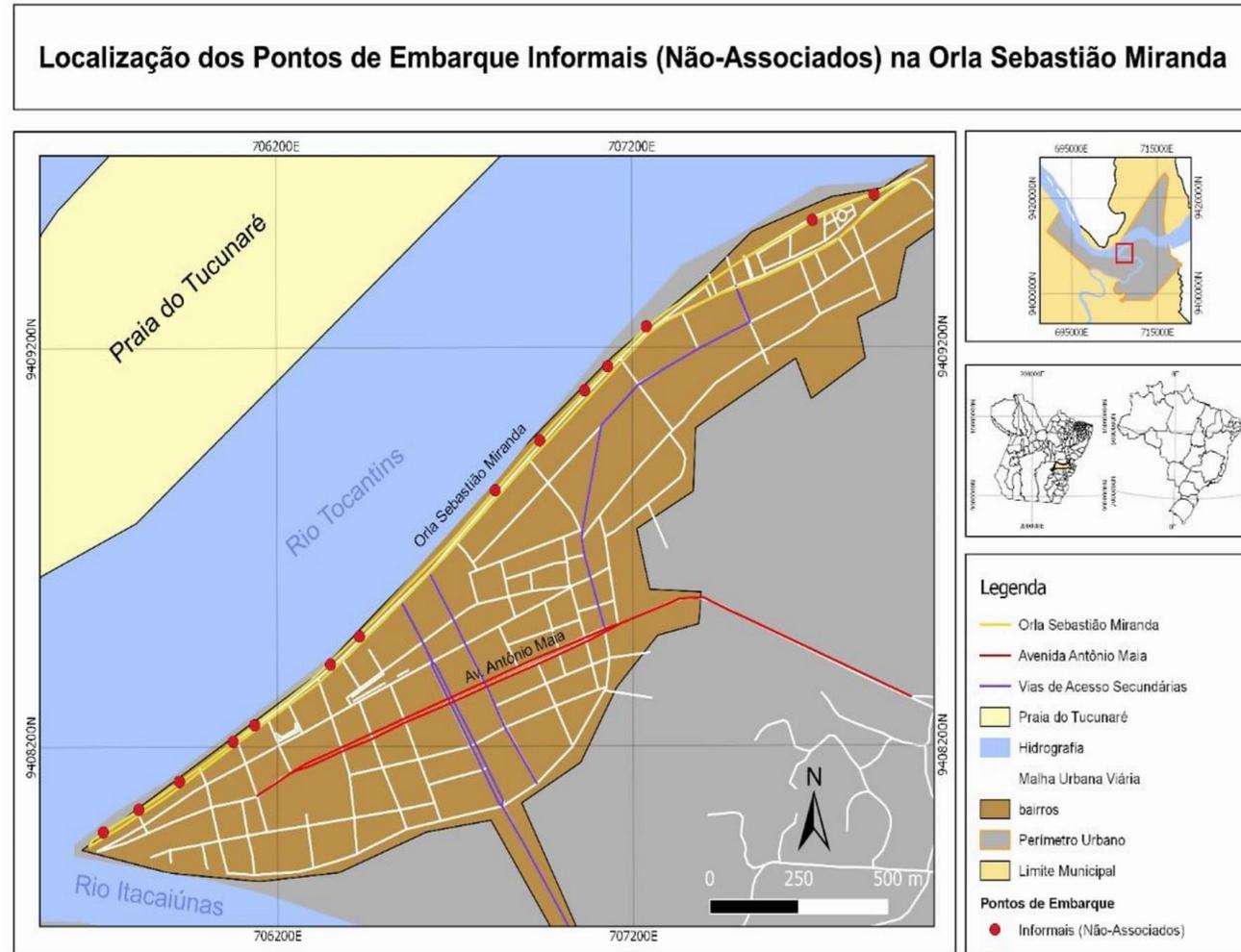
Durante a realização desta pesquisa, não se conseguiu o contato com os atravessadores não associados, pois além de muito discretos, só trabalham em dias de grande fluxo justamente para evitar que conflitos ocorram. Mas, segundos relatos, ainda assim acontecem.

Abaixo, dois mapas mostrando a espacialização dos pontos de embarque formais e organizados em associações. O mapa 02 mostra os pontos formais organizados pelas associações onde as mesmas trabalham de forma organizada de acordo com os estatutos de cada. O mapa 03 são os pontos informais de embarque usado por atravessadores que ou não querem ou preferem trabalhar de forma independente sem, ligação com associação.



**Mapa 02 – Pontos de embarque formais.**

Fonte: Representação elaborada a partir mapa base Google Earth (Maps) por MESQUITA (2019).



**Mapa 03 – Pontos de embarque informais**

Fonte: Representação elaborada a partir mapa base Google Earth (Maps) por MESQUITA (2019)

## 2.4 As condições de trabalho dos atravessadores e as políticas de incentivo desenvolvidas pela prefeitura de Marabá

Existe a organização e os conflitos dos atravessadores. Mas, existem fatores que estão dessa configuração. Todavia, por mais que eles destaquem que existem normas a serem seguidas, a fiscalização e a atenção dos órgãos públicos deixam a desejar, gerando insatisfação. Como detalhou em entrevista, o pescador e atravessador, Edvaldo Pereira: “Ah antigamente, quem vinham fazer essa vistoria era os bombeiros e até eles largaram até de fazer essa vistoria aqui” (Entrevistado Edvaldo Pereira, pescador e atravessador, 59 anos, 13 junho de. 2019).

Nos estatutos, eles alegam que a Marinha da Amazônia Oriental, a prefeitura e corpo de bombeiros são responsáveis pela fiscalização, entretanto, isso não está ocorrendo na prática. No dia 21 de julho, durante o período de veraneio, um atravessador associado à Rabetur foi assassinado na orla. O crime foi motivado pelo não pagamento dos passageiros da taxa de \$30,00 e porque mudaram o caminho de desembarque. Chegando na Z-30, eles pagaram apenas \$20,00, motivo que levou à uma confusão generalizada, ceifando a vida de um homem e desestabilizando os companheiros de profissão.

Tal tragédia ocorreu em uma madrugada de sábado após a popularização de festas e luais na Praia do Tucunaré. Entretanto, a insegurança também aumentou de forma considerável. Os atravessadores necessitam que o poder público reforce a presença de policiais e também guardas municipais com viaturas, principalmente aos finais de semana e no período da tarde, para que todos vejam a presença das autoridades nos pontos de embarque e desembarque, passando uma sensação de segurança no local.



**IMAGEM 01: Notícia da insegurança no trabalho dos atravessadores.**

Fonte: Correio de Carajás, 2019.

A Mídia local circulou notícias sobre o ocorrido, e eles fizeram desta situação um espaço de denúncia, dizendo-se inseguros e desassistidos pela não realização de práticas provindas do poder público. Entretanto, a insatisfação também diz respeito à ausência de um porto da Marinha na Orla para segurança de trabalho para eles e para os passageiros.

A gente não tem porto fiscal da Marinha. Um tanto de embarcação daquele. Pra bem dizer, Imperatriz é bem menor de quê Marabá em termos de embarcação e têm porto da Marinha. E aqui em Marabá não tem. Eles dão essa função para os bombeiros, só que só na época da praia mesmo. Aí a Fiscalização quando tem é sobre colete que tem que ter, a quantidade de tantos passageiros, todo barco tem uma numeração pelo seu tamanho, a lotação, fica de vinte e vai diminuindo. (Entrevistado José Miranda Faria, pescador e atravessador, 62 anos, 15 abril. 2019)

Em tom de cobrança a fala de seu José Miranda traz a insatisfação por não existir em Marabá um ponto fiscal. No período do veraneio, o fluxo para a Praia do Tucunaré aumenta de forma considerável. Segundo a Prefeitura de Municipal, a praia é uma das melhores opções durante o verão paraense, sendo pontos turísticos mais visitados da cidade. Emergente da vazante do rio Tocantins, logo após o período das chuvas a praia ocupa uma extensão de aproximadamente 5 km<sup>2</sup>, sendo que três quartos são de areia fina e um quarto de formação vegetal. Situada em frente ao núcleo da Marabá Pioneira, as areias da ilha começam a ser avistadas em meados de abril, mas é na alta estação do verão, em julho, que a procura é maior, tornando-a a atração principal. Houve a tentativa de diálogo com os órgãos públicos para a obtenção da sua versão sobre a relação com os atravessadores, mas sem êxito.

Olha, a gente participa de reunião por aí, esses caras prometem tanta coisa, mais tanta coisa pra nós, que quando chega mês de julho, não vê nada! Esse ano mesmo não teve nadinha na praia, não teve nada. (Entrevistado Edvaldo Pereira, pescador e atravessador, 59 anos, 13 junho de. 2019)

Segundo Edvaldo, as promessas políticas de fiscalização e incentivo ao turismo e ao lazer ocorrem sempre mais nunca se concretizam.

A organização que o município dá pra gente é essa balsa aí. Agora vão levar parece, e botar uma lona em cima. Essa é a contribuição. Eu, como barqueiro acho bom porque já uma ajuda, pequena, mas é. Pelo menos dá a sensação de que o poder público faz alguma coisa. Mas eu acho que poderia fazer mais. (Entrevistado Benjamin, atravessador, 77 anos, 25 de maio de 2019)

Seu Benjamim fala que a contribuição dá prefeitura é apenas infraestrutural, com pequenas ações, deixando a desejar. Abaixo o registro fotográfico da balsa citada pelo seu Benjamim, onde encontra-se deteriorada pelo tempo e uso sofrendo total

descaso do município mostrando de forma explícita as situações em que os atravessadores vivem em seus dias de trabalho.



