

**ENAN
PUR** 2023
Belém 22 a 26 de maio



Portos e cidades no vale do rio Tapajós

Andre Paiva Rodrigues

Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da PUC de Campinas

Vera Santana Luz

Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo; Professora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade de Campinas

Sessão Temática 01: Crise e reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil

Resumo. *Projetos agrologísticos instalam-se aceleradamente na Amazônia. São resultado do reforço daquilo que poderíamos classificar como um modelo de desenvolvimento “neoextrativista”, com forte poder de especialização produtiva e incorporação territorial. Este setor, em sua procura por assegurar uma oferta permanente e com baixos custos de bens agropastoris e minerais aos mercados externos, busca soluções no incremento de corredores de exportação nas regiões Norte e Nordeste (Arco Norte), com enormes consequências socioespaciais. Iniciativas recentes em infraestrutura para o transporte de grãos promovem a construção e ampliação de portos nas cidades de Itaituba e Santarém, no vale do rio Tapajós, com notáveis modificações em suas bases técnicas e demográficas, bem como aumento de conflitos referentes a apropriação e uso das terras e dos rios, eventos os quais procuramos discutir neste texto.*

Palavras-chave. *Amazônia; agrologística; portos fluviais; urbanização; conflitos socioespaciais.*

Ports and cities in the Tapajós river valley

Abstract. *Agrologistic projects are being quickly installed in the Amazon. They are the result of the reinforcement of what we could classify as a “neo-extractivist” development model, with a strong power of productive specialization and territorial incorporation. This sector, in its quest to ensure a permanent and low-cost supply of agropastoral and mineral commodities to foreign markets, seeks solutions to increase export areas in the Brazilian north and northeast regions (North Arch), with enormous social and spatial consequences. New initiatives in infrastructure for the transport of grains, promote the construction and expansion of ports in the cities of Itaituba and Santarém, in the Tapajós river valley, with notable changes in their technical and demographic bases, as well as an increase in conflicts regarding appropriation and use of lands and rivers, occurrences which we seek to discuss in this text.*

Keywords: *Amazon region; agrologistics; river ports; urbanization; socio-spatial conflicts.*

Puertos y ciudades en el valle del río Tapajó

Resumen. *Los proyectos de agrologística se están instalando rápidamente en la Amazonía. Son el resultado del reforzamiento de lo que podríamos calificar como un modelo de desarrollo “neoextractivista”, con un fuerte poder de especialización productiva y de incorporación territorial. Este sector, en su búsqueda por garantizar un suministro permanente y de bajo costo de bienes agropastoriles y minerales a los mercados externos, busca soluciones para aumentar los corredores de exportación en las regiones Norte y Nordeste de Brasil (Arco Norte), con grandes consecuencias socioespaciales. Recientes iniciativas en infraestructura para el transporte de granos impulsan la construcción y ampliación de puertos en las ciudades de Itaituba y Santarém, en el valle del río Tapajós, con notables cambios en sus bases técnicas y demográficas, así como un aumento de los conflictos en torno a la apropiación y uso de tierras y ríos, fenómenos que buscamos discutir en este texto.*

Palabras clave: Amazonas; agrologística; puertos fluviales; urbanización; conflictos socioespaciales.

1. Introdução

O conjunto das estratégias governamentais e corporativas voltadas para a Amazônia brasileira, neste início de século, revelam o interesse no reforço de um modelo de crescimento assentado na exploração intensiva de bens primários, demandados em grande escala, tanto pelas economias centrais como pelas emergentes. Tal realidade promoveu, em anos recentes, aquilo que Gudynas (2012) e Svampa (2019) classificam como um modelo de crescimento *neoextrativista*, de amplo poder mobilizador e depredador.

Acompanhando o avanço deste modelo, inúmeras iniciativas em infraestruturas, logística para transporte de *commodities* e megaempreendimentos em agricultura, pecuária e mineração registraram avanço por toda região norte do país, em um quadro onde a monumentalidade e concentração predominam (ABRAMOVAY, 2022, p. 27-28).

Neste contexto, amplia-se a intervenção dos agentes hegemônicos da política e da economia no ordenamento e instrumentalização do espaço amazônico, alcançando territórios antes considerados improdutivos do ponto de vista do capital. Estes, em sua lógica expansionista, superexploram terras e bens naturais, estratégicos do ponto de vista do equilíbrio socioambiental, cada vez mais escassos, assim como regulamentam o acesso e uso dos territórios a partir de suas necessidades e valores (SVAMPA, 2019, p. 33), operando mecanismos massivos de expulsões (SASSEN, 2016).

Este trabalho procura discutir alguns dos impactos urbanos e regionais, em municípios alcançados por megaempreendimentos logísticos na Amazônia brasileira, em especial nas cidades de Itaituba e Santarém (PA), no vale do rio Tapajós. Intenta-se descrever os sistemas de engenharia fluvial instalados neste território (hidrovias, portos, estações de transbordo de carga), que transformam esta área em eixo logístico estruturante do agronegócio, assim como os “ajustes” e conflitos socioespaciais decorrentes destes megaprojetos. Tal avaliação permitirá a exposição de alguns aspectos mais gerais da urbanização e regionalização na Amazônia brasileira e de suas interações com as dinâmicas territoriais para circulação e especialização produtiva (agromineral).

O processo de investigação abrange o levantamento de fontes primárias – principalmente dados do IBGE e legislação pertinente ao tema – e uma quantidade maior de fontes secundárias para levantamento das informações, tais como relatórios de organizações não governamentais, estudos acadêmicos e matérias jornalísticas.

A reinterpretação de tais dados se deu segundo os pressupostos teóricos que visam avaliar o uso do território, sob o prisma das interações do fenômeno técnico com a produção econômica, conforme esclarece Santos (1998) — um dos seus principais intérpretes —, que apontam para algumas das forças mais significativas da organização espacial, assim como reorganiza-se estas informações à luz daquilo que Castro (2008) define como singularidades do povoamento e urbanização na Amazônia, cuja diversidade articula processos contemporâneos e originários em elevado grau, revelando espaços tributários de inúmeros modos sociais de existência.

A revisão da literatura e dados em questão, representa o centro deste artigo, que além da introdução e conclusão se divide em outras duas partes: na primeira, indicamos como elementos da especialização produtiva brasileira se relacionam à incorporação de terras e urbanização na Amazônia, reforçando aspectos da tecnificação regional; no segundo, apresentamos os efeitos destes fenômenos no recorte espacial proposto, procurando evidenciar como a agrologística constitui um dos principais, e mais atualizados, vetores de transformações e conflitos.

Nossa intenção não é indicar todos os aspectos que envolvem uma realidade tão complexa, e sim descrever elementos que constatem as importantes relações entre infraestruturas portuárias e

transformação do território, em especial em cidades ribeirinhas e seu entorno regional em contexto amazônico.

2. Urbanização e fenômeno agrologístico recentes na Amazônia

Na Amazônia brasileira são variados os padrões de urbanização engendrados. Até o início da década de 1960 predominou, na região, o modelo de pequenas cidades ribeirinhas, centros de práticas tradicionais, organizadores da economia extrativista e das relações com a hinterlândia rural, que surgiram e cresceram como núcleos espontaneamente estruturados (CORREA, 1987; VICENTINI, 2004). Da segunda metade do século XX em diante, procurou-se um padrão de urbanização dirigido na região, estimulado por projetos de colonização integrados (PCI) do Governo Federal, inspirados na ideia de “urbanismo rural” do INCRA (DIAS; CASTRO, 1986) e na criação das chamadas “cidades-empresas”, sedes de projetos agropecuários e mineradores, como Jarilândia, Sinop, Carajás e Porto Trombetas.

