

**ENAN
PUR 2023**

Belém 22 a 26 de maio



O papel das cidades amazônicas em face das políticas neodesenvolvimentistas: centralidade e reestruturação urbana de Itaituba (PA)

Resumo. O projeto político-econômico neodesenvolvimentista impôs novas lógicas espaciais a região amazônica a partir da retomada do modelo intervencionista e o direcionamento de grandes investimentos em infraestrutura. A sub-região do Tapajós, sudoeste do Estado do Pará, foi impactada com a instalação de grandes objetos de infraestrutura em seu território através de ações governamentais de concessões ao capital privado. Esse artigo tem como objetivo analisar, à luz do materialismo histórico e dialético, as novas lógicas que vem demarcando a centralidade exercida pela cidade de Itaituba na sub-região do Tapajós e a sua conseqüente reestruturação intraurbana. Parte-se dos resultados da tese de doutorado, que analisou o papel que as cidades intermediárias assumiram no conseqüente processo de reestruturação urbana ocorrido na região amazônica. A estrutura desse artigo inicia-se com a identificação dos aspectos gerais das políticas neodesenvolvimentistas brasileiras direcionadas à Amazônia, a partir do início do século XXI. Em seguida, caracteriza-se as ações e os objetos técnicos instalados na sub-região do Tapajós. Por fim, analisa-se a centralidade urbano regional da cidade de Itaituba, nosso referencial empírico, com uma contextualização de sua reestruturação urbana e seus processos econômicos.

Palavras-chave. Reestruturação urbana; Neodesenvolvimentismo; Modernização do território; Urbanodiversidade; Itaituba.

The role of Amazonian cities in the face of neodevelopmentalist policies: centrality and urban restructuring in Itaituba (PA)

Abstract. *The neo-developmental political-economic project imposed new spatial logics on the Amazon region based on the resumption of the interventionist model and the directing of large investments in infrastructure. The Tapajós sub-region, southwest of the State of Pará, was impacted by the installation of large infrastructure objects in its territory through government actions of concessions to private capital. This article aims to analyze, in the light of historical and dialectical materialism, the new logics that have been demarcating the centrality exercised by the city of Itaituba in the Tapajós sub-region and its consequent intra-urban restructuring. It starts with the results of the doctoral thesis, which analyzed the role that intermediate cities assumed in the consequent process of urban restructuring that occurred in the Amazon region. The structure of this article begins with the identification of the general aspects of Brazilian neo-developmental policies directed at the Amazon, from the beginning of the 21st century. Next, actions and technical objects installed in the Tapajós sub-region are characterized. Finally, the regional urban centrality of the city of Itaituba, our empirical reference, is analyzed, with a contextualization of its urban restructuring and its economic processes.*

Keywords: Urban restructuring; Neodevelopmentalism; Modernization of the territory; Urban diversity; Itaituba.

El papel de las ciudades amazónicas frente a las políticas neodesarrollistas: centralidad y reestructuración urbana en Itaituba (PA)

***Resumen.** El proyecto político-económico neodesarrollista impuso nuevas lógicas espaciales en la Amazonía a partir de la reanudación del modelo intervencionista y la dirección de grandes inversiones en infraestructura. La subregión de Tapajós, al suroeste del Estado de Pará, fue impactada por la instalación de grandes objetos de infraestructura en su territorio a través de acciones gubernamentales de concesión a capital privado. Este artículo tiene como objetivo analizar, a la luz del materialismo histórico y dialéctico, las nuevas lógicas que vienen demarcando la centralidad ejercida por la ciudad de Itaituba en la subregión del Tapajós y su consecuente reestructuración intraurbana. Se parte de los resultados de la tesis doctoral, que analizó el papel que asumieron las ciudades intermedias en el consecuente proceso de reestructuración urbana ocurrido en la región amazónica. La estructura de este artículo parte de la identificación de los aspectos generales de las políticas neodesarrollistas brasileñas dirigidas a la Amazonía, desde principios del siglo XXI. A continuación, se caracterizan acciones y objetos técnicos instalados en la subregión del Tapajós. Finalmente, se analiza la centralidad urbana regional de la ciudad de Itaituba, nuestra referencia empírica, con una contextualización de su reestructuración urbana y sus procesos económicos.*

Palabras clave: Reestructuración urbana; neodesarrollismo; Modernización del territorio; Diversidad urbana; Itaituba.