**FOTO 06. Balsa do ponto da Abmm**

Fonte: Ferreira Neto, A. M. Foto tirada em Agosto de 2019

As falas de Edvaldo e seu Benjamin ressaltam que para além da questão da segurança, há também a falta de incentivo ao lazer que o veraneio pode proporcionar. Segundo eles, ainda existem potencialidades a serem exploradas.

Do cais à orla a estrutura física do espaço alterou e à busca pelo lazer também. A estrutura atual do veraneio conta com locais que já cobram por estacionamentos privativos, muitos lavadores de carros, flanelinhas, comércio ambulante com a venda de chapéus, bronzeadores, óculos e muitos outros produtos, tudo possui um preço. Marabá, no veraneio, tem uma temperatura ainda mais elevada, um cheiro específico, o vai-e-vem das travessias agitam a água e criam os banzeiros embalados ao som da música brega.

Os usuários da travessia são moradores e visitantes que buscam um lazer acessível. Por mais que não façam o uso das barracas, como a do seu Pedro do Flamengo e da Barraca da Terezinha, levam seus isopores com bebidas, e comidas. Existe também o fluxo de vendedores ambulantes, que ao final do dia, confundem-se com os banhistas, já que o período do veraneio faz da praia e do rio o principal ponto de lazer, mesmo para aqueles que passeiam em suas lanchas e Jet ski.

### *Os atravessadores, suas dinâmicas espaciais e as fotografias*

Esse é seu José Miranda Farias de 62 anos, nascido e criado em Marabá. Nesse espaço, ele contará a sua experiência com a água.



**FOTO 07. José Miranda Farias:** se diz homem das águas.

Fonte: Ferreira Neto, A. M. Foto tirada em maio de 2019.

Como diz a história...a gente conhece a fundo, desde o começo. Antigamente, a gente atravessava da Canoinha. Tinha uns barcos aí, mas eram poucos e mais era pra atravessar castanha, não gente! A gente tinha como meio de transporte a canoa. Aí depois veio evoluindo e hoje tem os vários portos e as associações que atravessam o pessoal para a praia. Até a Santa Rosa, é tudo dividido, sabe? Sou pescador e barqueiro, tudo é uma coisa conjugada. Meu pai era pescador, então eu já nasci na profissão. Eu comecei a pescar bem novinho. Eu estudei pouco e assumi o lugar dele porque ele adoeceu. Minha profissão totalmente é pescador na carteira de trabalho. A carteira de barqueiro é da Marinha, de vez em quando eles vem aqui e tira nossas carteiras, ela dá direito. Lá na carteira vem indicando que tem direito a pesca e transporte de gente. (Entrevistado José Miranda Faria, pescador e atravessador, 62 anos, 15 abril. 2019)

Sua narrativa traz a afirmação e ligação com o rio e com as embarcações. Retrata toda uma história de vida banhada pelas águas do Tocantins e do Itacaiúnas, Seu Benjamin Gonçalves de Abreu, também marabaense, tem 77 anos e muitas memórias sobre o que foi e hoje é a orla de Marabá.



**FOTO 08. Benjamin Gonçalves:** tem muita história e experiência nessa trajetória Fonte: Ferreira Neto, A. M. Foto tirada em Julho de 2019

Eu sou filho de pescador. Mas meu pai também foi castanheiro, garimpeiro. Eu fui criado vendo esse movimento aí também fui garimpeiro, pescador e agora barqueiro. Nunca deixei de ser pescador, porque sempre tive o documento. A idade foi chegando e não têm outra coisa pra nós fazer, aí nós fica aqui olhando para os barcos, porque o errado sempre que tá certo, e mesmo no período que não é de veraneio, a gente fica aqui cuidando doas barcos e atendendo a demanda que tem, porque tem os clandestinos chega o conflito.

Seu Benjamin acompanhou todo esse processo de modernização, trabalhando em diversas profissões, atualmente, encontra-se aposentado e vive este momento junto aos rios, fazendo a travessia de pessoas e cuidando das embarcações.

Durante o período do veraneio, a paisagem do rio se modifica. Quando esse período mais intenso passa, existe o contraste da calma e apenas o barulho d'água correndo.

Neste registro abaixo, podemos ver o Seu Zé de Bina desembarcando alguns passageiros que trouxe em sua Rabeta, saindo do porto da Z-30 da Orla Fluvial de Marabá e atracando na praia do Tucunaré.



**FOTO 09: A agitação de um domingo de praia.**

Fonte: Ferreira Neto, A. M. Foto tirada em Julho de 2019

Abaixo pode-se observar algumas das embarcações em sua total calmaria esperando a próxima temporada.



**FOTO 10: A calmaria do rio.**

Fonte: Serra, H.R. Foto tirada em novembro de 2019.

A relação cidade-rio na orla como cenário de contemplação em que as Rabetas no ponto formal da Associação dos Transportadores Marítimos de Cargas e Passageiros de Marabá – PA (Astrama), localizada no ponto “Point do Tacacá”.



**FOTO 11: A cidade de frente para o rio.**

Fonte: Ferreira Neto, A. M. Foto tirada em Agosto de 2019.

Neste registro uma canoa atracada em alguns dos pontos informais onde a mesma é usada para uso pessoal de ribeirinhos, sendo um exemplo essencial de uma das embarcações mais antigas e tradicional da ribeira amazônica.



**FOTO 12: A paisagem que pode ser contemplada por quem está na orla.**

Fonte: Ferreira Neto, A. M. Foto tirada em Agosto de 2019.

O banzeiro é o movimento, é o fluxo, é um elo de ligação. Um registro que mostra a dança das águas com as embarcações, afirmando uma identidade cultural forte e singular.



**FOTO 13: O fluxo dos barcos movimenta a água.**

Fonte: Ferreira Neto, A. M. Foto tirada em Agosto de 2019.



**FOTO 14: Ao horizonte do vai e vem dos banzeiros.**

Fonte: Ferreira Neto, A. M. Foto tirada em Agosto de 2019.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Marabá ainda é uma cidade dos rios, das enchentes, das beiras, dos pescadores, atravessadores e ribeirinhos, mas não do mesmo jeito. Os padrões de ocupação e acessibilidade fluvial e rodoviário se superpuseram e as organizações sociais se transformaram. Os barcos já não são tão grandes e não transportam preferencialmente castanhas. As canoas ainda existem e são utilizadas para a pesca e para realizar trajetos mais curtos. As rabetas que eram canoas motorizadas se assemelham cada vez mais aos barcos de pequeno porte.

A orla Sebastião Miranda atualmente é uma área nobre e de disputadas pela vista que oferece e pelo uso do rio. É uma área marcada pela concentração de usos ligados ao entretenimento e ao lazer (bares e casas noturnas), de alternativas de alimentação (restaurantes, lanchonetes e vendedores ambulantes) e de especulação imobiliária, que se contrastam as pequenas casas, imóveis e grandes construções. Por si só, a orla é uma coexistência de espaços vividos e espaços de exclusão.

O tipo de territorialidade produzida pelos atravessadores do rio Tocantins frente ao processo de modernização dos usos dos espaços vinculados à dinâmica da orla Sebastião Miranda é uma territorialidade de coexistência dos barqueiros e rabeteiros no mesmo ponto de concentração enquanto sujeitos de circulação leva-nos o entendimento das territorialidades a partir de uma interpretação geográfica do espaço. É uma organização muito mais complexa do que a paisagem revelava.

É uma territorialidade de coexistência porque até conseguirem alcançar o atual patamar de organização os atravessadores passaram por momentos muito mais conflituosos de suas práticas espaciais e da própria tradição de ser (não em todos os casos) pescador, morador da ribeira e atravessador, até chegarem a conclusão de quem pode ou não ser associado. Os estatutos ajudam a oficializar na esfera formal (segundo eles) o controle sobre seus pontos, a esfera do conflito entre os associados se dá somente pela ordem de saída dos barcos. Entretanto, existem atravessadores não associados que além de não poder embarcar e desembarcar próximo aos seus pontos, também não podem (na prática) cobrar um valor inferior à taxa cobrada por eles.

A prática da travessia ocorre durante todo o ano, mas, atinge públicos diferentes. Durante o período do veraneio, as pessoas que acessam estão em busca do lazer rumo a Praia do Tucunaré, já durante o restante do ano, ribeirinhos das ilhas próximas da orla costumam fazer a travessia da sua morada para a cidade.

Acredita-se que o objetivo geral deste trabalho de compreender a territorialidade produzida pelos atravessadores do rio Tocantins frente ao processo de modernização dos usos dos espaços vinculados à dinâmica da orla Sebastião Miranda foi alcançado, bem como os objetivos específicos de i) identificar e analisar quem são os sujeitos que usam a travessia, i) Identificar e analisar os sujeitos usuários do serviço fornecido pelos atravessadores ii) Apresentar e diferenciar como se configura a territorialidade do uso do rio Tocantins na orla de Marabá pela apropriação e uso dos atravessadores.

