

A passarela sobre o rio Sono: a relação homem/rio e o processo de comunicação entre as cidades

The pathway over the rio Sono: the connexion man/river and the process of communication between cities

Alcelides Batista

alcelides@mail.uft.edu.br

Karolyne Marques Botelho Silva

karolynebotelho@uol.com.br

Mariane Freiesleben¹

mariane@ifto.edu.br

Instituto Federal do Tocantins – Paraiso do Tocantins

Rodrigo Mendonça de Oliveira

drigopalmeirenses@hotmail.com

Elineide Eugênio Marques²

Universidade Federal do Tocantins - UFT

emarques@mail.uft.edu.br

Talita Buttarello Mucari³

Universidade Federal do Tocantins - UFT

tmucari@uft.edu.br

RESUMO

O objetivo deste estudo foi entender o papel da Passarela “Modesto Francisco Sales & Rosária Pereira Sales”, na relação entre o homem e o rio e entre as cidades de Pedro Afonso e Bom Jesus do Tocantins, através de uma pesquisa de caráter descritivo e exploratório. Para obtenção dos dados, foram elaborados questionários estruturados e aplicados junto aos moradores das duas cidades, utilizando amostragem casual e que representasse as opiniões/hábitos/attitudes dos entrevistados. Também foram realizadas entrevistas com moradores considerados “chave” na dinâmica histórica da região e que contribuem para o

¹ Docente no IFTO de Paraiso do Tocantins.

² Professora associada da Universidade Federal do Tocantins. Visiting Faculty da University of Florida, UF, Estados Unidos.

³ Professora Adjunta III da UFT, atua no curso de graduação em Medicina e no Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente.

BATISTA, A.; SILVA, K. M. B.; FREIESLEBEN M.; OLIVEIRA, Rodrigo M.; MARQUES, E. E.; MUCARI, T. B. (2016). resgate da memória das cidades. Através do estudo, foi possível identificar o perfil dos usuários da Passarela e sua função social na comunicação entre as cidades. Os resultados obtidos demonstram a importância da Passarela para o acesso a serviços essenciais do cotidiano: como saúde, trabalho e educação, além de ser muito utilizada para o lazer, sendo referência turística para toda a região.

Palavras-chave: Cidades, Comunicação, Cotidiano, Passarela, Rio Sono.

ABSTRACT

The objective of this paper was to understand the role of the pathway “Modesto Sales & Rosária Pereira Sales”, as a tool of communication between the cities Pedro Afonso and Bom Jesus do Tocantins, and also about the relationship mankind/river, through a descriptive and explanatory research. To obtain this data, it was elaborated questionnaires structured and applied among the residents from both cities, using a casual sampling which represented the population opinions/habits/attitudes. It was also done an interview with the “key” dynamic history members from the region and those who could contribute for the memory rescue of the city. Through the research, it was possible to identify the users profile and the relationship between the community, the pathway and the river. The results obtained showed how important the pathway is for the accessibility to essential routine services like: health, work, education, leisure, and for being a referential touristic point for the region.

Key words: Cities, Communication, Pathway, Routine, Sono River.

INTRODUÇÃO

Presente na formação de diversas civilizações, os rios desempenham diferentes papéis em diferentes locais, épocas e contextos. Grande parte do povoamento da região do Estado do Tocantins foi impulsionada pelas águas do rio de nome homônimo.

Com a decadência da mineração no antigo norte goiano em fins do século XVIII, a navegação do rio Tocantins passou a ser permitida e estimulada para a comercialização, bem como o povoamento de suas margens (DOLES, 1971). Durante o século XIX, foram instalados diversos presídios ao longo do vale do Tocantins. Essas fortificações militares tinham a função de proteger e auxiliar os núcleos de povoamento, aldeamentos indígenas e pontos de comércio ao longo do rio, acelerando o processo de ocupação da região (OLIVEIRA, 2005).

Por muito tempo, os rios Tocantins e Sono, foram fundamentais para o acesso às cidades e povoados localizados próximos as suas margens. Entretanto, a construção da rodovia BR-153, conhecida como Belém/Brasília e inaugurada em 1960, acabou por mudar o eixo comercial de fluvial para terrestre, constituindo novos núcleos urbanos ao longo de seu trecho e, ao mesmo tempo, facilitando o acesso às cidades ribeirinhas situadas à margem esquerda do Tocantins. Segundo Oliveira (2007), o rio deixou de ser a principal via de acesso,

BATISTA, A.; SILVA, K. M. B.; FREIESLEBEN M.; OLIVEIRA, Rodrigo M.; MARQUES, E. E.; MUCARI, T. B. (2016). passando a ser considerado um obstáculo para as cidades situadas à margem direita do Tocantins.

As cidades de Pedro Afonso e Bom Jesus do Tocantins, localizadas na região nordeste do Estado, às margens dos rios Sono e Tocantins (Figura 1), consolidam-se atualmente como polo de produção agrícola devido aos grandes projetos em desenvolvimento na região, como o Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados (PRODECER) e a Usina Pedro Afonso para a produção de açúcar, etanol e energia elétrica.