A partir da década de 1960, portanto, povoamento e urbanização na Amazônia não podem ser compreendidos sem o exame das políticas territoriais concebidas e implementadas pelo Estado brasileiro, em associação com os grandes monopólios. Conforme argumentamos anteriormente (RODRIGUES, 2022, p. 68), a partir de então, a lógica dominante, que presidiu as ações do Estado, na região, foi a da doutrina de segurança nacional dos governos militares (1964-1985), que moldou o ideário da necessidade de controle das terras e recursos naturais, abrindo caminho para as chamadas “integração” e “valorização” amazônicas que, no limite, nunca passaram de uma mobilização extrativista do território, com inúmeras consequências sobre a urbanização e tecnificação regionais.

Neste ambiente, o Estado garantidor do acesso e controle amazônicos na concepção geopolítica em tela, foi capaz de formular projetos de integração e crescimento, os quais resultaram no alargamento das fronteiras econômicas sobre enormes trechos da Amazônia Legal, permitindo uma apropriação de terras e de recursos em grande escala, com forte incremento de fluxos migratórios para regiões mais centrais da floresta (CASTRO, 2008, p. 22); e simultaneamente, a configuração de uma frente composta por vilas e cidades, cuja feição particular está vinculada ao seu papel de bases das relações econômicas e demais dispositivos utilizados pelo Estado, no controle e na produção do espaço (BECKER, 1985, p. 367).

Notável, nesta situação, foi a criação de polos industriais e zonas francas, em cidade estrategicamente localizada no extremo norte do país, a exemplo do que ocorreu em Manaus, permitindo uma expressiva tendência à concentração econômica e infraestrutural metropolitanas na floresta. Como consequência, conforme demonstram dados oficiais do IBGE (2010), a Amazônia foi a região que registrou as mais aceleradas taxas de urbanização no país, passando, entre 1970 a 2010, de uma taxa de 55,92%, para 73,5%.

Esta rápida aceleração acarretou sérias transformações urbanas e demográficas na região, entre elas podemos citar favelização, crescimento de periferias e, frequentemente, de cidades inteiras subequipadas, migrações, “inchaço” e violência urbana, crescente desmembramento de municípios, criação de novos núcleos de povoamento, presididos por novas relações cidade-campo. No interior deste quadro, caberia mencionar ainda duas outras tendências: a metropolização em algumas de suas maiores cidades, entre elas Belém, Manaus e São Luiz (VELOSO, 2020) e o crescimento/ascensão de cidades médias na hierarquia urbana e economia regional — cidades cujo dinamismo vincula-se ao apoio às atividades do agronegócio moderno e mineração, como Santarém e Itaituba.

Os grandes objetos e sistemas de engenharia, planejados e justificados enquanto “projetos de desenvolvimento”, são fundamentais neste amplo processo (RODRIGUES, 2020). Tais

infraestruturas, conforme esclarece Santos (1998, p. 114), “são as correias de transmissão dos objetivos dos atores hegemônicos, da cultura, da política, da economia” e estão, deste modo, permanentemente organizando e desorganizando o espaço, segundo suas intenções —, neste caso, buscando incremento das capacidades exportadoras e produtivas do “agronegócio globalizado” e da mineração que, em conjunto, criam, expandem e (ou) convertem cidades em pontos especializados e funcionais ao modelo neoextrativista, arranjando-as em “cidades do agronegócio” (ELIAS, 2016).

Conforme menciona Kato *et. al.* (2021), a área cultivada na Amazônia avançou 2.385% (de 73 mil para 1,9 milhão de hectares), entre os anos de 2000 e 2018. Observa-se, neste quadro de expansão, de acordo com Farinello (2016), uma série de sistemas de transportes que buscam encurtar a rota entre áreas produtoras no interior do país e os mercados externos demandantes de *commodities* agrícolas. Segundo o autor, nestes projetos, que envolvem integração intermodal, “iniciativas em hidrovias, rodovias e ferrovias registraram avanço para a abertura da chamada saída Norte, ou *Arco Norte*¹, portos da região Norte e Nordeste do país, mais próximos dos EUA, União Europeia e Ásia.

Tais projetos atraem investimentos estrangeiros, que buscam assegurar uma oferta permanente e módica de bens florestais, agropecuários e minerais. Assim, ações governamentais e empresariais surgem, revalorizando aquilo que Becker (2004, p. 27) denominou como uma “malha tecno-política”, visando empreender uma apropriação física e controle do território, tendo cidades como base logística para tais ações². Criam-se, paralelamente, modos de regulação de portos e controle das vias navegáveis, em um movimento de fortalecimento das ações para o transporte de cargas por vias fluviais na Amazônia (CASTRO, 2012, p. 52). Neste contexto, alguns rios passam a ser valorizados por possuírem condições favoráveis à sua conversão em hidrovias; outros, por estabelecerem rápidas ligações entre áreas produtoras do interior e grandes terminais marítimos.

Já são inúmeros, por toda a Amazônia, os empreendimentos portuários e hidroviários. De acordo com Andreoni (2020, s.n.), aos cerca de 100 portos fluviais privados da região, somam-se pelo menos 41 novos projetos, com investimentos de centenas de milhões de dólares, montantes investidos mesmo em meio à pandemia, conforme informa Ramos (2022, s. n.)³.

O que o setor logístico e *tradings* chamam de “um caminho relativamente verde para o desenvolvimento econômico”, ambientalistas e ativistas indígenas veem como uma grande ameaça (ANDREONI, 2020, s. n.), pois a consecução destes grandes empreendimentos frequentemente segue um padrão de “violação sistemático dos direitos humanos, incluindo violência e assassinatos (FEARNSIDE, 2015, p. 86) e intensas transformações físicas e normativas nas cidades e regiões alcançadas por tais projetos.

A abertura de hidrovias na região norte representa redução significativa de fretes e armazenagem, próxima a 30%, com conseqüente aumento de competitividade dos fornecedores brasileiros no mercado mundial, com adicionais de renda acima de 10% (FARINELLO, 2016). Busca-se, pois, a configuração de grandes “redes extravertidas” (HUERTAS, 2015, p. 61), na perspectiva daquilo que é classificado como esforço inovativo e exportador. Estes dados podem ser ilustrados com o “esforço” apontado pela Confederação Nacional de Transportes (2018), discutido por Kato *et. al.* (2021), que registram aumento de 13% para 43% no índice de escoamento da produção do centro-norte do Mato Grosso, principal zona agroprodutora da Amazônia Legal, pelos portos e hidrovias amazônicos, entre os anos de 2013 e 2017.

O avanço e controle desses projetos são dominados pelos investimentos, tanto quanto pelo comércio exterior (CASTRO, 2012) e, por isso, “representam um modelo de intervenção no território, não apenas do Estado, mas também de grandes empresas, nacionais e internacionais [...] com forte interação com as instituições bancárias e financeiras” (CASTRO, 2012, p. 59-60).

À vista disso, esses conjuntos técnicos são entregues a grandes empresas da agroindústria, mineração e engenharia civil (como grupos Amaggi, Bunge, Cargill, Vale, Odebrecht, Camargo Correa e Andrade Gutierrez), mas também a um conjunto de instituições financeiras regionais e internacionais (FMI, BIRD, Corporação Andina de Fomento, BNDES, Banco BRICS) que, com seu enorme poder econômico, exercem forte pressão não apenas pela ampliação da infraestrutura física amazônica, mas pelo conjunto de justificativas, discursos e normas que as viabilizam (COUTO, 2008).