Já quanto às hipóteses, acredita-se que a primeira não contempla a realidade dos atravessadores, porém, não está completamente descartada. A primeira hipótese diz que os conflitos de territorialidades envolvem questões para além da identidade ribeirinha, motivada, por exemplo, pelo período de veraneio (junho/julho), em que o fluxo de banhistas na Praia do Tucunaré aumenta de maneira significativa e com isso, pessoas utilizam o período como fonte de renda adicional. É incoerente a parte que trata de renda adicional, trata-se de uma renda complementar. Os atravessadores formais durante todo o ano. Entretanto, é coerente quando diz que o período de veraneio eleva o número de pessoas (moradores da orla) que trabalham como atravessadores informais, esse sim buscando renda adicional.

A segunda hipótese, a mais coerente, é que as territorialidades dos atravessadores inseridas ao processo de modernização se diversificam a partir das associações, atribuindo assim, múltiplas características aos atravessadores. que ao mesmo tempo, se afirmam em sua identidade ribeirinha, caracterizando-se então como agentes importantes para a afirmação das permanências existentes na Orla Fluvial da Marabá Pioneira. Quando é a época boa para a pesca, eles se revezam nos pontos de travessia e pescam, quando é o período da travessia, todos dedicam-se quase exclusivamente para tal atividade, já que eles obtêm uma renda já esperada para a manutenção da sua vida e de suas famílias.

Por fim, este trabalho é o reconhecimento de uma classe de trabalhadores que carece de políticas espaciais promovidas pela prefeitura na esfera principalmente da segurança policial, da fiscalização em torno da travessia não legalizada, fiscalização das próprias embarcações para a segurança dos passageiros e também políticas relacionadas ao turismo, lazer e cultura, explorando outras potencialidades dos rios ao nas proximidades da orla para além do período de veraneio. Assim como os catraios retratados por José Aldemir de Oliveira (2008), entendemos que os atravessadores

fazem parte não só do processo das territorialidades ribeirinhas, mas que são uma parte residual de locomoção pelas águas da Amazônia.

## REFERÊNCIAS

CLAVAL, Paul. O território na transição pós-modernidade. **GEOgraphia**, v. 1, n. 2, p. 7-26, 1999.

TRINDADE JÚNIOR, S.-C. C. Cidades Médias na Amazônia Oriental. Das novas centralidades à fragmentação do território. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 13, n. 2, p. 135-151, 2011.

OLIVEIRA, José Aldemir. Espaço-tempo de Manaus: a natureza das águas na produção do espaço urbano. **Espaço e Cultura**, n. 23, p. 33-42, 2008.

HAESBAERT, R. Ordenamento territorial. **Boletim goiano de Geografia**, v. 26, n. 1, p. 117-124, 2006.

HAESBAERT, Rogério. Dilema de conceitos: espaço-território e contenção territorial. **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, p. 95-120, 2009.

LIMA, Michel. A produção social do espaço e a relação cidade-rio na ribeira de Marabá-PA: modernização, conflitos e resistências. **Geosp: Espaço e Tempo (Online)**, v. 20, n. 2, p. 267-280, 2016.

LIMA, \_\_\_\_\_. A produção do espaço e a apropriação de comuns urbanos amazônicos: mercadificação, conflitos e resistências na orla fluvial da cidade de Marabá-Pa. **Para Onde!?**, v. 9, n. 2, p. 127-137.

MATOS, M. **História de Marabá**. Marabá: Grafil, 1996.

MORAES, Almir. Pelas trilhas de Marabá. **São Sebastião do Paraíso: Chromo Arte**, 1997.

PORTO-GONÇALVES, Carlos. Amazônia: encruzilhada civilizatória tensões territoriais em curso. **Rio de Janeiro: Editora Consequência**, 2017.

ORTO-GONÇALVES, Carlos. A organização do espaço amazônico: contradições e conflitos. In: \_\_\_\_\_. **Amazônia, Amazônias**, 2.ed. - São Paulo: Contexto, 2005, p.79-126.

RIBEIRO, Rovaine. As cidades médias e a reestruturação da rede urbana amazônica: a experiência de Marabá no Sudeste paraense. 2010. **Tese**. Universidade de São Paulo.

SACK, Robert David. **Human territoriality: its theory and history**. CUP Archive, 1986.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2001.

SILVA, Marcos; MALHEIRO, Bruno. Faces ribeirinhas da orla fluvial de Belém: espaços de (sobre)vivência na diferença. In: TRINDADE JR, Saint-Clair; SILVA, Marcos (Orgs.). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: Edufpa, 2005.

SOUZA, Marcelo. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 77-116.

SPOSITO, Maria; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz. MARABÁ E LOS ÁNGELES.

FILHO, Chagas. Após Homicídios Barqueiros e Rabeteiros Dizem Trabalhar Sem Segurança. **Correio de Carajás**, 2019. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/apos-homicidiobarqueiros-e-rabeteiros-dizem-trabalhar-sem-seguranca/>. Acessado em: 22 de outubro de 2019.

TRINDADE JR., Saint-Clair, et al. Pensando a Modernização do Território e a Urbanização Difusa na Amazônia. **Mercator: Fortaleza**, v. 14, n. SPE, p. 93-106, 2015.

TRINDADE JR., Saint-Clair; SANTOS, E. R. C.; RAVENA, Nírvia. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. In: TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel (Orgs.). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: UFPA, 2005. p. 12-43.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair. Cidades Médias na Amazônia Oriental. Das novas centralidades à fragmentação do território. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. p. 135-151, 2011.

VELHO, Otávio. **Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica**. 1ª ed. Manaus: UEA Edições, 1972.

## **APÊNDICES**

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
FACULDADE DE GEOGRAFIA

Projeto de pesquisa: Elaboração de Trabalho de Conclusão de Curso:  
Formando: Angilberto Muniz Ferreira Neto  
Orientador(a): Prof. Dr. Hugo Rogério Hage Serra

**Roteiro das entrevistas**

APLICÁVEL AOS ATRAVESSADORES

1. Identificação do entrevistado:

Qual o seu nome?

Qual a sua profissão?

Onde você mora

2. Você é Marabaense? Antes de Morar aqui, em quais locais você morou?

3. O que significa ser atravessador para você?

4. Você poderia relatar um pouco da sua experiência de vida?

5. Qual a importância que os rios e a orla tinha no passado e agora no presente para a sua vida?

6. A chega das rodovias trouxe modificações para sua vida e para sua profissão? Quais?

7. Existe algum problema de “convivência” ou conflito entre as pessoas que são atravessadores na orla fluvial de Marabá?



217

ESTATUTO DA ASSOCIAÇÃO DOS TRANSPORTADORES MARÍTIMOS DE  
CARGAS E PASSAGEIROS DE MARABÁ - PA "ASTRAMA",

Capítulo I

DA DENOMINAÇÃO, NATUREZA, SEDE, FINS E DURAÇÃO

Art. 1º: A Associação dos Transportadores Marítimos de Cargas e Passageiros de Marabá - PA "ASTRAMA", assim denominado, é pessoa jurídica de direito privado, constituída na forma de sociedade civil de fins não lucrativos, com autonomia administrativa e financeira, regendo-se pelo presente Estatuto e pela legislação que lhe for aplicável.

Art. 2º A Associação tem sede e foro na Cidade de Marabá, Estado do Pará, situada na Av. Silvino Santis, nº 2238, Bairro Santa Rosa. Marabá Pioneira.

Art. 3º A Associação tem por finalidade prestar apoio e orientação a seus associados, na prestação de serviços, o que consistirá principalmente em:

- a) Colaborar nos planos gerais sobre a atividade de transporte marítimo de cargas e passageiros, cumprindo e fazendo cumprir as determinações e resolução da Marinha Diretoria de Portos e Costas, do Departamento Nacional de Transporte INT e do Conselho Municipal de Transporte de Marabá - PA;
- b) Representar seus associados junto aos órgãos competentes e autoridades em geral; Servir de elemento de ligação entre seus associados e Instituição Sociais, Financeiras e Comerciais;
- c) Orientar, fiscalizar e organizar o transporte marítimo de cargas e passageiros efetuado por seus associados;
- d) Defender a execução e passageiros, colaborando com as autoridades, na fiscalização de uso de processo inadequado e com traria as leis e determinações dos órgãos competentes; Pleitear para o Sindicato e seus associados as concessões, licenças e autorização legais relativas a terreno da marinha e linhas fluviais.

Art. 4º Na consecução de tais objetivos, a (ASTRAMA) poderá efetivar trabalhos sociais de atendimento aos sócios, campanhas educativas, promover eventos de formação para seus quadros com pessoal técnico relacionados com seus fins.

Art. 5º A fim de cumprir suas finalidades, a Associação se organizará em tantas unidades de prestação de serviços, denominados departamentos, quantos se fizerem necessários, os quais se regerão por regimentos internos específicos.

Art. 6º A Associação poderá firmar convênios ou contratos e articular-se, pela forma conveniente, com órgão ou entidades, públicas ou privadas.

*Guilherme Faria*

MARABÁ GREICK ARAUJO SILVA



Art. 7º O prazo de duração é indeterminado.