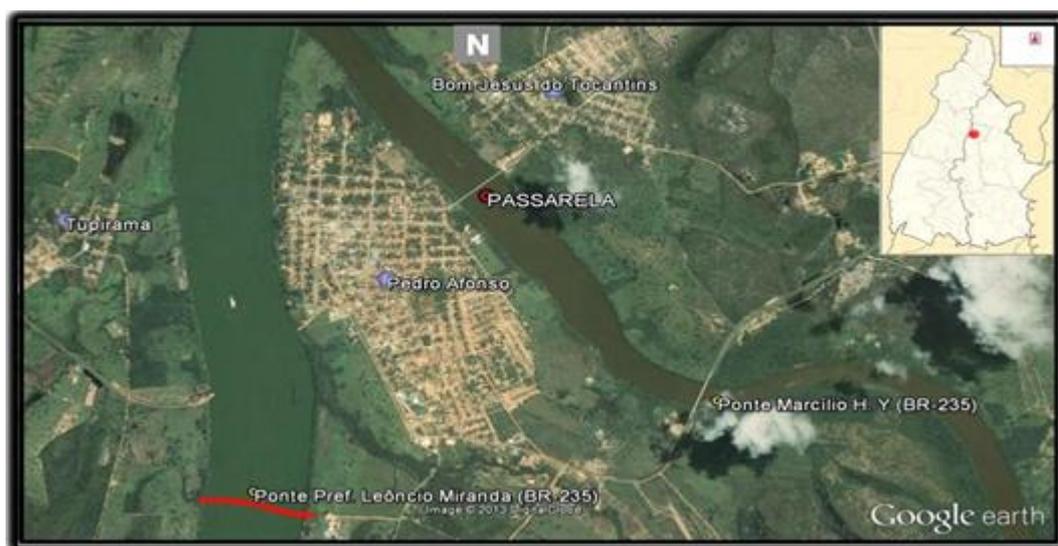


Figura 1: Localização da área de estudo. Fonte: Google Earth, 2013.

A cidade de Pedro Afonso teve sua colonização iniciada em 1847, quando o missionário Frei Rafael de Taggia, fundou o aldeamento de índios Krahôs chamado São João, na confluência dos rios Tocantins e Sono. Em 1849 recebeu o nome de Pedro Afonso, tornando-se município de comarca em 1938 (HALUM, 2008).

Bom Jesus do Tocantins teve origem em meados do século XX, quando a família Correia instalou no local uma propriedade conhecida como “charqueada”, para criação e abate de gado comercializando a produção em centros maiores, como Marabá e Belém do Pará. Os indivíduos envolvidos com esta atividade deram início a um povoado, que em 1963 foi elevado à categoria de distrito com o nome de Bom Jesus do Norte, tornando-se Bom Jesus do Tocantins em janeiro de 1993 (HALUM, 2008).

Como muitas cidades ribeirinhas, Pedro Afonso e Bom Jesus sofreram mudanças significativas em suas relações com os rios, como salienta Oliveira (2007, p. 181), “[...] essa convivência foi marcada por rupturas ocorridas principalmente por causa das transformações

BATISTA, A.; SILVA, K. M. B.; FREIESLEBEN M.; OLIVEIRA, Rodrigo M.; MARQUES, E. E.; MUCARI, T. B. (2016). materiais, como a chegada do “progresso” na região: motores, aviões, rodovias, balsas, água encanada, etc.”.

Os rios, que por séculos foram a mais importante via de acesso da população ao norte do país, tornaram-se obstáculos a serem transpostos pelas rodovias e as pontes, foram aos poucos constituindo o cenário da região.

A partir da década de 1960 a BR-153 passou a ser a principal via de acesso do Tocantins a Belém, conectada às cidades de Pedro Afonso e Bom Jesus através da BR-235. Em 1983, foi inaugurada sobre o rio Sono, a ponte Marcilio Hissasse Yano, ligando Pedro Afonso a Bom Jesus e em 2007, sobre o rio Tocantins, a ponte Prefeito Leôncio Miranda entre Pedro Afonso e Tupirama, ambas na BR-235 (Figura 1).

Apesar da ponte sobre o rio Sono facilitar o acesso às cidades de Pedro Afonso e Bom Jesus, a comunicação entre elas ainda era difícil, devido à distância de cerca de seis quilômetros que separam os centros urbanos. A construção da passarela “Modesto Francisco Sales & Rosária Pereira Sales” sobre o rio Sono, inaugurada em 2003, buscou minimizar este problema, reduzindo a distância para pouco mais de 400 metros.

A Passarela liga diretamente as ruas dos dois centros urbanos, sendo de uso exclusivo para pedestres e ciclistas. Além disso, dá acesso à praia do rio Sono, localizada em uma ilha no leito do rio, e que emerge somente no período de estiagem, tornando-se um atrativo turístico para o local (Figura 2).



Figura 2: Passarela e praia do rio Sono, Pedro Afonso situada à esquerda da imagem e Bom Jesus à direita.

Fonte: <http://www.centronortenoticias.com.br/>, 2013.

O objeto de estudo desta pesquisa foi a passarela “Modesto Francisco Sales & Rosária Pereira Sales”, situada sobre o Rio Sono, entre as cidades de Pedro Afonso e de Bom Jesus do Tocantins, buscando compreender o papel da passarela na relação homem/rio e no processo de comunicação entre as duas cidades que faz ligação, por meio de entrevistas com os moradores.