Por outro lado, estes capitais se articulam e organizam-se de maneira complementar às políticas públicas territoriais, ditas desenvolvimentistas, no esforço do Estado de endogenização dos imperativos da globalização neoliberal e dos interesses internos vinculados a estes vetores “modernizantes”. Na Amazônia, aparecem como ações do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); Programa de Investimentos em Logística (PIL); Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), assim como no atual portfólio estratégico do Ministério da Infraestrutura baseado em concessões, privatizações e parcerias público-privadas (CASTRO, 2012).

Essa realidade conduz à situação daquilo que Santos (1998, p. 115) chama de uma cultura ou contexto técnico, onde já não basta examinar os grandes objetos em si mesmos, mas “é fundamental e indispensável inseri-los no movimento atual do mundo”, a fim de captarmos as definições e mudanças do conteúdo funcional das cidades e regiões.

No quadro socioeconômico e territorial complexo da Amazônia, marcado por racionalidades e relações interculturais e pluriétnicas, a ampliação desta “cultura técnica” diversifica e aprofunda conflitos territoriais, em um quadro que inclui a expulsão de populações ribeirinhas, insegurança alimentar — pelos danos às práticas agrícolas tradicionais e pesca —, contaminação e desequilíbrios ambientais, sobreposição das infraestruturas e atividades empresariais com as áreas de conservação ambiental ou terras indígenas, urbanização “descontrolada”, etc.⁴

3. Hidrovias, portos e contradições socioespaciais no vale do rio Tapajós

No Médio e Alto Tapajós, o aumento dos empreendimentos logísticos e agropastoris ocorrem aceleradamente. A constituição de redes extravertidas impõem uma nova racionalidade, outorgada por ações concebidas e geridas de longe, regidas por desígnios distantes, onde um novo padrão de regulação e construções promove fortes transformações nas cidades ribeirinhas, em especial naquelas mais bem localizadas e adaptadas física e institucionalmente, como Itaituba e Santarém, no Estado do Pará (Figura 1).

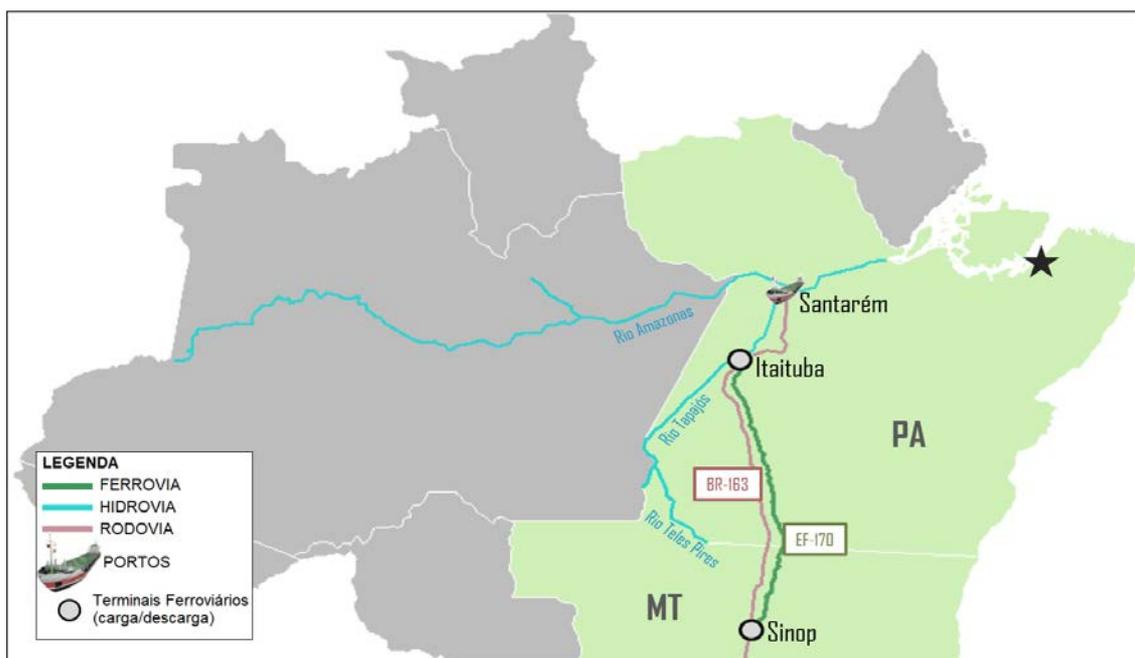


Figura 1. Eixos logísticos no oeste do Pará (fonte: Brasil, 2018, s. n. *Adaptado pelos autores*)

Desde pelo menos 2014, Itaituba viu múltiplas estações de transbordo de cargas serem construídas e ampliadas por gigantes transnacionais do agronegócio, transformando seu até então pequeno distrito portuário em importante centro da agrologística na Amazônia central (RODRIGUES 2018; BARROS, 2019). Por seu turno, Santarém, na confluência com o rio Amazonas, importante núcleo urbano já no período colonial, é alcançada por projetos de infraestrutura portuária, e conflitos decorrentes destes, desde 1999, por ocasião da cessão de uma área de 93.597,82 m² à Cargill, desempenhando, o município, crescente papel na exportação e, mais recentemente, na produção de grãos.

As iniciativas de escoar produção de outras regiões, notadamente, do centro-norte mato-grossense, pela hidrovía Tapajós, se apresentou como uma medida para redução de custos e alternativa mais eficiente para gigantes transnacionais de *commodities*, em especial Cargill, Bunge e Louis Dreyfus. A instalação do primeiro terminal portuário privado para exportação, em Santarém, possibilitou combinar o escoamento da produção agroindustrial com a BR-163 (Cuiabá-Santarém), impulsionando a chegada de outros empreendimentos e sistemas técnicos.

O aumento observado tanto do fenômeno econômico quanto técnico permitiu engendrar, nestes municípios, uma crescente complexidade em sua organização espacial, com inícios de arranjos territoriais inéditos na região. O conjunto de objetos que se instalam é grande e inclui, ao menos, portos (17 previstos considerando as duas cidades), estações de transbordo (transferência) de carga, barcaças, rebocadores, flutuantes e balsas, pátios ou postos de triagem para caminhões, silos e armazéns graneleiros, tanques e postos de combustíveis e agrotóxicos, rodovias, estacionamentos, centrais de ensacamento e processamento, oficinas mecânicas, borracharias e escritórios. Incluirão, também, o igualmente amplo sistema técnico pertencente às estradas de ferro (EF-170/Ferrogrão), com início de obras atrasado, assim como um conjunto de empreendimentos hidrelétricos e hidroviários ao longo da bacia do rio Tapajós, em variados estágios de convencimento público, negociação e estudos.

Os portos são apenas uma parte da história. Além da BR-163 (conhecida como rodovia Cuiabá-Santarém), o Programa de Parcerias e investimentos (PPI) do governo federal, projetou uma série de novos investimentos para a região. É o caso da EF-170, uma ferrovia conhecida como Ferrogrão, em alusão à finalidade atribuída a ela no transporte exclusivo

de grãos [...]. O PPI também prevê a dragagem dos rios amazônicos, como no caso do próprio Tapajós e de seus afluentes Teles-Pires e Juruena. O objetivo, neste caso, é viabilizar a construção da hidrovia Tapajós-Teles Pires – uma demanda antiga do agronegócio nacional. Por fim, a região sofre pressão de alargamento para a instalação de pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), cuja energia gerada é equivocadamente considerada limpa, se incorporados ao cálculo de impacto os danos socioambientais irreversíveis do seu processo de instalação. (OLIVEIRA, 2021, p. 13).