## Capítulo II

### DO PATRIMÔNIO, SUA CONSTITUIÇÃO E UTILIZAÇÃO

Art. 8º O patrimônio da ASTRAMA será composto de :

- a) dotações ou subvenções eventuais, diretamente da União, dos Estados e Municípios ou através de órgãos Públicos da Administração direta e indireta;
- b) auxílios, contribuições e subvenções de entidades públicas e privadas, nacionais ou estrangeiras;
- c) doações ou legados;
- d) produtos de operações de crédito, internas ou externas, para financiamento de suas atividades;
- e) rendimentos decorrentes de títulos, ações ou papéis financeiros de sua propriedade;
- f) rendas em seu favor constituídas por terceiros;
- g) rendimentos decorrentes de títulos ações ou papéis financeiros de sua propriedade;
- h) usufruto que lhes forem conferidos;
- i) juros bancários e outras receitas de capital;
- j) valores recebidos de terceiros em pagamento de serviços ou produtos;
- l) contribuição de seus associados.

Parágrafo único. As rendas da Associação somente poderão ser utilizadas para a manutenção de seus objetivos.

## Capítulo III

### DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 9º A Associação tem como órgãos deliberativos e administrativos a Assembléia-Geral, A Diretoria e o Conselho Fiscal.

Art. 10. A Assembléia Geral, órgão soberano da entidade, será constituída por todos os sócios em pleno gozo de seus direitos estatutários.

Art. 11. São atribuições da Assembléia Geral:

- I - eleger os membros da Diretoria e do Conselho Fiscal e seus respectivos suplentes;
- II - elaborar e aprovar o Regimento Interno da (sigla da associação);
- III - deliberar sobre o orçamento anual e sobre o programa de trabalho elaborado pela Diretoria, ouvido previamente quanto àquele, o Conselho Fiscal;
- IV - examinar o relatório da Diretoria e deliberar sobre o balanço e as contas, após parecer do Conselho Fiscal;
- V - deliberar sobre a conveniência de aquisição, alienação ou oneração de bens pertencentes à Associação;
- VI - decidir sobre a reforma do presente Estatuto;

*Marcio Greick*  
*Aravjo Silva*  
MARCIO GREICK ARAUJO SILVA



Art. 17. Ocorrendo vaga entre os integrantes suplentes da Diretoria, a Assembléa Geral se reunirá no prazo máximo de trinta dias após a vacância, para eleger o novo integrante.

Art. 18. Compete à Diretoria:

- I - elaborar e executar o programa anual de atividades;
- II - elaborar e apresentar a Assembléa Geral o relatório anual e o respectivo demonstrativo de resultados do exercício findo;
- III - elaborar o orçamento da receita e despesas para o exercício seguinte;
- IV - elaborar os regimentos internos da e de seus departamentos;
- V - entrosar-se com instituições públicas e privadas, tanto no País como no exterior, para mútua colaboração em atividades de interesse comum

Art. 19. Compete ao Presidente:

- I - representar a Associação judicial e extrajudicialmente;
- II - cumprir e fazer cumprir este Estatuto e os demais regimentos internos;
- III - convocar e presidir as reuniões da Diretoria;
- IV - dirigir e supervisionar todas as atividades da Associação;
- V - assinar quaisquer documentos relativos às operações ativas da Associação.

Art. 20. Compete ao Vice-Presidente:

- A)- Organizar e dirigir os serviços da secretaria Da Associação, inclusive no que tange aos empregados;
- B)- Secretariar as reuniões da Diretoria e levar suas Atas;
- C)- Manter sob sua guarda os livros e documentos da Associação não atinentes a Tesouraria;
- D)- Redigir e assinar a correspondência social;
- E)- Exercer as funções que lhe forem delegadas pelo Presidente;

Art. 21. Compete ao 1º Secretário:

- A)- Organizar e dirigir os serviços da secretaria Da Associação, inclusive no que tange aos empregados;
- B)- Secretariar as reuniões da Diretoria e levar suas Atas;
- C)- Manter sob sua guarda os livros e documentos da Associação não atinentes a Tesouraria;
- D)- Redigir e assinar a correspondência social;
- E)- Exercer as funções que lhe forem delegadas pelo Presidente;

Art. 22. Compete ao 2º Secretário colaborar com o 1º Secretário, bem como substituí-lo em suas faltas e impedimentos.

Art. 23. Compete ao 1º Tesoureiro:

- I - arrecadar e contabilizar as contribuições, rendas, auxílios e donativos efetuados à Associação, mantendo em dia a escrituração;
- II - efetuar os pagamentos de todas as obrigações da Associação;

*Alberto Santis Filho*

MARCIO FREICK ARAUJO SILVA



- III - acompanhar e supervisionar os trabalhos de contabilidade da Associação, contratados com profissionais habilitados, cuidando para que todas as obrigações fiscais e trabalhistas sejam devidamente cumpridas em tempo hábil;
- IV - apresentar relatórios de receitas e despesas, sempre que forem solicitadas;
- V - apresentar o relatório financeiro para ser submetido à Assembleia Geral;
- VI - apresentar semestralmente o balancete de receitas e despesas ao Conselho Fiscal;
- VII - publicar anualmente a demonstração das receitas e despesas realizadas no exercício;
- VIII - elaborar, com base no orçamento realizado no exercício, a proposta orçamentária para o exercício seguinte a ser submetida à Diretoria, para posterior apreciação da Assembleia Geral;
- IX - manter todo o numerário em estabelecido de crédito;
- X - conservar sob sua guarda e responsabilidade, todos os documentos relativos à tesouraria;
- XI - assinar, em conjunto com o Presidente, todos os cheques emitidos pela Associação.

Art. 24. Compete ao 2º Tesoureiro colaborar com o 1º Tesoureiro, bem como substituí-lo em suas faltas e impedimentos.

Art. 25. O Conselho Fiscal será constituído por (03) pessoas de reconhecida idoneidade e seus respectivos suplentes, eleitos pela Assembleia Geral, permitida apenas uma recondução.

Parágrafo único. O mandato do Conselho Fiscal será coincidente com o mandato da Diretoria.

Art. 26. Ocorrendo vaga em qualquer cargo do titular do Conselho Fiscal, caberá ao respectivo suplente substituí-lo até o fim do mandato para qual foi eleito.

Art. 27. Ocorrendo vaga entre os integrantes suplentes do Conselho Fiscal, caberá ao respectivo suplente substituí-lo até o fim do mandato para o qual foi eleito.

Art. 28. Compete ao Conselho Fiscal:

- I- examinar os documentos e livros de escrituração da entidade;
  - examinar o balancete semestral apresentado pelo Tesoureiro, opinando a respeito;
  - apreciar os balanços e inventários que acompanham o relatório anual da Diretoria;
  - opinar sobre a aquisição, alienação e oneração de bens pertencentes à Associação.
- Parágrafo único. O Conselho Fiscal reunir-se-á a cada seis (6) meses e extraordinariamente, sempre que necessário.

#### Capítulo IV DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 29. Os sócios e dirigentes da ASTRAMA, não respondem solidária nem subsidiariamente pelas obrigações da Entidade.

Art. 30. A ASTRAMA é composta por número ilimitado de sócios, distribuídos em categorias de fundadores, benfeitores, honorários e contribuintes.

*Marcelo Greick*

MARCELO GREICK KARAUSO SILVA



VII - deliberar sobre proposta de absorção ou incorporação de outras entidades à Associação;

VIII - autorizar a celebração de convênios e acordos com entidades públicas ou privadas;

IX - decidir sobre a extinção da Associação e o destino do patrimônio.

Art. 12. A Assembléia Geral se reunirá ordinariamente na primeira quinzena de janeiro de cada ano, quando convocada pelo seu presidente, por seu substituto legal ou ainda por no mínimo 1/3 de seus membros, para:

- a) tomar conhecimento da dotação orçamentária e planejamento de atividades para a Associação;
- b) deliberar sobre o relatório apresentado pela Diretoria sobre as atividades referentes ao exercício social encerrado.

Art. 13. A Assembléia Geral se reunirá extraordinariamente quando convocada:

- I - por seu Presidente;
- II - pela Diretoria;
- III - pelo Conselho Fiscal;
- IV - por 1/3 de seus membros.

Art. 14. A convocação das reuniões ordinárias ou extraordinárias será feita mediante edital, com pauta dos assuntos a serem tratados, a ser fixado na sede da entidade, com antecedência mínima de oito (8) dias e correspondência pessoal contra recibo aos integrantes dos órgãos de administração da Associação.

§ 1º As reuniões ordinárias instalar-se-ão em primeira convocação, com a presença mínima de dois terços (2/3) dos integrantes da Assembléia Geral e em segunda convocação, trinta (30) minutos após, com qualquer número de presentes.

§ 2º As reuniões extraordinárias instalar-se-ão, em primeira convocação, com 2/3 (dois terços) dos integrantes da Assembléia Geral e, em segunda convocação, trinta (30) minutos após, com maioria absoluta dos integrantes do referido órgão.

Art. 15. A Diretoria é composta de:

- I - Presidente;
- II - Vice-Presidente;
- III - 1º Secretário;
- IV - 2º Secretário;
- V - 1º Tesoureiro;
- VI - 2º Tesoureiro.



Parágrafo único. O mandato dos integrantes da Diretoria será de quatro anos. Será permitida uma reeleição.

Art. 16. Ocorrendo vaga em qualquer cargo de titular da Diretoria, caberá ao respectivo suplente substituí-lo até o fim do período para que foi eleito.