Para isto, realizou-se uma pesquisa de caráter descritivo e exploratório, que permitiu caracterizar os usuários da Passarela, analisando seu perfil em relação a sexo, faixa etária, profissão, município de residência, bem como, finalidade, frequência, horário de maior utilização e acesso ao rio Sono e a praia.

As informações para caracterização do perfil dos usuários foram obtidas por meio da aplicação de questionários estruturados fechados com a população residente nos dois municípios, em avenidas de maior circulação de pessoas, através de amostragem aleatória simples e que representasse as opiniões/hábitos/attitudes da população em relação à Passarela.

As mudanças ocorridas no cotidiano dos moradores com a implantação da Passarela e a relação homem/rio foram analisadas utilizando-se tanto o questionário fechado como entrevistas abertas, realizadas com pessoas que residiam há mais de trinta anos na região, identificadas pelos próprios moradores como “informantes-chave” na busca de informações históricas e resgate da memória das cidades. As entrevistas foram realizadas em outubro de 2013, mediante o consentimento dos entrevistados, obtido durante as entrevistas que foram gravadas em arquivos de áudio e/ou vídeo, sendo posteriormente transcritas.

AS CIDADES E O RIO SONO: A RELAÇÃO HOMEM/NATUREZA

Como é comum em cidades ribeirinhas, os moradores de Pedro Afonso e Bom Jesus possuem estreita relação com os rios que as margeiam, principalmente com o rio Sono, que separa as duas cidades. Este tema é recorrente nas falas dos entrevistados, o que contribuiu para o resgate de parte da memória e da história das cidades.

Para Halbwachs (1968), a memória não estaria contida em um único indivíduo, mas seriam atributos da coletividade, derivada de sentimentos, anseios, valores e identidades comuns, passíveis de mutações.

Resgatar o passado através da memória torna-se dispendioso com o passar do tempo, com a ausência de pessoas que vivenciaram os fatos ou com a falta de manutenção da memória (festas, atos cívicos, feriados, entre outros). Assim, os locais onde fatos importantes

BATISTA, A.; SILVA, K. M. B.; FREIESLEBEN M.; OLIVEIRA, Rodrigo M.; MARQUES, E. E.; MUCARI, T. B. (2016). ou mesmo o cotidiano aconteciam, torna-se o que Nora (1993) chama de “lugares de memória”, fundamentais, tanto para a análise do contexto histórico quanto para a manutenção das lembranças, mantendo ativo o passado.

Já Ricoeur (2007), aponta características diferenciais entre as lembranças e a memória, embora sejam complementares na constituição do passado.

Trabalhar com memória requer cuidados essenciais, tendo ela como subsídio da pesquisa, apoiando-a com diferentes fontes. Segundo Nora (1993, p. 9):

A memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações.

Buscando o resgate da memória das relações entre Pedro Afonso e Bom Jesus com o rio Sono, fez-se necessário o levantamento de fontes orais, buscando narrativas que fomentassem a constituição linear do objeto de estudo.

Brito (2010) especifica precisamente a importância do uso da oralidade na pesquisa histórica, afirmando que a mesma deve permanecer incorporada as metodologias, que somadas fundamentam os resultados.

Em meio a esse processo, a comunicação entre entrevistado e entrevistador deve conferir de grande enlace, para que as informações transcritas sejam contundentes com o que realmente fora transmitido, observando vivências, e sentimentos, como esclarece Barbosa (2009, p. 7), “A meta do trabalho transcritivo em história oral é comunicar bem: comunicar o sentido, a intenção, visto que o narrador não estará presente para explicar, orientar a leitura de determinados trechos de sua narrativa”.

Dessa forma, as narrativas não podem ser direcionadas pelos objetivos do pesquisador, ficando naturalmente condicionadas ao narrador e necessitando de posterior apoio a outras fontes e/ou narrativas.

Desde o início o rio Sono foi essencial e estratégico na formação dos povoados as suas margens. Assim, a cidade de Pedro Afonso foi fundada propositalmente à margem esquerda, tendo o rio como obstáculo e acesso direto ao Tocantins. Da mesma forma, a fazenda da família Correia instalou na margem direita a “charqueada” para o abate de gado, tendo em vista a posição geográfica do local e as condições logísticas para o transporte da carne ao norte do país, através do rio Tocantins e do aeroporto de Pedro Afonso.

A transposição do rio Sono era considerada um dos grandes obstáculos para a comunicação entre as cidades, sendo para alguns dos entrevistados fator limitante ao desenvolvimento econômico, na observação de Sales (2013), ex-prefeito de Pedro Afonso, o rio “segurou Bom Jesus naquele distritozinho ali, sem chance de progresso por muito tempo”.

Morar em Bom Jesus ou Pedro Afonso é conviver diretamente com o rio Sono. Mesmo com os meios modernos de transposição de seu leito, as cidades ainda dependem de suas águas, seja para o abastecimento das residências ou mesmo para o lazer, principalmente para a cidade de Pedro Afonso, por se localizar sobre uma região de difícil acesso a água do subsolo.