Desde o início da chegada destes empreendimentos em Santarém e Itaituba, há denúncias de fraudes e violações de direitos territoriais. Schramm (2017) e Andreoni (2020) nos falam de violações do direito à consulta prévia, livre e informada das comunidades e aldeias do vale do Tapajós, por ocasião de instalação de portos e terminais de carga ao longo do rio. De acordo com os autores, indígenas, quilombolas, pescadores artesanais e outros grupos ribeirinhos tiveram suas vidas afetadas, sem que fossem previamente consultados, conforme determina a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho⁵.

A desinformação sobre os novos empreendimentos — inclusive com falta ou insuficiência de estudos socioambientais para averiguar seus impactos, e ausência de audiências públicas para consulta prévia e informada de comunidades afetadas — são recorrentes, tanto por parte das empresas como do Estado, razão pela qual, por diversas ocasiões a partir de 2014, os Ministérios Públicos Federal (MPF) e Estadual (MPE) moveram Ações Cíveis Públicas para suspensão e (ou) anulação de licenças ambientais de grandes empreendimentos.

Conforme informa Andreoni (2020, s. n.), procuradores federais e promotores estaduais “criticaram o desenvolvimento acelerado na Amazônia, argumentando que o processo de licenciamento ambiental para instalações portuárias individuais não consultou as comunidades tradicionais afetadas”. As obras, prossegue o autor, “também não levam em consideração os impactos socioambientais cumulativos dos corredores logísticos mais amplos que agora estão tomando forma”.

Para se ter uma ideia do exposto, dos quatro maiores terminais portuários atualmente em operação em Itaituba, “nenhum consultou formalmente o povo Munduruku antes da construção, como exigido pela legislação internacional e brasileira, de acordo com a líder indígena Korap” (ANDREONI, 2020, s. n.). Mesmo nas audiências públicas realizadas, não houve uma divulgação efetiva e nem foram suficientes as informações para inteirar indígenas e demais moradores de Itaituba acerca das condições destes empreendimentos e seus impactos, conforme relata Schramm (2017).

Caso flagrante de irregularidade e violação dos direitos consagrados pela Convenção 169 foi a instalação do porto da Cargill em Santarém, que ocorreu sem apresentação de estudo de impacto ambiental (EIA) ou consulta a qualquer comunidade no município, envolvendo episódio de clara cumplicidade da então Secretaria de Estado de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente (SECTAM) — atual Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS) — que, de acordo com Schramm *et. al.* (2021, p. 04), desempenhou importante papel em sua instalação, ao realizar fiscalização insuficiente e abrandamento de um conjunto de condições que deveriam exigir para a operação da transnacional⁶.

Desde então, conforme apontam diversos relatórios de organização de direitos civis e ambientais⁷, as sucessivas ampliações de empresas continuaram a ocorrer a partir de irregularidades, falhas e omissões na identificação de impactos, em especial quanto à atenção às especificidades socioculturais e ambientais nas áreas de influência dos portos e a não realização de consulta prévia e informada a povos e comunidades tradicionais.

Neste cenário, as arbitrariedades praticadas por estas grandes *tradings* se convertem em ferramentas capazes de operar “extrações elementares”, em termo utilizado por Sassen (2016, p. 24), isto é, operar dinâmicas que subtraem direitos humanos e civis básicos.

Com a ampliação de rotas de escoamento, por exemplo, observou-se restrições relacionadas ao uso de recursos naturais coletivos e acesso a espaços públicos, notadamente restrições ao acercamento de pescadores em áreas próximas aos terminais portuários das empresas, desorganizando a pesca artesanal urbana em Itaituba e Santarém e impondo um quadro de insegurança alimentar crescente (SCHRAMM, 2017; ANDREONI, 2019; RODRIGUES, 2020).

Tal restrição se combina ainda com o intenso fluxo de embarcações e à construção/manutenção de terminais portuários ao longo do rio, que têm afetado não apenas a qualidade das águas, mas a própria dinâmica da pesca artesanal urbana na área, empurrando cada vez mais estas atividades para regiões distantes das cidades, inviabilizando-as.

Um outro fenômeno é o desaparecimento de áreas e patrimônios públicos em função dos sistemas técnicos e atividades da agrologística instalados. Schramm *et. al.* (2021, p. 17-19) nos apresentam o desaparecimento de importantes áreas urbanas de lazer em Santarém, em especial a praia de Vera Cruz “uma das mais frequentadas pela população”, assim como a destruição de sítios arqueológicos, com “vestígios de ocupação pré-colombiana do território de cerca de 10 mil anos”, de grande significado cultural e religioso para os atuais povos indígenas do município. No entorno rural de Itaituba, Arini (2021, s. n.) reporta reduções previstas na área do Parque Nacional do Jamanxim, em função das obras da Ferrogrão, que ligará o distrito portuário de Itaituba às zonas produtoras do Mato Grosso.

Em um nível mais indireto ou intermediado de “extrações”, operado pela expansão dos portos e hidrovias, significativo do ponto de vista de seu resultado, há de se considerar os efeitos que tais empreendimentos exercem no preço da terra, tanto no campo quanto na cidade. Conforme avaliam Reis *et. al.* (2018, p. 73), a construção destes grandes objetos e de novos serviços em Santarém dificulta o acesso à terra urbana “pelo valor cada vez mais caro dos terrenos”. Neste ambiente, circunstanciam os autores, o solo urbano possui crescentes valores de troca, tornando-os mercadorias cada vez mais inacessíveis à população de baixa renda, orientando, assim, uma profunda reconfiguração da feição territorial da cidade, marcada pelo gradativo déficit habitacional e aumento de ocupações urbanas, realizadas por famílias sem condições de financiar suas moradias.

De igual maneira, em Itaituba, sobretudo onde estão instalados os terminais portuários, ocorrem significativas expansões de sua rede urbana, com criação de novos bairros – Nova Miritituba, Jardim do Éden — e aumento nos preços dos aluguéis, imóveis e lotes, deslocando pessoas que anteriormente moravam nas margens do rio Tapajós e alterando a paisagem e o uso do solo locais (BARROS, 2019). Inclui-se, neste processo, o desaparecimento de atividades ligadas à agricultura de subsistência, pesca e coleta, em função das dinâmicas impostas pelos portos, descaracterizando sua configuração até então rural (RODRIGUES, 2020).

Conforme menciona Pereira (2014, s. n.), a corrida de grandes empresas para construir terminais na beira do Rio Tapajós tem inflacionado o preço das terras em Miritituba e Santarémzinho, pertencentes à Itaituba, pois “ali terrenos que há dois anos eram vendidos por R\$ 50 mil agora não saem por menos de R\$ 2 milhões. Os números enchem os olhos de proprietários antigos da região, que compraram terras com o dinheiro do garimpo”. Seguindo a lógica especulativa do mercado de terra, conforme apresenta Oliveira (2021, p. 19), “não é necessário sequer a instalação física dessas infraestruturas”, pois, prossegue a autora, “[...] o mero anúncio, ou a mera expectativa, de construção futura dos equipamentos logísticos desata um círculo vicioso que inclui a especulação imobiliária [...]”.