*Alm. S. Silva*  
MARCIO GREICK ARAUJO SILVA

**Parágrafo único.** A primeira Assembléia Geral da ASTRAMA, composta por seus fundadores designará comissão para elaborar regimento que conste para se associar à mesma, bem como das categorias, deveres e obrigações dos sócios.

Art. 31. A Diretoria e o Conselho Fiscal elegerão seus presidentes na primeira reunião subsequente à escolha dos mesmos.

Art. 32. Os cargos dos órgãos de administração da Associação não são remunerados, seja a que título for, ficando expressamente vedado por parte de seus integrantes o recebimento de qualquer lucro, gratificação, bonificação ou vantagem.

Art. 33. Os funcionários que forem admitidos para prestarem serviços profissionais à Associação serão regidos pela Consolidação das Leis Trabalhistas.

Art. 34. O *quorum* de deliberação será de 2/3 (dois terços) da Assembléia Geral, em reunião extraordinária, para as seguintes hipóteses:  
alteração do Estatuto;  
alienação de bens imóveis e gravação de ônus reais sobre os mesmos;  
aprovação de tomada de empréstimos financeiros de valores superiores a cem (100) salários mínimos;  
extinção da Associação.

Art. 35. Decidida a extinção da Associação, seu patrimônio, após satisfeitas as obrigações assumidas, será incorporado ao de outra Associação congênere, a critério da Assembléia Geral.

Art. 36. O exercício financeiro da Associação coincidirá com o ano civil.

Art. 37. O orçamento da ASTRAMA será uno, anual e compreenderá todas as receitas e despesas, compondo-se de estimativa de receita, discriminadas por dotações e discriminação analíticas das despesas de modo a evidenciar sua fixação para cada órgão, sub-órgão, projeto ou programa de trabalho.

Art. 38. Os casos omissos serão resolvidos pela Diretoria e referendados pela Assembléia Geral, ficando eleito o foro da Comarca de Marabá, para sanar possíveis dúvidas.

1. *Quantal Pereira*  
+ MARCIO FREICK ARAUJO SILVA



TABELIONATO  
ELVINA SANTIS

Folha 32 - Quadra 07 - Lote 17-A - Nova Marabá - PA  
CEP 68508-070 - Marabá - PA  
Fones: (94) 3321-1479 / 3322-3063 / 3322-2841  
E-mail: cartorio2maraba@hotmail.com

Registro de Pessoa Jurídica  
Tabelionato Elvina Santis - 2º Ofício

Protocolado sob nº 00912844 no Livro nº A-17  
Registrado sob nº 00009823 no Livro nº A-82

Selo(s) Utilizado(s):

*Elvina Santis*

Marabá - Pa, 08/07/2017 - Alberto Santis Filho - Oficial

Noémia Chaves, Erivanildo Santos, Luzia de F. F. Santos, Agniz de C. Santos,  
Edináia Belas B. Nunes

SE  
VALIDO SOMENTE COM

Tribunal de Justiça do  
Estado do Pará

**ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL DA ASSOCIAÇÃO DOS TRANSPORTADORES MARÍTIMOS DE CARGAS E PASSAGEIROS DE MARABÁ - PA "ASTRAMA"**

No dia 01 de Julho de 2017, as 08hs da manhã, na praça em frente ao Restaurante Por do Sol, na Orla do Rio Tocantins, Bairro Marabá, Pioneira, Marabá, Pará, reuniram-se em Assembleia Geral os sócios fundadores da Associação dos Transportadores Marítimos de Cargas e Passageiros de Marabá - PA "ASTRAMA", os quais aprovaram o Estatuto da entidade e elegeram a sua diretoria, conforme definições nominais a seguir e lista de presença em anexo de todos os presentes na assembleia geral. Assumiu a presidência dos trabalhos o Sr. Edivaldo Pereira e para secretariar o Sr. Marcio Greick Araújo Silva, Usando da palavra o presidente dos trabalhos destacou a importância da categoria se organizar para garantirem seus direitos e prestarem um serviço de transporte marítimo de qualidade para população. Em seguida o secretário leu a proposta de Estatuto da ASTRAMA. Realizado debate sobre os objetivos e finalidades da Associação o referido Estatuto foi colocado em votação, qual foi aprovado por unanimidade. Em seguida foi realizado o debate sobre a composição da diretoria da associação, conforme os nomes apresentados em chapa única. Os componentes destacaram sua vontade de trabalharem. Após a apresentação dos nomes e seus respectivos cargos, foi colocado em votação. Conferidos os votos, foram aprovados por unanimidade, conforme os seguintes cargos.

**Presidente:** Edivaldo Pereira RG: 4318631 CPF: 147768552-91, residente na Avenida Silvino Santis Nº 2238 Bairro Santa Rosa; **Vice Presidente:** Márcio Greick Araújo Silva, RG: 2238618, CPF 411.224.102-04, residente na Avenida Silvino Santis Nº 2674 Bairro Santa Rosa; **1º Tesoureiro** Adir Oliveira Lima, RG 17926152, CPF 294691392-91, residente na Avenida Pará Nº 2552 Bairro Santa Rosa; **2º Tesoureiro** Claudivan Alves da Silva, RG 2126735, CPF 401857452-53 residente na Avenida Marabá Nº 822 Bairro Santa Rosa; **1º Secretário:** Carlos Augusto Rodrigues da Conceição, RG 4421007, CPF 806682082-87, residente na Avenida Marabá Nº 1805 Bairro Santa Rosa; **2º Secretário** Raimundo Alves Ferreira, RG 2558170, CPF 429790992-87 residente na Rua Moisés Junior, Bairro Santa Rosa; sem mais a constar, encerrou-se a assembleia, cuja ata será assinada por mim e demais diretores eleitos, bem como em lista anexa todos os sócios presentes na Assembleia.

Presidente Edivaldo Pereira  
 Vice Presidente MARCIO GREICK ARAUJO SILVA  
 1º Tesoureiro ADIR OLIVEIRA LIMA  
 2º Tesoureiro CLAUDIVAN ALVES DA SILVA  
 1º Secretário [Assinatura]  
 2º Secretário RAIMUNDO ALVES FERREIRA



**TABELIONATO ELVINA SANTIS**

Folha 32 - Quadra 07 - Lote 17-A - Nova Marabá  
 CEP 68508-070 - Marabá - PA  
 Fones: (94) 3321-1479 / 3322-3863 / 3322-2841  
 E-mail: icartorio2maraba@hotmail.com

**VALIDO SOMENTE COM SELO DE SEGURANÇA**



Registro de Pessoa Jurídica  
 Tabelionato Elvina Santis - 2º Ofício

Protocolado sob nº 00012943 no Livro nº A-17  
 Registrado sob nº 00009822 no Livro nº A-82  
 Selo(s) Utilizado(s):

[Assinatura]

Marabá - Pa, 08/07/2017 - Alberto Santis Filho, O. Santis

# ESTATUTO DA ASSOCIAÇÃO DOS BARQUEIROS MARÍTIMOS DO MUNICÍPIO DE MARABÁ-PARA

## Capítulo 1: DA DENOMINAÇÃO, SEDE, FINALIDADE:

Art. 1º - Associação dos Barqueiros Marítimos do Município de Marabá fundada em 1º de junho de 1987, a partir da aprovação e conseqüentemente do registro do presente estatuto, tornar-se-á Associação dos barqueiros marítimos do município de marabá, sendo uma entidade civil de direito privado; de personalidade jurídica e patrimonial própria de autonomia financeira e administrativa sem fins lucrativos para sócios e dirigentes com sede e foro na cidade de Marabá-Pará, localizada na Av. Silvino Santis Nº2209 bairro Santa Rosa.

Art.2º-A Associação dos Barqueiros Marítimos do Município de Marabá tem por finalidade:

- a- Defender a classe constituída dos barqueiros que navegam e fazem transporte nos rios: Tocantins, Itacaiúnas e Araguaia.
- b- Administrar todos os trabalhos que forem necessários referentes a esta entidade e defender os interesses coletivos e individuais dos seus associados.
- c- Ser constituída por um número ilimitado de sócios com domicílio no município de Marabá.
- d- Representar seus associados sem discriminação de raça, cor, nacionalidade, religião sexo, convicção política e etc.
- e- Promover reuniões eventos recreativos, sociais nas Assembleias Gerais.
- f- Representa seus associados em juízo ou fora dele em quaisquer autoridades federais, estaduais, municipais e em quaisquer órgãos público ou privado.

Art.3º-O prazo de validade desta associação é por tempo indeterminado e o seu nome de fantasia é o mesmo, seu símbolo, logomarca e o ano social é compreendido no período de primeiro de janeiro a trinta de dezembro de cada ano.

Art.4º--A Associação dos Barqueiros Marítimos do Município de Marabá poderá ter um regimento interno que aprovado pela Assembleia Geral, disciplinará o seu funcionamento.

Paragrafo Único: As atividades e viabilidade desta associação é buscar através de pesquisa e projetos melhores condições de trabalho, que seja de pleno interesse de

seus associados com apoio e colaboração técnica e assessoria jurídica para defender os direitos e interesses de seus associados em conjunto ou individualmente.

## Capítulo 2: DOS ASSOCIADOS:

Art. 5º - A Associação dos Barqueiros Marítimos do Município de Marabá terá um número ilimitado de associados que deverão ser determinado a juízo da diretoria dentre as pessoas idôneas que queiram se associar.