Além do abastecimento de água, diversos produtos agrícolas oriundos do interior chegavam através do rio, utilizando-se de embarcações rudimentares, construídas com materiais disponíveis na região, como salienta Sales (2013):

Esse rio do Sono era tão importante aqui, naquele tempo não tinha esse negócio de fogão a gás, essas coisas, era fogão a lenha, e o abastecimento de lenha das cidades se dava quase que cem por cento pelo rio do Sono. Esses “beradeiros” aí pra cima, cortavam lenha e faziam balsa de buriti, botavam aquela lenha, desciam e vendiam na beira do rio. Por exemplo, naquele tempo não tinha máquina de beneficiar arroz, aí o cara limpava o arroz no pilão, lá na roça, fazia a balsa, botava, botava farinha, botava frango, rapadura, abóbora, enchia a balsa, descia, e vinha fazer a feira aqui.

Segundo os moradores entrevistados, utilizava-se a água do rio Sono principalmente para beber, cozinhar e lavar os utensílios domésticos, pela sua limpidez e temperatura agradável, enquanto que do rio Tocantins vinha água para os demais afazeres. O fornecimento era feito através dos chamados “aguadeiros”, que buscavam água nos rios utilizando latas de querosene de 18 litros ou barris de madeira, atados ao lombo de jegues, sendo posteriormente vendida para os moradores.

Em 1968 foi perfurado um poço na margem esquerda do rio Sono, que bombeava sozinho cerca de 100 mil/l de água/dia, fornecendo água encanada aos moradores de Pedro Afonso. Esse fato desencadeou a chamada “libertação dos jegues” que puxavam água para abastecer às residências, como informou o ex-prefeito de Pedro Afonso (ANDRADE, 2013).

Antes da água encanada, o banho era feito diretamente nos rios, sendo que alguns grupos banhavam-se no rio Tocantins e outros no rio Sono, havendo certa rivalidade entre

BATISTA, A.; SILVA, K. M. B.; FREIESLEBEN M.; OLIVEIRA, Rodrigo M.; MARQUES, E. E.; MUCARI, T. B. (2016). eles. Havia locais e horários definidos para homens e mulheres separadamente, sendo um momento não só de higiene, mas de lazer e descontração para a população.

O rio Sono foi por muito tempo a porta de acesso a Bom Jesus. Produtos vindos através do Tocantins abasteciam a cidade pelo braço do Sono que também servia como caminho para a exportação de carne, transportada tanto por barcos como por aviões, que pousavam no aeroporto de Pedro Afonso ou nas águas do Tocantins. Segundo Andrade (2013):

Teve a charqueada, por que..., Belém..., não tinha estrada daqui pra Belém, não tinha Belém/Brasília, então..., e não tinha gado suficiente né! Então, ela floresce esse tudo aí! Então, existia essa charqueada aí em Bom Jesus, outra em Araguacema e outra em Cristalândia. Então o que essas charqueadas faziam?! Elas compravam o gado da região, abatiam, e os aviões, chegavam aqui, desciam ou no aeroporto ou os catalena desciam no rio, embarcavam o gado, e o gado ia servir pra abastecer o mercado do Pará e do Amazonas.

Mesmo com a construção da ponte Marcilio Hissassi Yano, na BR-235, no início da década de 1980 o ritmo da travessia do rio Sono na interseção entre as cidades continuou, visto que é um atalho de pouco mais de 400 metros entre as cidades, contra aproximadamente 6000 metros quando percorrido pela rodovia.

O perigo da travessia do rio Sono era constante, principalmente nas estações de cheia. Embarcações com superlotação afundavam com certa frequência, sendo comuns acidentes, muitos com mortes. Sales (2013) relembra com tristeza uma das tragédias ocorridas na travessia do rio em um domingo à tarde:

Eu lembro logo que chegêmo aqui, 55, 56, festejo em Bom Jesus, uma partida de futebol entre Pedro Afonso e Bom Jesus, então foi muita gente..., e nesse tempo tinha uma embarcação grande, tipo uma balsa, de madeira aí no rio Sono, que era tocada a remo, eles chamavam de pajola, aí nós fomos pra lá nesse jogo, e na volta entrô gente demais e quando chegô bem na ponta da ilha ali, no meio do rio, aquela embarcação se partiu, caiu aquele mundo de gente... na água... e nessa vinda morreu quatro pessoas.

Já Andrade (2013), relata que sua lembrança mais antiga do rio era a “dificuldade de passar”, utilizando a expressão “Deus me livre”, para salientar o perigo da travessia nas precárias canoas, muito utilizadas pelos moradores.

Segundo Lima (2013), pescador e morador na região desde 1942, a travessia do rio era um obstáculo “dos piores possíveis”, sendo realizada com canoas frágeis e às vezes necessário aguardar longo período de tempo na barranca do rio. Esse ponto do rio, onde atualmente localiza-se a Passarela, tinha grande movimentação, as pessoas vinham do interior da margem direita do Sono para revender produtos agrícolas em Pedro Afonso, como salienta Andrade (2013) “o rio tinha vida”.

Esse ritmo de travessia, utilizando-se de embarcações, durou até a inauguração da Passarela em julho de 2003, sendo que o “passadô”, Sr. Erotides trabalhou com seu barco à motor até os últimos dias da construção.

A maioria dos entrevistados afirmou utilizar a Passarela para acesso exclusivo ao rio e acreditam que a obra aumentou a frequência de visitação do seu leito e da praia, principal ponto turístico da região.