A chegada das *tradings companies* e seus portos também promoveu forte valorização fundiária no campo, sobretudo em Santarém. A introdução da monocultura de grãos (soja) e a escalada do preço da terra foram enormes na região, conforme apuraram Oliveira *et. al.* (2013):

[...] em 2000, o preço da terra era cotado, em média, a R\$ 50,00 ha, passando para R\$ 100,00 ha, em 2002, e chegando, em 2004, a R\$ 2.500,00 ha. Em 2008, o preço médio de venda de terras, conforme obtido na pesquisa de campo, atingiu o patamar de R\$ 4.443,33 ha. Certamente, o aumento do valor da terra se deve à grande procura, em função das condições de infraestrutura de comercialização (porto da Cargill em Santarém), e ao esgotamento das terras planas nas proximidades da BR-163. (OLIVEIRA *et. al.*, 2013, p. 28).

O que se processa é um quadro de expropriação camponesa e a substituição da agricultura de pequena escala por monocultivo, na região. Entre 2000 e 2005, “[...] 90% das áreas do entorno da BR-163 mudaram de proprietário, em especial, no trecho entre Santarém e Belterra” (OLIVEIRA, 2013, p. 28).

Conforme esclarece Schramm *et. al.* (2021, p. 41), agricultores familiares tiveram que sair de suas propriedades, frequentemente pressionados, agredidos ou ameaçados por parte daqueles que desejavam incorporar suas terras. A maior vulnerabilidade destes produtores, associada a um maior aquecimento do mercado de terras, leva-os a vender suas terras e migrar (KATO *et. al.* 2021), na maior parte das vezes para as periferias subequipadas das cidades do entorno ou para outras áreas rurais mais distantes, “[...] onde muitas destas famílias estão sendo novamente expulsas” por processos análogos (SCHRAMM *et. al.*, 2021, p. 42).

Esta intensa apropriação das terras no Planalto Santareno, seguida do acelerado processo de esvaziamento populacional e registro de desaparecimento de diversas comunidades camponesas (NAHUM; PAIXÃO JR, 2012), operou o que poderíamos adequadamente descrever, acompanhando Sassen (2016, p. 89), como “empurrar pessoas para fora”, algo próximo ao que ocorre com comunidades tradicionais e povos indígenas em Itaituba, em meio a conflitos mais ligados às atividades garimpeiras e à leniência nos processos de regularização fundiária, alguns dos quais paralisados por pressão de grandes setores corporativos. Conforme menciona Molina (2018), lideranças ribeirinhas e indígenas são agredidas e ameaçadas de morte ao desafiarem os megaempreendimentos e a extração predatória e irregular de recursos no município — um claro fortalecimento da dinâmica comum do neoextrativismo, que expulsa indivíduos da economia, da sociedade e de seus territórios.

Há que se destacar que as cidades de Itaituba e Santarém seguem ampliando seus contingentes populacionais e migratórios. Estes acréscimos são oriundos do fluxo de trabalhadores rurais que deixam o campo e daqueles atraídos pelas oportunidades de emprego geradas nos grandes empreendimentos. Entre 2000 e 2022, de acordo com estimativas do IBGE, a população de Santarém cresceu aproximadamente 17%, ao passo que em Itaituba em torno de 7,3% — números subestimados, conforme indicam Rodrigues (2017) e Fonseca e Mota (2015)⁸.

Crescem, todavia, bem acima de suas capacidades de fazê-lo de forma ordenada e compatível com a oferta de equipamentos urbanos e serviços públicos adequados, tendo de conviver, em anos recentes, com incremento de casos de violência, adição a drogas, prostituição e maiores demandas por moradias e serviços socioassistenciais (RODRIGUES, 2017). Neste ambiente, Oliveira e Melo (2019) apresentam a forte degradação dos laços sociais e de fortalecimento de estruturas patriarcais:

[...] escutamos relatos dos moradores da região sobre o aumento da violência e da criminalidade, com o tráfico de drogas e a exploração sexual de meninas e mulheres aparecendo como consequências diretas do inchamento involuntário dessas cidades. Megaprojetos extrativos e logísticos atraem para os territórios uma população flutuante em busca de trabalho que é majoritariamente masculina. A masculinização da força de

trabalho se vê desde os caminhoneiros que dirigem as carretas até os homens uniformizados e alheios ao território que passam a circular ou viver por ali. A situação de dependência econômica das mulheres em relação aos seus maridos e parentes homens se agrava, o que serve de estímulo à violência doméstica e patrimonial. Ao mesmo tempo, as oportunidades de trabalho, quando surgem, são, em geral, pensadas para empregar homens. Assim, a entrada de grandes empresas nas comunidades reforça e aprofunda a divisão sexual do trabalho, agravando também os circuitos de violência e exploração sexual de meninas e mulheres. (OLIVEIRA; MELO, 2019, p. 43)

Conforme expõem Reis *et. al.* (2018, p. 78), a área urbana de Santarém passa por contínuo crescimento e reestruturação sem, contudo, apresentar qualquer planejamento ou controle, situação que, segundo os autores, pode ser antevista “[...] a partir de ocupações e construção de habitações precárias em áreas de risco ou de preservação permanente, problemas estes que dão origem aos atuais conflitos fundiários no município”. Mesmo fenômeno verificado em Freitas *et. al.* (2021, p. 07), que mapeiam o “[...] notável o espraiamento periférico” de Santarém (Figura 2), indicando sua precariedade percebida pela falta de controle, planejamento ou padronização de suas formas, com grandes vazios urbanos e “engolindo” áreas de interesse ambiental.

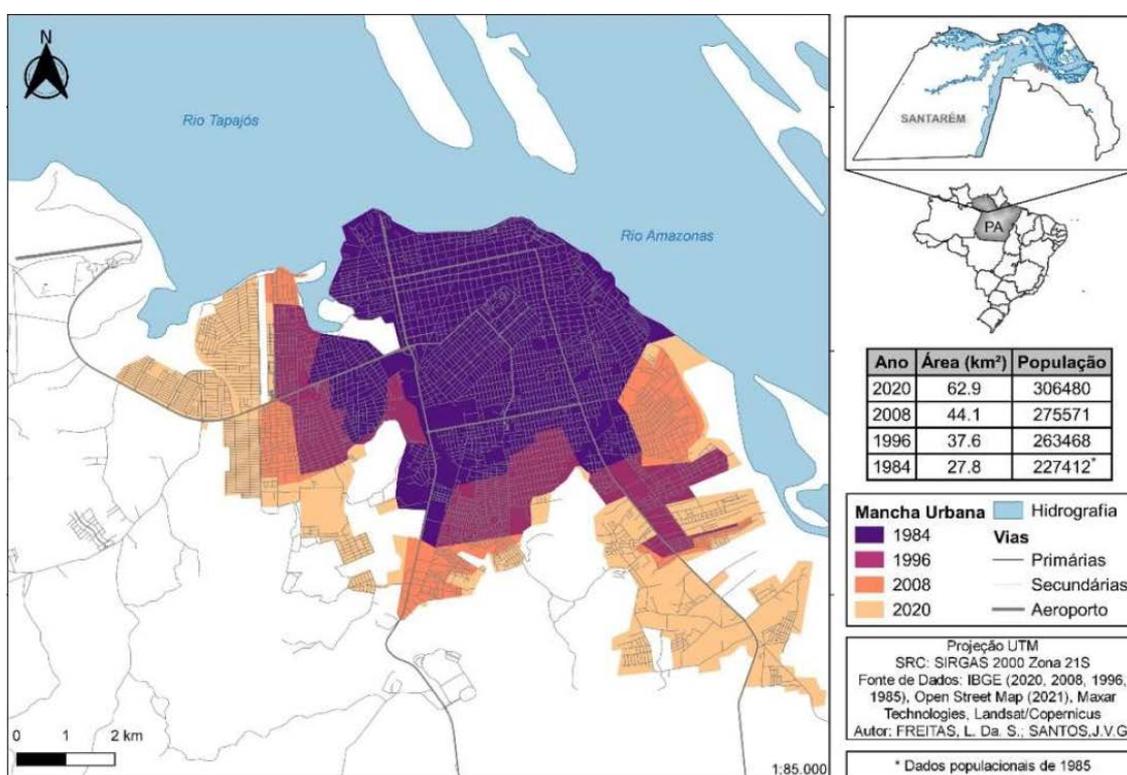


Figura 2. Mapa de expansão da mancha urbana de Santarém 1984-2020 (fonte: Freitas *et. al.*, 2021, p. 07).