Art. 6º - Categorias de associados:

- I. Fundadores- os que elaboraram, discutiram e aprovaram o Estatuto anterior, a saber.
- II. Honorários- associados que reformularam, aprovaram, alteraram o estatuto atual, mediante proposta da diretoria através de Assembleia Geral.

Parágrafo Único: Os associados pagarão contribuições mensais a serem definidas pela diretoria e Assembleia Geral

Art. 7º - Os barqueiros que são sócios desta associação são obrigados a cumprir todas as normas, leis e exigências que forem necessárias pela Marinha Mercantil do Brasil, ou seja, Marinha Oriental da Amazônia, preservar o meio ambiente e acatar as orientações do corpo de bombeiros.

Art. 8º - Direito e deveres dos associados:

- I. Todo e qualquer barqueiro poderão ser associados:
  - a- Só poderá ser associado todo e qualquer barqueiro do município de Marabá, que exercem atividade da classe.
  - b- O associado admitido deverá concordar e cumprir com o presente estatuto.
  - c- Só poderá usar carteira de associado após estar registrado na associação.

Art. 9º - Direitos dos associados:

- I. Participar das reuniões e assembleias, votar e ser votado, observar o que prescreve o estatuto.

- II. Recorrer ao conselho fiscal contra os atos da diretoria ou dos departamentos, desde que contrário a este estatuto ou aos princípios que constituem os objetivos da associação.
- III. Participar das programações esportivas, recreativas, eventos sociais e culturais da associação.
- IV. Os sócios que não estiverem com suas mensalidades em dia, não poderão votar e nem ser votado.
- V. Cumprir os preceitos éticos, o regulamento, as normas constitucionais vigentes, o estatuto da associação assim como seus regimentos internos e as decisões da assembleia geral.

**Art.10º- Deveres dos associados:**

- I. Observar o presente estatuto, cooperando para a consolidação de seus objetivos.
- II. Comparecer a todas as reuniões, assembleias e programações da associação.
- III. Pagar contribuição mensal fixada pela diretoria na Assembleia Geral.
- IV. Manter sua embarcação dentro das normas estabelecidas pela Marinha Mercantil do Brasil, ou seja, Marinha Oriental da Amazônia.
- V. Manter em sua embarcação os requisitos estabelecidos pela marinha. Ex.: boias, coletes salva-vidas, luz de navegação e extintor de incêndio.
- VI. Respeitar e acatar todas as opiniões deliberadas pela maioria dos associados na Assembleia Geral.

**Capitulo 3: DA ADMINISTRAÇÃO.**

**Art.11º-** A Associação dos Barqueiros Marítimos do Município de Marabá será administrada por:

- I. Diretoria;
- II. Conselho Fiscal
- III. Assembleia Geral

**Art.12º-** A Associação dos Barqueiros Marítimos do Município de Marabá será administrada por uma diretoria composta de:

- a- Presidente;
- b- Vice-presidente;
- c- Primeiro Secretário;
- d- Segundo Secretário;
- e- Primeiro Tesoureiro;
- f- Segundo Tesoureiro;
- g- Conselho Fiscal.

**Art.13º- Compete a Diretoria:**

- a. A Diretoria terá mandato de quatro anos com direito a reeleição.
- b. A Diretoria será eleita através de votação em Assembleia Geral de seus associados.
- c. A Diretoria se reunirá ordinariamente, de dois em dois meses e extraordinariamente sempre que necessário, sendo convocada pelo presidente ou por seu substituto legal em caso de impedimento.
- d. A Diretoria dará suspensão de seus direitos aos associados que deixarem de quitar seus débitos a partir de três mensalidades em atraso, sendo que o mesmo só gozará de seus direitos após a quitação de seu débito com a entidade;

Parágrafo único: O associado que descumprir ou desobedecer quaisquer desses artigos do Estatuto, será punido segundo sua gravidade, cabendo defesa e se for comprovado o seu erro o mesmo terá uma advertência, mas se por ventura, houver resistência o associado será excluído do quadro da associação.

**Art14º- Compete ao Presidente:**

- I. Exercer o poder executivo e administrador da entidade representá-la ativa e passivamente, judicialmente extrajudicialmente perante terceiros;
- II. Convocar e presidir as reuniões da Diretoria e Assembleia Geral;
- III. Cumprir e fazer cumprir o Estatuto e o Regimento Interno;
- IV. Assinar, com o Primeiro Tesoureiro, projetos culturais e sociais, convênios, cheques e outros serviços que representem as obrigações financeiras da entidade;
- V. Designar associados ou comissões para representar em atos e locais públicos;
- VI. Elaborar e apresentar no final de cada exercício, o relatório escrito da gestão administrativa e financeira, acompanhado de notas e cópias de cheques, com parecer da Diretoria e Conselho Fiscal.

**Art.15º- Compete ao Vice-Presidente:**

- I. Participar de todos os trabalhos da Diretoria, com direito a voz e voto;
- II. Substituir o Presidente em suas faltas e/ou impedimentos;
- III. Prestar, de modo geral, sua colaboração ao presidente.

**Art. 16º- Compete ao Primeiro Secretário:**

- I. Redigir as atas das reuniões da Diretoria e Assembleia Geral;
- II. Promover relações com os veículos de comunicações, órgãos e entidades diversas, divulgando e colhendo as informações úteis para atividade da associação;

- IV. Publicar todas as notícias das atividades da entidade;
- V. Manter em dia os arquivos de toda documentação da entidade.

Art.17º- Compete ao Segundo secretário: *o Presidente*

- I. Substituir o Primeiro Secretário em suas faltas ou impedimentos;
- II. Assumir o mandato em caso de vacância;
- III. Prestar, de modo geral, sua colaboração ao Primeiro Secretário.

Art.18º- Compete ao Primeiro Tesoureiro: *o Presidente*

- I. Arrecadar e contabilizar as contribuições dos associados, bem como outras rendas, auxílios e donativos mantendo em dia a escrituração;
- II. Pagar as contas autorizadas pelo Presidente;
- III. Apresentar relatórios de receitas e despesas, sempre que forem solicitados pela Diretoria, Conselho Fiscal e Assembleia Geral;
- IV. Manter sob sua guarda e responsabilidade os livros caixas e apresentar mensalmente ao Conselho Fiscal, o balancete do mês, e semestralmente o balanço da tesouraria;
- V. Prestar informações cadastrais à Receita Federal no tempo hábil;
- VI. O dinheiro arrecadado será mantido em estabelecimento bancário, aplicado somente às necessidades da associação ou atividades em exercício, com apreciação do presidente;
- VII. Assinar, com o Presidente, projetos culturais e sociais, convênios, acordos contratuais com instituições públicas e/ou privadas, empresas estatais nacionais ou estrangeiras, cheques ordens de pagamento e título que representam obrigações financeiras da entidade.

Art.19º- Compete ao Segundo Tesoureiro:

- I. Substituir o Primeiro Tesoureiro em suas faltas ou impedimentos;
- II. Assumir o mandato em caso de vacância;
- III. Prestar, de modo geral, sua colaboração ao Segundo Tesoureiro.

Art.20º- Compete ao Conselho Fiscal: *o Presidente*

- I. O Conselho Fiscal verificará mensalmente o balancete e dará seu parecer.
- II. Cabe ao conselho fiscal examinar todos os documentos, livro de atas, conta bancária, quaisquer papéis, contas das eleições e tudo o que for referente a esta associação. O conselho fiscal de ética disciplinar será realizado no prazo máximo de cento e oitenta (180) dias.

- III. Opinar sobre possível assinatura de projetos, convênios, acordos contratuais, valor de contribuições dos associados, aquisição e alienação de bens patrimoniais.

Paragrafo Único: O conselho fiscal quando necessário às eleições reunirá com três (03) membros que não seja candidato a nenhum cargo eletivo nesta associação e publicará em edital a convocação de seus associados no período de trinta (30) dias antes das eleições e quinze (15) dias antes da assembleia geral.

Art.21º- As atividades dos diretores, conselheiros e demais associados, serão inteiramente gratuitas, sendo-lhes vedado o recebimento de qualquer lucro, gratificação, bonificação ou vantagem.

Art.22º- Compete à Assembleia Geral:

- I. Eleger e dá posse a Diretoria e Conselho Fiscal;
- II. Discutir e aprovar a reformulação estatutária e/ou regimental;
- III. Votar e ser votado quando for escolhido para qualquer cargo.

Art.23º- A Assembleia Geral realizar-se-á, extraordinariamente, quando convocada:

- normal* {  
*agora* {
- I. Pelo Presidente da Diretoria;
  - II. Pela Diretoria;
  - III. Pelo Conselho fiscal;
  - IV. Por dois terços (2/3) mais um (1) dos associados quites com suas obrigações estatutárias e regimentais.

Paragrafo Único: Qualquer Assembleia instalar-se-á em primeira convocação com a maioria dos associados e, em segunda convocação, com qualquer número não inferior a dois terços (2/3) mais um (1).

#### Capitulo 4: DAS FINANÇAS

Art.24º- Somente o presidente executivo e o primeiro tesoureiro poderão abrir contas bancárias em quaisquer bancos que for necessário, os dois podem abrir conta e assinar cheques e tudo que for necessário para a associação.