Assim, além da comunica o entre as cidades, a Passarela passou a fazer parte da paisagem local, atraindo visitantes e encantando até os moradores mais tradicionais.

O ARRANJO SISTEMÁTICO ENTRE O HOMEM E A PASSARELA

Foram aplicados 21 questionários na cidade de Bom Jesus e 30 em Pedro Afonso. Dos entrevistados 53% afirmaram morar em Pedro Afonso e 47% em Bom Jesus, sendo 55% do sexo masculino e 45% do feminino, tendo a maioria entre 21 e 40 anos. Do total, 72% são economicamente ativos e destes, 29% trabalham numa cidade e residem em outra.

Dos entrevistados, 92% costumam utilizar a Passarela com frequência. Destes, 53% fazem a travessia de bicicleta e 47% a p . Os dados demonstram que os turnos matutino e vespertino são os mais utilizados.

Antes da Passarela, a travessia era realizada por meio de canoa a remo, as chamadas “voadeiras”, remada e conduzida pelo “passadô”, posteriormente foi introduzido o barco a motor. Na altura da BR-235, a travessia era feita com uma balsa de cabo-de-a o, chamada “pont o” (Figura 3).



Figura 3: Balsa a cabo-de-aço, sobre o rio Sono na altura da BR-235. Fonte: Fabricio Rocha Sousa, 2013.

Em seu relato Lima (2013) descreve como era a travessia antes da Passarela:

Era um obstáculo dos piores possíveis, que existia aqui, era essa travessia, porque além de nós, o povo aqui da zona urbana, vinha o povo da zona rural, tinha que atravessa tudo na canoinha, sabe às vezes você passava 40 a 50 minutos esperando a oportunidade de atravessa, porque era a remo, ai tinha que atravessa o pessoal, tinha que atravessa a mercadoria que vinha de fora para revender em Pedro Afonso, o arroz, a farinha, tudo que vinha tinha que atravessa nessas canoinhas.

A Passarela interliga as cidades, possibilitando o acesso a vários serviços e produtos. Desta forma, França (2011, p. 89) entende que “a acessibilidade à cidade por parte da população difere, dependendo tanto de seu poder aquisitivo quanto da possibilidade de acesso à cidade partindo de onde mora”.

Para Vasconcelos (1985) a acessibilidade é o atendimento com que os locais da cidade são atingidos pelas pessoas e mercadorias, medidas pelo tempo e custo envolvido.

Araújo *et al.* (2011) sintetiza que a acessibilidade pode ser interpretada com uma relação entre pessoas e espaços, diretamente relacionada com a qualidade de vida da população.

De acordo com Gonçalves (1996, p. 94-95) o homem é elemento integrante da natureza, já que “[...] a cultura humana não sai da natureza, ao contrário, é uma das suas qualidades. O homem, por natureza, produz cultura. [...] Há, portanto, continuidade e descontinuidade no processo de constituição do homem”.

Entre os motivos da transposição, destacam-se o acesso a educação, comércio, trabalho e saúde. Percebe-se a relação de dependência entre Pedro Afonso e Bom Jesus que foi estabelecida ao longo do tempo. De acordo com Sales (2013) “O comércio de Pedro Afonso hoje é muito rico por causa de Tupirama e Bom Jesus, em relação à educação e a saúde principalmente”.

Dos entrevistados que residem na região desde antes da construção da Passarela, 87% afirmaram que sempre frequentaram o lado oposto. Segundo Sales (2013), Bom Jesus durante o ano oferta vários festejos, frequentados pelos municípios vizinhos, principalmente pelos moradores de Pedro Afonso. As principais justificativas daqueles que afirmaram não frequentar o lado oposto fora a distância, falta de recursos financeiros (pagamento da travessia) e dificuldade de transpor o rio. Este percentual é praticamente anulado com a construção da Passarela, que funciona como elemento viabilizador na comunicação entre as cidades.

A Passarela foi construída para receber pedestres, ciclistas e cadeirantes. Apesar de proibido, esporadicamente, algumas pessoas passam pela via de motocicleta (ALVES, 2013).

A circulação humana é de grande importância no planejamento e construção de vias nos diversos tipos de ambiente. Além de funcional, as vias públicas devem ser planejadas, garantindo que o fluxo possa ser realizado de forma saudável e seguro. Assim, o estudo das cidades deve levar em consideração aspectos materiais e imateriais.

Dentro deste contexto, Santos (2003, p. 205) afirma que:

A tendência nos estudos sobre o urbano é explicar as cidades pelas suas funções, sua produção final ou a distribuição interna de sua população e atividades, sem a preocupação de primeiro levantar as potencialidades que oferece sua configuração/estrutura espacial, isto é, a forma urbana, composta pelos aspectos materiais e os imateriais, com suas discontinuidades e seus gradientes.

Para este autor a forma urbana compreende o concreto e o abstrato, desde a estrutura a sua utilização, mudando de acordo com o lugar e os recursos financeiros. Neste estudo, verificou-se que a população possui hábitos simples, ligados a tradições antigas, sendo cidades pequenas e com poucos recursos financeiros.