De igual maneira, “a expansão urbana de Itaituba se dá por um conjunto de remoções de comunidades e incremento de mão-de-obra forânea que se organizam em periferias subequipadas e autoconstruídas, formando núcleos secundários” (RODRIGUES, 2022, p. 76). Como consequência, ocorre forte “[...] transformação de áreas rurais das imediações em loteamentos, além da multiplicação de pequenas ‘invasões’ de áreas consideradas ambientalmente frágeis, como as Áreas de Proteção Permanente (APPs) de rios e igarapés” (SCHUBER, 2019, p. 178) Assim sendo, prossegue a autora, tal fenômeno

[...] agrava o padrão regional de ocupação que, historicamente, não acompanhou investimentos no setor de saneamento básico e outros equipamentos urbanos, para suportar a demanda preexistente e a que está se instalando ao longo desses anos,

intensificando a problemática ambiental urbana nessa importante cidade da sub-região do Tapajós (SCHUBER, 2019, p. 178).

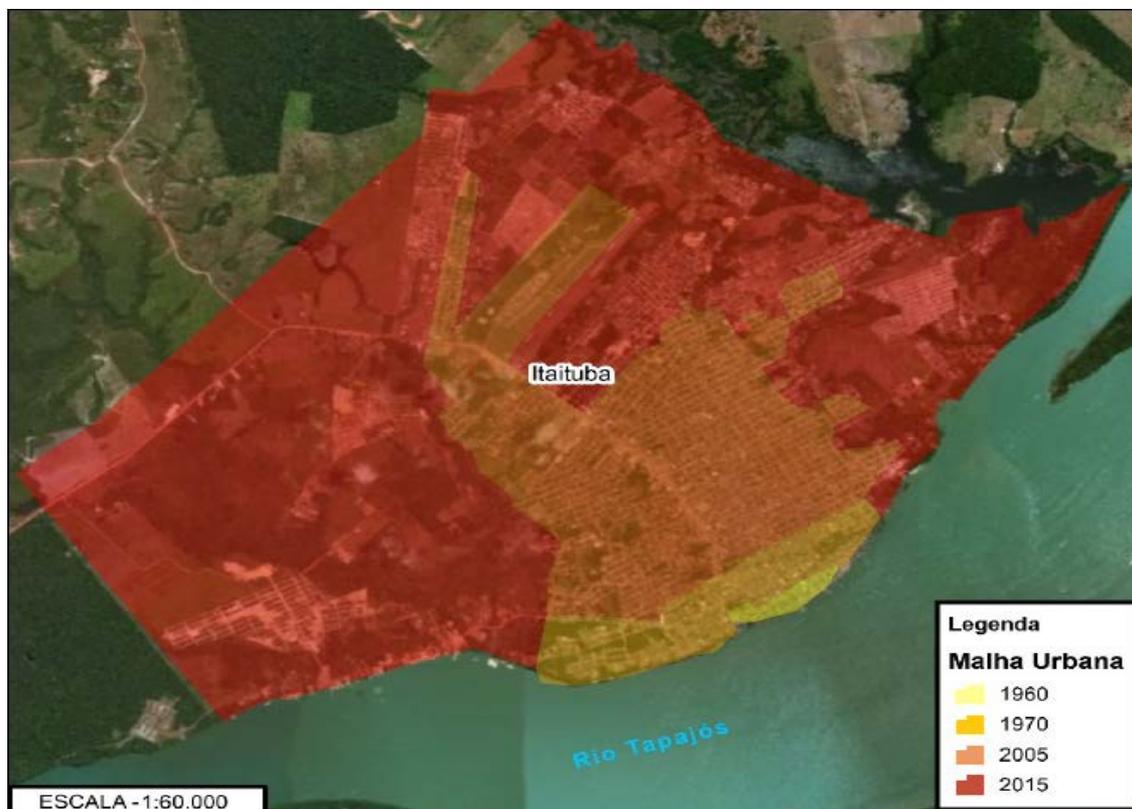


Figura 3. Evolução da malha urbana de Itaituba 1960-2015 (Fonte: SCHUBER, 2019, p.177).

A expansão urbana e demográfica, aqui tratada, é parte constituinte de uma nova dinâmica imobiliária, incentivada tanto pela perspectiva futura de crescimento econômico, como pelas transformações já em curso. Tal realidade, torna-se ainda mais intensa e grave quando se multiplicam terrenos e imóveis ociosos, funcionais a reservas de valor e instrumentos de especulação imobiliária, acirrando as contradições e lutas pelo ambiente construído.

Reproduz-se, pois, o padrão de “estrutura territorial subdesenvolvida típica das cidades brasileiras” (RODRIGUES, 2020, p. 76), sobretudo quando se considera a forte desigualdade materializada na chegada de empreendimentos imobiliários e turísticos de médio e alto padrão, como os projetos “Itapacurá Park Residence”, (Itaituba), “Royal Ville”, “Praia Ville Residence” (Santarém), entre outros, em que impera a exacerbação de mecanismos de segregação e espoliação.

4. Considerações finais

Exportar pelo Norte começa a ser realidade. As condições de inserção da economia brasileira na globalização neoliberal, assentada na exploração intensiva de bens primários e produtos semielaborados, associada ao estrangulamento dos sistemas rodoviários e portuários do Sudeste e do Sul do país, viabilizaram projetos da iniciativa privada, para abrir novos corredores de exportação na Amazônia Legal, mais curtos e menos onerosos, conforme intentamos argumentar.

Governos em anos recentes agiram no sentido de organizar, a partir de variadas políticas territoriais, reformas institucionais e rearranjos territoriais/produtivos, procurando envolver a Amazônia numa trama de modernizações que não promoveu nem respeitou os direitos territoriais e civis básicos. Ao contrário, oportunizou interesses corporativos nacionais e estrangeiros, impondo racionalidades e modelos civilizatórios alheios à multiplicidade de “tempos”, visões de mundo e interesses dos muitos povos que convivem na floresta.

As consequências desse padrão de desenvolvimento para as cidades e sub-regiões da Amazônia, em especial em sua porção central, no vale do rio Tapajós, têm sido extremas. Os grandes objetos e sistemas de engenharia hegemônicos que se instalam nas cidades de Itaituba e Santarém, correm no sentido contrário daquilo que começa a se desenhar como um novo consenso científico para a floresta (BECKER, 2004; BECKER; ALVES; COSTA, 2007; ABRAMOVAY, 2019; ABRAMOVAY, 2020), em especial com respeito ao planejamento urbano e regional: cidades e infraestruturas que incorporem Soluções baseadas na Natureza e na atenção às demandas de povos e comunidades tradicionais, compondo uma “rede tecno-ecológica”, em lugar daquela que prevaleceu até então (“tecno-política”).