Art.25º- O presidente executivo e o primeiro secretário podem assinar quaisquer documentos referentes a esta associação.

Art.26º- O vice-presidente da entidade assumirá o cargo do seu gestor com ausência justificada pelo mesmo.

Art.27º- O primeiro secretário não poderá comprar vender, assinar nenhum documento e nem pagar nada sem a autorização do presidente executivo.

Art.28º- O primeiro tesoureiro só poderá fazer retrado de dinheiro nas contas bancárias desta associação com a autorização do presidente executivo.

#### Capitulo 5: DO PATRIMONIO

Art.29º- O Patrimônio da Associação poderá ser constituído de bens móveis, imóveis, veículos entre outros;

Art.30º Os bens que constituírem o patrimônio da Associação serão inalienáveis ou só poderão ser alienáveis com a aprovação da Assembleia Geral.

#### Capitulo 6 : DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art.31º -Somente os barqueiros que são associados nesta associação podem trabalhar transportando passageiro no porto principal da Orla Sebastião Miranda à praia do tucunaré e vice-versa, e as demais praias do município, sendo que o transporte aquaviário, foram os primeiros transportes a circularem em nossa região.

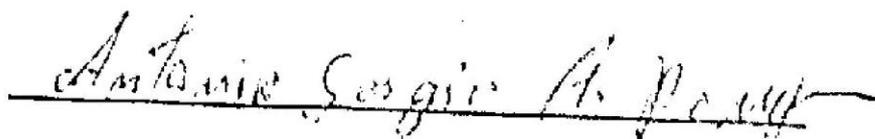
Art.32º- O presente estatuto só poderá ser reformulado através de uma assembleia geral especialmente convocada para este fim e mediante o voto de dois terços (2/3) mais um (1) dos associados presentes.

Art.33º- O presente estatuto que teve sua alteração em sua vigência inicial entrará em vigor a partir desta presente data que foi aprovado em Assembleia Geral especificamente para este fim.

Art.34º- O presente estatuto entrara em vigor na data de sua aprovação pela Assembleia geral.

Art.35º- Os casos omissos pelo estatuto serão dirimidos pela diretoria.

Marabá, 28 de janeiro de 2012.



Presidente: Antônio Sergio Aragão Pompeu

---

Primeiro Secretário: José Antônio de Almeida Souza

# ASSOCIAÇÃO DOS RABETEIROS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS DA RAMPA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE SANTA ROSA

## ESTATUTO SOCIAL

### Capítulo I DA DENOMINAÇÃO, NATUREZA, SEDE, FINS E DURAÇÃO

Art. 1º A Associação dos Rabeteiros Transportadores de Passageiros da Rampa de Embarque e Desembarque Santa Rosa - RABETUR é pessoa jurídica de direito privado, constituída na forma de sociedade civil de fins não lucrativos, com autonomia administrativa e financeira, regendo-se pelo presente Estatuto e pela legislação que lhe for aplicável.

Art. 2º A Associação tem sede e foro na Cidade de Marabá, Estado do Pará, na Rua Para, 2442, Bairro Santa Rosa, CEP-68.500-070

Art. 3º A Associação tem por finalidade prestar apoio e orientação a seus associados, e:

- a) representar e defender, no âmbito Estadual, judicial ou extrajudicialmente os direitos e interesses dos seus filiados;
- b) participar da organização de eventos relacionados a atividade;
- c) indicar ou designar representantes junto aos órgãos de jurisdição municipal, estadual e federal;
- d) conciliar divergências e conflitos entre filiados;
- e) arrecadar a contribuição para custeio e manutenção da associação;
- f) celebrar Convênios;
- g) defender, na condição de postulado filosófico, o direito de propriedade, a livre concorrência e o Estado Democrático de Direito;
- h) defender os princípios de liberdade para o exercício, lealdade na concorrência e ética no desempenho da atividade;
- i) colaborar com os poderes públicos, como órgão técnico e consultivo, no estudo e solução dos problemas que se relacionem com a atividade que coordena e/ou representa

Art. 4º - A filiação à Associação depende do cumprimento das seguintes exigências.

- I - Ser proprietário de barco (rabeta);
- II - O barco (rabeta) ter as condições ideais de transporte de pessoas;
- III - Apresentação de cópias dos documentos pessoais comprovante de endereço;
- IV - Pagar a jola de ingresso, valor estipulado pela AG;
- V - Requerimento de filiação assinado solicitando a filiação.

Parágrafo 1º - Ao receber o pedido, a Diretoria terá o prazo de 10 (dez) dias para avaliar os documentos e os requisitos de admissão. Após as complementações necessárias na documentação que o instruir, se necessárias, a Diretoria dará parecer favorável ou não ao pedido de filiação, bem como concedendo prazo de 10 (dez) dias para possíveis prejudicados se manifestarem.

Parágrafo 2º - Decorrido o prazo do parágrafo anterior, havendo ou não impugnações ao pedido de filiação, terá a Diretoria o prazo máximo de 10 (dez) dias para emitir parecer conclusivo sobre o assunto, recomendando ou não a admissão do requerente no quadro de filiados da Associação. Após emissão do parecer conclusivo, a AG, em sua primeira reunião depois de transcorrido o prazo para emissão do parecer conclusivo da Diretoria, apreciará o pedido de



# ASSOCIAÇÃO DOS RABETEIROS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS DA RAMPA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE SANTA ROSA

filiação, levando em conta o parecer conclusivo da Diretoria, sendo a deliberação da AG soberana e irrecorrível.

Parágrafo 3º - Deferida sua admissão fica o requerente obrigado ao recolhimento de taxa de joi de ingresso.

Art. 5º Na consecução de tais objetivos a RABETUR poderá efetivar trabalhos de atendimento, ensino pesquisa e publicações, bem como participar na formação de pessoal técnico relacionados com seus fins.

Art. 6º A fim de cumprir suas finalidades, a Associação se organizará em tantas unidades de prestação de serviços, denominados departamentos, quantos se fizerem necessários, os quais se regerão por regimentos internos específicos, quando for o caso.

Art. 7º A Associação poderá firmar convênios ou contratos e articular-se, pela forma conveniente, com órgão ou entidades, públicas ou privadas.

Art. 8º O prazo de duração é indeterminado.

## Capítulo II

### DO PATRIMÔNIO, SUA CONSTITUIÇÃO E UTILIZAÇÃO

Art. 9º O patrimônio da RABETUR será composto de

- a) dotações ou subvenções eventuais, diretamente da União, do Estado e Município ou através de órgãos Públicos da Administração direta e indireta;
- b) auxílios, contribuições e subvenções de entidades públicas e privadas, nacionais ou estrangeiras;
- c) doações ou legados;
- d) produtos de operações de crédito, internas ou externas, para financiamento de suas atividades;
- e) rendimentos decorrentes de títulos, ações ou papéis financeiros de sua propriedade;
- f) rendas em seu favor constituídas por terceiros;
- g) rendimentos decorrentes de títulos ações ou papéis financeiros de sua propriedade;
- h) usufruto que lhes forem conferidos;
- i) juros bancários e outras receitas de capital;
- j) valores recebidos de terceiros em pagamento de serviços ou produtos;
- l) contribuição de seus associados.

Parágrafo único - As rendas da Associação somente poderão ser realizadas para a manutenção de seus objetivos.

## Capítulo III

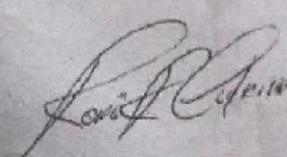
### DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 10º A Associação tem como órgãos deliberativos e administrativos a Assembléia Geral, a Diretoria e o Conselho Fiscal.

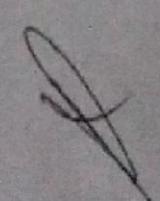
Art. 11. A Assembléia Geral, órgão soberano da entidade, será constituída por todos os sócios em pleno gozo de seus direitos estatutários.

Art. 12. São atribuições da Assembléia Geral:

- I - eleger os membros da Diretoria e do Conselho Fiscal e seus respectivos suplentes;
- II - elaborar e aprovar o Regimento Interno;
- III - deliberar sobre o orçamento anual e sobre o programa de trabalho elaborado pela Diretoria, ouvido previamente quanto àquele, o Conselho Fiscal;

*1º qual a soma*  






# ASSOCIAÇÃO DOS RABETEIROS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS DA RAMPA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE SANTA ROSA

- IV - examinar o relatório da Diretoria e deliberar sobre o balanço e os contas, após parecer do Conselho Fiscal;
- V - deliberar sobre a conveniência de aquisição, alienação ou oneração de bens pertencentes à Associação;
- VI - decidir sobre a reforma do presente Estatuto;
- VII - deliberar sobre proposta de incorporação ou incorporação de outras entidades à Associação;
- VIII - autorizar a celebração de convênios e acordos com entidades públicas ou privadas;
- IX - decidir sobre a extinção da Associação e o destino do patrimônio.

Art. 13. A Assembleia Geral se reunirá ordinariamente na primeira quinzena de janeiro de cada ano, quando convocada pelo seu presidente, por seu substituto legal ou ainda por no mínimo 1/3 de seus membros para:

- a) tomar conhecimento da dotação orçamentária e planejamento de atividades para a Associação;
- b) deliberar sobre o relatório apresentado pela Diretoria sobre as atividades referentes ao exercício social encerrado.