Em relação à segurança da estrutura da Passarela, 74% acreditam que a mesma é muito segura. Sobre o acesso a pessoas com dificuldade de locomoção, houve grande

BATISTA, A.; SILVA, K. M. B.; FREIESLEBEN M.; OLIVEIRA, Rodrigo M.; MARQUES, E. E.; MUCARI, T. B. (2016). divergência nas opiniões, sendo que 36% consideram difícil, 36% fácil, 16% muito difícil e 12% razoável.

Devido a problemas relacionados à segurança, como vandalismo, uso e tráfico de drogas, assaltos, brigas e tentativa de homicídio, o fluxo da Passarela no período noturno diminuiu nos últimos anos. Assim, quando questionados sobre segurança, 84% dos entrevistados afirmaram que a Passarela não é segura ou é pouca segura. Este item revela a realidade estanque da população expondo um leque de problemas relacionados a sua utilização, como a necessidade de maior segurança e a incerteza de qual órgão seria o responsável pelo provimento deste bem.

Para Lima (2013), apesar de a Passarela ter sido construída pelo governo estadual, “[...] os dois prefeitos dos municípios deveriam intervir, pois a passarela é nossa, é da comunidade”. Bezerra (2013), atual prefeita de Bom Jesus, afirma que essa parceria entre as prefeituras está em andamento, porém, ainda não foi concretizada.

Mesmo a Passarela estando sobre autarquia do governo estadual, as prefeituras buscam, dentro do limite, realizar sua manutenção, como limpeza e troca de lâmpadas, sendo visível o cuidado e a importância da mesma para cada município. Neste mesmo sentido, observa-se que a população tem consciência da necessidade da Passarela, mas sofre perante a onipresença do poder público para gerenciar este bem público.

A CONSTRUÇÃO DA PASSARELA E AS MUDANÇAS NO COTIDIANO

Identificar e localizar as atividades, intenção, relação ou troca, realizada entre as pessoas e entre estas e o meio em que estão inseridas, torna-se essencial, pois para Soares (2012), o âmbito busca uma relação entre os elementos do processo social da modernidade com a valorização do espaço, chegando à formação de territórios delimitados no urbano e, a dinâmica, diz respeito aos elementos que se instalam no cotidiano banal, na vida do dia-a-dia, onde persistem tradições, hábitos e costumes.

Segundo Horkheimer (1985), o cotidiano do homem moderno é marcado pelo racionalismo e cientificidade, que encontram no meio urbano lugar próprio para se estabelecerem.

Buscando definir melhor o cotidiano, Soares (2012, p. 17) afirma que:

Em outras épocas da história as pessoas tinham uma rotina de afazeres, o seu dia-a-dia, mas não cotidiano. Para as pessoas, por mais árduas que fossem as tarefas, restava ainda

BATISTA, A.; SILVA, K. M. B.; FREIESLEBEN M.; OLIVEIRA, Rodrigo M.; MARQUES, E. E.; MUCARI, T. B. (2016).
o uso de sua criatividade, posto que o trabalho era artesanal, o que diferenciava os produtos produzidos e a forma de consumo desses objetos. O tempo era regulado pelos homens em sua relação com a natureza e não pelo relógio do cartão de ponto.

Anterior à construção da Passarela, a travessia do rio Sono era realizada por embarcações. A primeira grande mudança no cotidiano dos moradores foi a introdução do barco a motor, utilizado principalmente no transporte dos alunos que moravam em Bom Jesus e estudavam em Pedro Afonso.

Segundo Sales (2013), os custos da travessia de estudantes e professores ficavam a cargo da prefeitura e, como não havia fiscalização, a capacidade de lotação do barco geralmente era excedida.

Nas palavras de Andrade (2013), “[...] a prefeitura pagava o “passadô” para transportar os estudantes e professores, mas outras pessoas queriam passar sem pagar, dava muita briga”. Essas “redes” de pessoas compõem uma história múltipla, formada em fragmentos de trajetórias e em alterações. Assim, as práticas cotidianas, estranhas ao espaço geográfico, remetem a diferentes “maneiras de fazer” (CERTEAU, 1998).

Nesta perspectiva, os moradores criam a sua própria forma de viver, com autonomia e capacidade para criar suas regras, alterando-as e/ou adaptando-as de acordo às suas necessidades, inventando o cotidiano, o que Certeau (1998) chama de “artes de fazer”, estabelecendo uma apropriação do espaço e do uso conforme o jeito de cada um.

Mesmo depois da construção da ponte sobre o rio Sono, na BR-235, o barco a motor continuou sendo a melhor opção de transposição para as pessoas com menor poder aquisitivo e que não possuíam veículo automotivo. O relato de Bezerra (2013) ajuda a compreender a dificuldade da população mais carente para se chegar ao lado oposto do rio.

[...] pra nós, pro pessoal que morava aqui, que não tinha transporte não ia servir tanto, aí parece que naquela época as coisas eram mais distantes, para a gente ir pela ponte a Pedro Afonso ficava mais distante. Agora, hoje não, não sei se aumentaram as residências, os carro, aí eu mesma quando comecei a trabalhar, trabalhava no colégio agrícola, e aí eu ia de bicicleta pela ponte, pois meu meio de transporte era a bicicleta, para chegar até lá.