Conceber infraestruturas fundamentalmente a partir de grandes projetos voltados à consecução de um modelo explorador de especialização produtiva agromineral e ao transporte de *commodities* é, conforme comenta Abramovay (2022, p. 82), “amplamente insuficiente para interromper a devastação e melhorar a qualidade de vida das populações rurais e urbanas na Amazônia”, conforme argumentamos a partir do exemplo das cidades discutidas neste texto.

Estes exemplos evidenciam que o forte incremento da composição técnica destes lugares se dá alheio às necessidades da maioria de sua população, já que estas são planejadas para a operação privada e empresarial das cadeias produtivas extrativas e agrícolas; mostram-se promotoras de destruição ambiental e patrimonial, criminalidade e pobreza, operando “expulsões” e cidades cindidas entre núcleos favorecidos e periferias carentes.

5. Referências bibliográficas

ABRAMOVAY, Ricardo. **Amazônia**. Por uma economia do conhecimento da natureza. São Paulo: Editora Elefante, 2019.

_____. **Infraestrutura para o desenvolvimento sustentável da Amazônia**. São Paulo: Editora Elefante, 2022.

ANDREONI, Manuela. Portos na Amazônia se multiplicam e abrem novas rotas para China. **Diálogo Chino**, nov. de 2020. Disponível em: <<https://dialogochino.net/pt-br/infraestrutura-pt-br/portos-amazonia-multiplicam-abrem-novas-rotas-para-china/>>. Acesso em: 16 jun. 2021.

ARINI, Juliana. Ferrogrão segue modelo de retrocesso na Amazônia. **Le Monde Diplomatique Brasil**. Edição *online*, jul. de 2022. Disponível em <<https://diplomatique.org.br/ferrograo-segue-modelo-de-retrocesso-na-amazonia/>>. Acesso em: 10 dez de 2022.

BARROS, Márcio Júnior Benassuly. Da agrovila à nó logístico do agronegócio na Amazônia: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. **Geosul**, Florianópolis, v. 34, n. 71, abr. 2019, p. 382-406.

BECKER, Bertha. Uma hipótese sobre a origem do fenômeno urbano numa fronteira de recursos do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 1, 1978, p. 111-122.

_____. Fronteiras e urbanização repensadas. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 47, n. 3/4, 1985, p. 357-371.

_____. **Amazônia** – Geopolítica na Virada do III Milênio. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2004.

BECKER, Bertha; ALVES, Diógenes; COSTA, Wanderley Messias da. **Dimensões humanas da biosfera-atmosfera na Amazônia**. São Paulo: Edusp, 2007.

BRASIL. CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Arco Norte**: desafio logístico. Centro de Estudos e Debate Estratégico (CEDE), Edições Câmara, Brasília, 2016. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco_norte.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2022.

CASTRO, Edna. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. In: CASTRO, Edna (Org.). **Cidades na Floresta**. São Paulo: Anablume, 2008, p. 13-39.

_____. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. **Caderno CRH**, Salvador, v. 25, n. 64, p. 41-61, jan./abr. 2012.

COUTO, Alessandro Biazzini. A atuação das grandes empreiteiras brasileiras na integração de infraestrutura na América do Sul. In: VERDUM, Ricardo (Org.). **Financiamento e megaprojetos**: uma interpretação da dinâmica regional sul-americana. Brasília: INESC, 2008, p. 79-88.

DIAS, Guilherme Leita da Silva; CASTRO, Manoel Cabral de. **A colonização oficial no Brasil**: erros e acertos na fronteira agrícola. Série Relatórios de pesquisa. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1986.

ELIAS, Denise. Agronegócio e reestruturação urbana e regional no Brasil. In: BÜHLER, Eva Anne, GUILBERT, Martine; OLIVEIRA, Valter Lúcio. (Orgs.). **Agriculturas empresariais e espaços rurais na globalização**: abordagens a partir da América do Sul. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2016, p. 63-81.

FARIELLO, Danilo. Avançam projetos para escoar grãos pelo Norte. **O Globo**. março, 2016. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/avancam-projetos-para-escoar-graos-pelo-norte-18868477>>. Acesso em: 10 mar. 2022.

FEARNSIDE, Philip. Hidrelétricas e hidrovias na Amazônia. Os planos do governo brasileiro para Bacia do Tapajós. In: FEARNSIDE, Philip. **Hidrelétricas na Amazônia**. Impactos ambientais e sociais na tomada de decisões sobre grandes obras. V.2, Manaus: Editora INPA, 2015, p. 86-98.

FONSECA, Bruno; MOTA, Jessica. Lá vem o progresso. **Agência Pública**. Edição *online*, fev. 2015. Disponível em: <<https://apublica.org/2015/02/la-vem-o-progresso/>>. Acesso em: 18 nov. 2022.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA - FBSP. **Cartografias das violências na região amazônica**. Síntese dos dados e resultados preliminares. Instituto Clima e Sociedade (ICS); Grupo de Pesquisa Territórios Emergentes e Redes de Resistências na Amazônia (TERRA), da Universidade do Estado do Pará - UEPA, 2021.

GUDYNAS, Eduardo. O novo extrativismo progressista na América do Sul: teses sobre um velho problema sob novas expressões. In: LÉNA, Philippe; NASCIMENTO, Elimar Pinheiro de. **Enfrentado os limites do crescimento: sustentabilidade, decrescimento e prosperidade**. Rio de Janeiro: Garamond, 2012, p. 303-318.

HUERTAS, Daniel Monteiro. Por dentro do trama de caminhos rodoviários e ferroviários: circulação e uso do território na dinâmica regional. In: ALVES, Vicente Eudes Lemos (Org.). **Modernização e regionalização nos cerrados do Centro-Norte do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2015, p. 45-64.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo online**, 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 14 out. 2020.

KATO, Karina; LIMA, Socorro; LEÃO, Andréa; WESZ JR., Valdemar; BARBOSA, Graciane. Entre continuidades e reconfigurações no Oeste do Pará. Reprimarização, corredores logísticos e dinâmicas da soja. **Le Monde Diplomatique Brasil**. Edição *online*, jul. de 2021. Disponível em:

<<https://diplomatique.org.br/reprimizacao-corredores-logisticos-e-dinamicas-da-soja/>>. Acesso em: 05 dez. 2022.

MOLINA, Luisa Pontes. Os exilados de Mangabal. **Le Monde Diplomatique Brasil**. Edição *online*, mar. 2018. Disponível em: <<https://diplomatique.org.br/os-exilados-de-mangabal/>>. Acesso em: 10 dez. 2022.

NAHUM, João Santos; PAIXÃO JR., Paulo Roberto Carneiro da. Encontros e desencontros: fronteira, agronegócio da soja e campesinato no Planalto Santareno (PA). **Revista Nera**. UNESP, Presidente Prudente, ano 17, n. 25, jul./dez. 2014, p. 47-70.

OLIVEIRA, Cyntia Meireles de.; SANTANA, Antônio Cordeiro de.; HOMMA, Alfredo Oyama. Os custos de produção e a rentabilidade da soja nos municípios de Santarém e Belterra, estado do Pará. **Acta Amazonica**, Editora INPA, Brasília, v. 43, n. 1, 2013, p. 25-34.