Art. 14. A Assembleia Geral se reunirá extraordinariamente quando convocada

- I - por seu Presidente;
- II - pela Diretoria;
- III - pelo Conselho Fiscal;
- IV - por 1/3 de seus membros.

Art. 15. A convocação das reuniões ordinárias ou extraordinárias será feita mediante edital, com pauta dos assuntos a serem tratados, a ser fixado na sede da entidade, com antecedência mínima de oito (8) dias e correspondência pessoal contra recibo aos integrantes dos órgãos de administração da Associação.

§ 1º As reuniões ordinárias instalar-se-ão em primeira convocação, com a presença mínima de dois terços (2/3) dos integrantes da Assembleia Geral e em segunda convocação, trinta (30) minutos após, com qualquer número de presentes.

§ 2º As reuniões extraordinárias instalar-se-ão, em primeira convocação, com 2/3 (dois terços) dos integrantes da Assembleia Geral e, em segunda convocação, trinta (30) minutos após, com maioria absoluta dos integrantes do referido órgão.

Art. 16. A Diretoria é composta de (5) Diretores titulares e (3) suplentes, a saber:

- I - Presidente;
- II - Vice-Presidente;
- III - Secretário Geral;
- IV - 1º Tesoureiro;
- V - 2º Tesoureiro;
- VI - 3 suplentes.

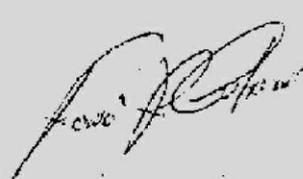
Parágrafo único. O mandato dos integrantes da Diretoria será de dois anos, permitida a reeleição.

Art. 17. Ocorrendo vaga em qualquer cargo de titular da Diretoria, caberá ao respectivo suplente substituí-lo até o fim do período para que fosse eleito.

Art. 18. Ocorrendo vaga entre os integrantes suplentes da Diretoria, a Assembleia Geral se reunirá no prazo máximo de trinta dias após a vacância, para eleger o novo integrante.

Art. 19. Compete à Diretoria:

- I - elaborar e executar o programa anual de atividades;
- II - elaborar e apresentar a Assembleia Geral o relatório anual e o respectivo demonstrativo de resultados do exercício findo;
- III - elaborar o orçamento da receita e despesas para o exercício seguinte;
- IV - elaborar os regimentos internos de seus departamentos;



# ASSOCIAÇÃO DOS RABETEIROS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS DA RAMPA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE SANTA ROSA

V - entrosar-se com instituições públicas e privadas, tanto no País como no exterior, para mútua colaboração em atividades de interesse comum.

Art. 20. Compete ao Presidente.

- I - representar a Associação judicial e extrajudicialmente;
- II - cumprir e fazer cumprir este Estatuto e os demais regimentos internos;
- III - convocar e presidir as reuniões da Diretoria;
- IV - dirigir e supervisionar todas as atividades da Associação;
- V - assinar quaisquer documentos relativos às operações ativas da Associação.

Art. 21. Compete ao Vice-Presidente:

- I - Substituir o presidente nas suas faltas e impedimentos;
- II - colaborar com o Secretário Geral, bem como substituí-lo em suas faltas e impedimentos.

Art. 22. Compete ao Secretário Geral.

- I - secretariar as reuniões das Assembléias Gerais e da Diretoria e redigir atas;
- II - manter organizada a secretaria, com os respectivos livros e correspondências.

Art. 23. Compete ao 1º Tesoureiro.

- I - arrecadar e contabilizar as contribuições, rendas, auxílios e donativos efetuados à Associação, mantendo em dia a escrituração;
- II - efetuar os pagamentos de todas as obrigações da Associação;
- III - acompanhar e supervisionar os trabalhos de contabilidade da Associação, contratados com profissionais habilitados, cuidando para que todas as obrigações fiscais e trabalhistas sejam devidamente cumpridas em tempo hábil;
- IV - apresentar relatórios de receitas e despesas, sempre que forem solicitadas;
- V - apresentar o relatório financeiro para ser submetido à Assembléia Geral;
- VI - apresentar anualmente o balancete de receitas e despesas ao Conselho Fiscal;
- VII - publicar anualmente a demonstração das receitas e despesas realizadas no exercício;
- VIII - elaborar, com base no orçamento realizado no exercício, a proposta orçamentária para o exercício seguinte a ser submetida a Diretoria, para posterior apreciação da Assembléia Geral;
- IX - manter todo o numerário em estabelecimento de crédito;
- X - conservar sob sua guarda e responsabilidade, todos os documentos relativos à tesouraria;
- XI - assinar, em conjunto com o Presidente, todos os cheques emitidos pela Associação.

Art. 24. Compete ao 2º Tesoureiro colaborar com o 1º Tesoureiro, bem como substituí-lo em suas faltas e impedimentos.

Art. 25. O Conselho Fiscal será constituído por (03) titulares e (3) suplentes de reconhecida idoneidade, eleitos pela Assembleia Geral, permitida apenas uma recondução.

Parágrafo único. O mandato do Conselho Fiscal será coincidente com o mandato da Diretoria.

Art. 26. Ocorrendo vaga em qualquer cargo do titular do Conselho Fiscal, caberá ao respectivo suplente substituí-lo até o fim do mandato para qual foi eleito.

Art. 27. Ocorrendo vaga entre os integrantes suplentes do Conselho Fiscal, caberá ao respectivo suplente substituí-lo até o fim do mandato para o qual foi eleito.

Art. 28. Compete ao Conselho Fiscal

- I - examinar os documentos e livros de escrituração da entidade;
- II - examinar o balancete anual apresentado pelo Tesoureiro, opinando a respeito;
- III - apreciar os balanços e inventários que acompanham o relatório anual da Diretoria;
- IV - opinar sobre a aquisição, alienação e oneração de bens pertencentes à Associação.

Parágrafo único. O Conselho Fiscal reunir-se-á a cada seis (6) meses e extraordinariamente, sempre que necessário.



**ASSOCIAÇÃO DOS RABETEIROS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS  
DA RAMPA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE SANTA ROSA**

Capítulo IV

**DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 29 Os filiados e dirigentes da RABETUR, não respondem solidária nem subsidiariamente pelas obrigações da Entidade

Art. 30. A RABETUR é composta por número limitado de 30 sócios, distribuídos em categorias de fundadores, benfeitores, honorários e contribuintes.

Parágrafo único. A primeira Assembleia Geral da RABETUR, composta por seus fundadores designará comissão para elaborar regimento que conste para se associar à mesma, bem como das categorias, deveres e obrigações dos sócios.

Art. 31. O Conselho Fiscal elegerá seu presidente na primeira reunião subsequente à escolha dos mesmos.

Art. 32. Os cargos dos órgãos de administração da Associação não são remunerados, seja a que título for, ficando expressamente vedado por parte de seus integrantes o recebimento de qualquer lucro, gratificação, bonificação ou vantagem

Art. 33. Os funcionários que forem admitidos para prestarem serviços profissionais à Associação serão regidos pela Consolidação das Leis Trabalhistas.

Art. 34 O quorum de deliberação será de 2/3 (dois terços) da Assembleia Geral, em reunião extraordinária, para as seguintes hipóteses:

- a) alteração do Estatuto;
- b) alienação de bens imóveis e gravação de ônus reais sobre os mesmos;
- c) aprovação de tomada de empréstimos financeiros de valores superiores a cem (100) salários mínimos.
- d) extinção da Associação

Art. 35 Decidida a extinção da Associação, seu patrimônio, depois de satisfeitas as obrigações assumidas, serão incorporadas ao de outra Associação congênera, a critério da Assembleia Geral.

Art. 36. O exercício financeiro da Associação coincidirá com o ano civil.

Art. 37 O orçamento da RABETUR será anual e compreenderá todas as receitas e despesas, compondo-se de estimativa de receita, discriminadas por dotações e discriminação analíticas das despesas de modo a evidenciar sua fixação para cada órgão, sub-órgão, projeto ou programa de trabalho.

Art. 38 Os casos omissos serão resolvidos pela Diretoria e referendados pela Assembleia Geral, ficando eleito o foro da Comarca de Marabá, para sanar possíveis dúvidas.

Renê Rodrigues Cutrim  
Presidente da Assembleia e presidente eleito

Raimundo Alves da Silva Neto  
Secretário da Assembleia

TABELIONATO  
ELVINA SANTIS

Caixa 32, Quadra 07 - Lote 17-A - Nova Marabá  
CEP 68525-070 - Marabá - PA  
Fone: (91) 3321-1478 / 3322-2841  
E-mail: cartorio@tblon.com.br

Registro de Pessoa Jurídica  
Tabelionato Elvina Santis - 2º Ofício

Protocolado sob nº 00013847 no Livro nº A-18  
Registrado sob nº 00010477 no Livro nº A-91  
Selo(s) Utilizado(s): H079821152, H009621153

Marabá-Pa, 18/06/2018 - HELEINE PEREIRA - O  
Luzia de F. F. Sarti, Edinália Belas B Nunes  
Enfrentes Autorizados

Edinália Belas B. Nunes

PROFESSOR ALFREDO SANTIS FILHO - Tabelião

VALIDO SOMENTE  
SELO DE SEGURANÇA



Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a signature that appears to be 'Fernando' and some illegible text.