Ainda após sua emancipação, a cidade de Bom Jesus do Tocantins continuou fortemente dependente de Pedro Afonso, principalmente em relação a saúde, educação e

BATISTA, A.; SILVA, K. M. B.; FREIESLEBEN M.; OLIVEIRA, Rodrigo M.; MARQUES, E. E.; MUCARI, T. B. (2016). comércio, o que justifica o alto fluxo de pessoas entre as duas cidades. Ainda no seu relato, Bezerra (2013) descreve um pouco desta relação e evidencia a importância da Passarela para população:

[...] o nosso município depende muito de Pedro Afonso, em termos de banco, aqui não temos bancos, comércio a gente tem um pouco, mas ainda busca muito lá em Pedro Afonso, hospital, enfim, dentista, tudo é em Pedro Afonso, ainda temos esse laço muito forte, então assim, para as pessoas hoje que não tem carro é muito útil, por exemplo, as senhoras que estudam que vão fazer o EJA, então estuda em Pedro Afonso a noite, tem muita gente que trabalha em Pedro Afonso, e a passarela é dentro da cidade, então sai de bicicleta ou vai mesmo a pé, trabalham no banco, no hospital.

Diante do exposto, percebe-se que a Passarela facilitou a interação entre as duas cidades, possibilitando à população maior acesso aos produtos e serviços oferecidos por cada município. Isso também é evidente nos relatos de Lima (2013) “[...] a passarela foi um sonho nosso, e foi a melhor coisa que pode existir, a facilidade não só para nós de Bom Jesus como de Pedro Afonso, integrô assim mesmo de uma forma bonita.” e Luz (2013):

[...] antes era mais difícil até para você ir na cidade de lá. Quando não tinha a Passarela tinha que atravessar aqui pelo rio, você pegava o barco e demorava, uma coisa que você resolvia em duas horas em Pedro Afonso você tinha que passar a manhã todinha envolvido naquilo, chegava no rio e o barco tava de cá, demorava ir buscar as pessoas, era difícil demais.

Com a Passarela, as mudanças ocorridas no cotidiano interferiram na relação dos moradores como o rio, como por exemplo, a figura do “passadô”, que tinha no rio a atividade para sua sobrevivência, deixou de existir. Outro exemplo são os estudantes que faziam diariamente a travessia, o que proporcionava contato direto com o rio. Atualmente, esta relação existe basicamente em função do turismo, principalmente no mês de Julho, período em que os barqueiros realizam o transporte das pessoas à praia.

Ao mesmo tempo em que a Passarela distanciou àqueles moradores que realizavam a travessia corriqueiramente, suas escadas, que dão acesso ao leito, aproximou do rio as pessoas que buscam o lazer e aumentou o fluxo de visitantes em temporada de praia (Figura 4). Isso é

BATISTA, A.; SILVA, K. M. B.; FREIESLEBEN M.; OLIVEIRA, Rodrigo M.; MARQUES, E. E.; MUCARI, T. B. (2016). evidenciado na afirmativa de Menezes (2013) de que “as pessoas não precisam mais pagar para ir à praia”.

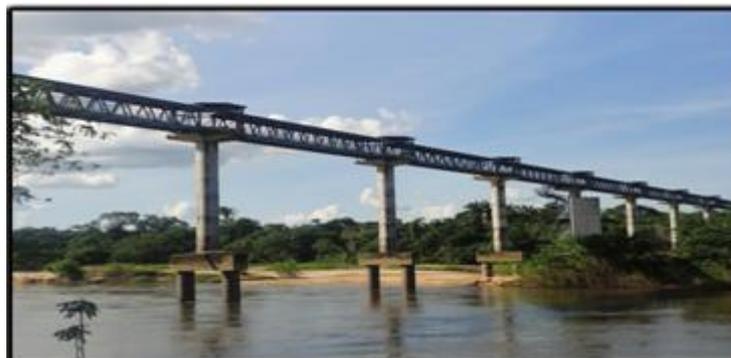


Figura 4: Passarela com acesso a praia do rio Sono. Fonte: Alcelides Batista, 2012.

Bezerra (2013) lembra que “[...] esse ano mesmo teve um rapaz que construiu um barracão bem abaixo da Passarela [...] até agora o pessoal vão, aí lá faz uma galinhada, aí quando o rio começa a enchê o pessoal vão abandonando”.

Diante do exposto, percebe-se que a população não apenas utiliza a Passarela como apropria-se dela, incorporando-a ao seu cotidiano, seja em função do trabalho, educação, saúde, comércio ou lazer.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Passarela “Modesto Francisco Sales & Rosária Pereira Sales”, inaugurada em 2003, ligando Pedro Afonso a Bom Jesus do Tocantins, surgiu como alternativa de transposição do rio Sono. Apesar da ponte Marcilio Hissasse Yano, na BR-235, ter sido construída no início da década de 1980, a mesma não supria completamente a necessidade da população, devido ao percurso de 6000 metros entre as duas cidades.

Embora os moradores tivessem, por muito tempo, estreita ligação com o rio, era recorrente a necessidade de transpô-lo com maior facilidade e rapidez, proporcionadas com a construção da Passarela.

Foi possível verificar que a Passarela mudou consideravelmente os hábitos da população das cidades de Pedro Afonso e Bom Jesus, interferindo nas relações de trabalho e facilitando o processo de comunicação entre as cidades.