OLIVEIRA, Tatiana. **Infraestruturas, agronegócio e clima**. Brasília: Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc), 2021.

OLIVEIRA, Tatiana; MELO, Cecília Vieira. **Logística no médio Tapajós**. O caso de Itaituba-Miritituba. Brasília: Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc), 2019.

PEREIRA, Renée. Exportar pelo Norte começa a ser realidade. Complexo portuário no Pará impulsiona outros projetos. **O Estado de São Paulo**. Edição *online*. São Paulo, Jun. de 2014. Disponível em <<https://www.estadao.com.br/economia/exportar-pelo-norte-comeca-a-ser-realidade/#:~:text=Sonho%20antigo%20dos%20empres%C3%A1rios%20do,programados%20para%20sair%20do%20papel>>. Acesso em: 12 nov. 2022.

RAMOS, Lanna Paula. Justiça Federal garante direito a consulta prévia ao povo Munduruku em caso de porto irregular em Itaituba (PA). **Terra de Direitos**, Edição *online*, jun. 2022. Disponível em: <<https://terradedireitos.org.br/noticias/noticias/justica-federal-garante-direito-a-consulta-previa-ao-povo-munduruku-em-caso-de-porto-irregular-em-itaituba-pa/23743>>. Acesso: 27 nov. 2022.

REIS, Ana Beatriz Oliveira; PINHO, Erick Porto; NOVAK, Fabrício; PEREIRA, Thiago; RODRIGUES, Yuri. As ocupações urbanas na Amazônia e os novos sujeitos coletivos: a atuação do movimento dos trabalhadores em luta por moradia na cidade de Santarém. **Revista Terceira Margem Amazônia**, Outras Expressões, Manaus, v. 3 (Dossiê Baixo Amazonas), n. 11, jul./dez. 2018, p. 72-86.

RODRIGUES, André Paiva. Cidade e portos na Amazônia Central. **Pixo**, Revista de Arquitetura e Contemporaneidade, Pelotas, UFPel, v. 6 (Cidadania & Território I), n. 22, jun./set.2022, p. 66-81.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. **Portos no rio Tapajós**: Arco de desenvolvimento e justiça social. Rio de Janeiro: IBASE, 2017 (cartilha).

_____. O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. **Revista NERA**, Presidente Prudente, ano 21, n. 42, 2018, p. 202-228.

SANTOS, Milton. Objetos e ações: dinâmica espacial e dinâmica social. *In*: SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo**. Globalização e meio técnico-científico informacional, 4ª ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1998.

SASSEN, Saskia. **Expulsões**. Brutalidade e complexidade na economia global. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 2016.

SCHRAMM Franciele Petry. No Médio Tapajós, portos avançam sobre os direitos das comunidades. **Terra de direitos**, nov. 2017. Disponível em: <<https://terradedireitos.org.br/noticias/noticias/no-medio-tapajos-portos-avancam-sobre-os-direitos-das->

[comunidades/22685#:~:text=O%20Oeste%20do%20Par%C3%A1%20est%C3%A1,poder%C3%A1%20barrar%20o%20Rio%20Tapaj%C3%B3s>”. Acesso em: 14 mar. 2022.](#)

SHUBER, Eliana Souza Machado. **Neodesenvolvimentismo, reestruturação urbana e cidades médias na Amazônia**: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós. 2019. Tese (Doutorado) — Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.

SVAMPA, Maristella. **As fronteiras do neoextrativismo na América Latina**. Conflitos socioambientais, giro ecoterritorial e novas dependências. São Paulo: Editora Elefante, 2019.

VELOSO, Tiago. Como a formação de metrópoles ajuda a pensar o espaço urbano na Amazônia. **Amazônia Latitude**, Revista das Humanidades Ambientais, Amazônia Latitude Press, Edição online, dez. 2020. Disponível em: <<https://www.amazonialatitude.com/2020/12/15/formacao-de-metropoles-pensar-mudancas-urbano-amazonia/>>. Acesso em: 09 nov. 2022.

Notas

¹ Em conceituação oficial, Arco Norte é o sistema de transportes, em seus vários modos, responsável pelo escoamento de cargas por portos do Norte e Nordeste do Brasil, isto é, ao norte do paralelo 16° S. Cf. BRASIL. CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Arco Norte**: desafio logístico. Centro de Estudos e Debate Estratégico (CEDE), Edições Câmara, Brasília, 2016. Disponível em https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco_norte.pdf. Acesso 30 mar. 2022.

² “Redes de circulação rodoviária, de telecomunicações, urbana etc. subsídios ao fluxo de capital através de incentivos fiscais e de crédito a baixos juros, indução de fluxos migratórios para povoamento e formação de um mercado de trabalho regional, inclusive com projetos de colonização [...] compuseram a malha tecno-política” (BECKER, 2004, p. 26-27).

³ Durante o período de epidemia de Covid-19, alguns setores foram declarados essenciais pelo governo federal e, como tais, mantiveram suas rotinas e planos, entre eles a agropecuária e os serviços logísticos, incluindo inversões financeiras, execução de obras, manutenção e reposição de equipamentos e infraestrutura (OLIVEIRA, 2021; RAMOS, 2022).

⁴ Todas elas formas sistemáticas de violência que contribuem para aumento da “violência letal”, que saltou 260,3% entre 1980 e 2020, seguindo o avanço de megaprojetos, disputas fundiárias e desmatamento (“interiorização da violência”), conforme dados do Fórum Brasileiro de Segurança Pública (2021).

⁵ A Convenção baseia-se no respeito às culturas e aos modos de vida tradicionais, reconhecendo seus direitos à terra, aos recursos e suas próprias prioridades para o desenvolvimento, assegurando que participem na tomada de decisões que impactam suas vidas. No Brasil, a convenção está em vigência como Decreto 10.088/09. Cf. Convenção nº 169 da OIT – Povos Indígenas e Tribais. Disponível em <https://portal.antt.gov.br/conven%C3%A7ao-n-169-da-oit-povos-indigenas-e-tribais#:~:text=A%20Conven%C3%A7%C3%A3o%20169%20da%20OIT,e%20espirituais%20pr%C3%B3prias%20desses%20povos>. Acesso em 11 nov. 2022.

⁶ Apesar das constantes denúncias e ações da justiça intervindo no caso, a Cargill não apenas conseguiu renovar suas licenças ao longo dos anos, como também ampliou suas atividades em Santarém e, a partir de 2017, em Itaituba. Sobre esse caso, ver Schramm *et. al.* (2022).

⁷ Entre elas **Terra de Direitos** e **Instituto de Estudos Socioeconômicos** (Inesc), organizações não governamentais que, atualmente, monitoram violações de direitos em comunidades amazônicas. Disponível em: <<https://terradedireitos.org.br/> e <https://www.inesc.org.br/>>. Acesso em: 14 mar. 2022.

⁸ Conforme aponta Rodrigues (2017, p. 19), o cadastro único da assistência social em Itaituba já estimava, em 2017, uma população superior a 130 mil habitantes no município, quantidade acima daquilo que foi registrado pelo IBGE em 2020 (101.541 habitantes). Inconsistência também levantada por Fonseca e Mota (2015, s. n.), ao apurarem que “[...] segundo a prefeitura da cidade, a pesquisa [censo] não visitou toda a extensão do município, que possui distritos com 30 km de distância e localidades da zona rural e garimpeira onde só se chega de avião”.