O estudo também demonstrou a necessidade de maior fiscalização dos órgãos públicos e participação da comunidade na preservação da Passarela. Neste sentido a união e cooperação entre as prefeituras de Pedro Afonso e Bom Jesus serão valorosas para a segurança e manutenção.

Conclui-se que a Passarela possui papel singular na transposição do rio Sono e no processo de comunicação entre as cidades, pois reduz a distância entre elas e facilita o acesso a produtos e serviços, beneficiando os dois municípios. Além disso, modificou a relação homem/rio, uma vez que o contato direto foi substituído pela travessia na Passarela, provocando mudanças no cotidiano dos moradores e na forma de contemplar o rio Sono.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Andrade, J. E. de C. (30 de outubro de 2013). “Projeto: a Passarela sobre o rio Sono”. Entrevista a Alcelides Batista e Karolyne Botelho Marques Silva, Pedro Afonso.

Araújo, M. R. M. et al. (2011). “Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida”. *Psicologia & Sociedade*, v. 23, p. 574-582, Porto Alegre.

Barbosa, X. de C. (2009). “Experiências de Moradia: história oral de vida familiar”. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências, Departamento de História, USP, São Paulo.

Bezerra, R. B. (30 de outubro de 2013). “Projeto: a Passarela sobre o rio Sono”. Entrevista a Elineide Eugênio Marques, Mariane Freiesleben e Rodrigo Mendonça de Oliveira. Bom Jesus do Tocantins.

Brito, M. G. C. de. (2010). “Oralidade e jogos de escalas em *Janela da Alma*”. UFPE – X Encontro Nacional de História Oral, Recife.

Certeau, M. de. (1998). “A Invenção do Cotidiano”. (3ª ed.) Vozes, Petrópolis.

Doles, D. E. M. (1969). “A ligação centro-norte pela via Araguaia-Tocantins no período colonial”. Anais do V Simp. Nac. dos Prof. Universitários de História – ANPUH: Campinas.

França, C. F. de S. (2011). “Acessibilidade e Direito à Cidade: estudo sobre a mobilidade espacial urbana dos moradores do bairro Bom Jardim, Fortaleza – Ceará”. Dissertação (Mestrado em Geografia) - PROPGEIO do Centro de Ciências e Tecnologia – CCT, da Universidade Estadual do Ceará – UECE, Fortaleza.

Gonçalves, C. W. P. (1996). “Os (des) caminhos do meio ambiente”. (5ª ed.) Contexto, São Paulo.

Halbwachs, M. (1990). “A Memória Coletiva”. (2ª ed.) Vértice, São Paulo.

Halum, C. H. (2008). “Municípios tocantinenses: suas origens, seus nomes”. Provisão, Palmas.

Horkheimer, M; Adorno, T. (1985). “A Dialética do Esclarecimento”. Jorge Zahar, Rio de Janeiro.

Lefebvre, H. (1991). “A vida cotidiana no mundo moderno”. Ática, São Paulo.

Lima, A. G. de. (30 de outubro de 2013). “Projeto: a Passarela sobre o rio Sono”. Entrevista a Elineide Eugênio Marques, Mariane Freiesleben e Rodrigo Mendonça de Oliveira. Bom Jesus do Tocantins.

Luz, O. P. da. (30 de outubro de 2013). “Projeto: a Passarela sobre o rio Sono”. Entrevista a Elineide Eugênio Marques, Mariane Freiesleben e Rodrigo Mendonça de Oliveira. Bom Jesus do Tocantins.

Menezes, M. A. P. (30 de outubro de 2013). “Projeto: a Passarela sobre o rio Sono”. Entrevista a Alcelides Batista e Karolyne Botelho Marques Silva. Pedro Afonso.

Nora, P. (1993). “Entre Memória e História: a problemática dos lugares”. Proj. História, São Paulo.

Oliveira, M. de F. (2007) “Cidades ribeirinhas do rio Tocantins: Identidades e Fronteiras”. Tese (História) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

Oliveira, M. de F. “Pedro Afonso: Uma cidade ribeirinha entre o Sono e o Tocantins”. XXIII Simpósio Nacional de História, ANPUH, p. 1-8, Londrina.

Ricoeur, P. (2007) “A memória, a história, o esquecimento”. UNICAMP, Campinas.

Sales, M. (30 de outubro de 2013). “Projeto: a Passarela sobre o rio Sono”. Entrevista a Alcelides Batista e Karolyne Botelho Marques Silva. Pedro Afonso.

Santos, R. C. B. dos. (2003). “Campinas como polo tecnológico na reestruturação do espaço regional”. In: **Carlos, A. F. A.; Lemos, A. I. G. de** (Org.). “Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade”. Contexto, São Paulo.

Soares, M. L.; Petarnella, L. (2012). “Cidade, cotidiano, cidadania: um olhar ambiental”. Série-Estudos - Periódico do Programa de Pós-Graduação em Educação da UCDB, n. 34, p. 13-23, Campo Grande.

Vasconcelos, E. A. (1985). “O que é o trânsito”. Brasiliense, São Paulo.

Recebido para publicação em maio de 2016
Aprovado para publicação em dezembro de 2016