No Brasil, o projeto político-econômico denominado como neodesenvolvimentismo foi instaurado no início da década de 2000, promovendo a retomada do modelo intervencionista com o direcionamento de grandes investimentos em infraestrutura. Esta iniciativa foi concebida como uma condição para aumentar o ritmo de crescimento econômico do País e que, ao mesmo tempo, foi responsável por promover uma verdadeira modernização seletiva do território.

Nesse contexto, a sub-região do Tapajós – uma porção do espaço amazônico estratégica tanto pela sua posição geográfica, quanto pela disponibilidade de recursos naturais – atraiu “grandes objetos” de infraestrutura para o seu território, os quais, em grande medida, eram pertencentes aos eixos logístico, energético e mineral, através de ações governamentais de concessões ao capital privado. Voltado para a exportação de commodities, o eixo logístico está relacionado à utilização eficiente do transporte multimodal na região, de forma que o governo federal direcionou grandes somas de investimentos para a consolidação da integração dos modais rodoviário (BR-163 e BR-230), hidroviário (hidrovia Tapajós-Teles Pires) e ferroviário (Ferrogrão). No que diz respeito ao eixo energético, o foco principal foi a implantação do Complexo Hidrelétrico do Tapajós e, em segundo plano, das Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs), planejadas sobre o rio Tapajós e seus afluentes. No eixo mineral, por seu turno, se manteve o foco na tradicional extração de ouro na região, utilizando-se, entretanto, de novos arranjos produtivos do capital internacional.

De acordo com os ensinamentos de Santos ([1996] 2006), cada estágio da história tende a produzir sua própria ordem espacial como resultado dos arranjos dos sistemas técnicos. No período atual, essa ordem está vinculada à atribuição de maior produtividade econômica ou política às ações e ao espaço em que incidem, uma vez que os sistemas de objetos são carregados de “intencionalidades” (SANTOS, [1996] 2006). Nesse sentido, o território é adjetivado como “corporativo” diante do “comando da vida econômica e social e da dinâmica territorial por um número limitado de empresas” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014).

Mediante o exposto, este artigo tem como objetivo analisar a forma e o imbricamento desses sistemas de ações e sistemas de objetos, de cunho neodesenvolvimentista, e as mudanças por eles promovidas em cidades intermediárias amazônicas, utilizando como referência o papel que Itaituba assumiu frente às transformações na organização territorial da sub-região do Tapajós. Partimos do entendimento de que essa cidade vem exercendo forte centralidade histórica no referido subespaço, desde as atividades econômicas da borracha e do garimpo, assumindo um papel de gestão e de comando sob outros centros urbanos (cidades, distritos ou núcleos populacionais diversos).

Assim, na primeira seção serão apresentados os aspectos gerais das políticas neodesenvolvimentistas brasileiras direcionadas à Amazônia, a partir do início do século XXI. Em seguida, caracteriza-se as ações e os objetos técnicos instalados na sub-região do Tapajós. Por fim, analisa-se a centralidade urbano regional da cidade de Itaituba, nosso referencial empírico, com uma contextualização de sua reestruturação urbana e seus processos econômicos. Este artigo apresenta resultados da tese de doutorado da autora, que recebeu apoio de bolsa CAPES.

1. A Amazônia e as políticas neodesenvolvimentistas

O final do século XX apresentou um cenário fortemente influenciado pela globalização, pela crise financeira e pela ascensão de novas potências na escala mundial, no decurso de consolidação do “meio técnico-científico informacional” (SANTOS, [1994] 2008a). Esses fatos reacendem no Brasil, e em outros Países ditos subdesenvolvidos, especialmente da América Latina, o intercâmbio de ideias e de debates retomando o viés desenvolvimentista que repercutiu na configuração de um “novo ciclo”, denominado neodesenvolvimentista.

Para Bielschowsky (2012), esse cenário foi incentivado sobremaneira pela ascensão dos chineses na escala mundial. O autor salienta como uma importante novidade “a perspectiva de maior estabilidade macroeconômica aberta pela guinada chinesa por importações de matérias-primas” que repercutiu como “solo fértil para uma nova etapa de discussões sobre o desenvolvimento” (BIELSCHOWSKY, 2012, p. 11).

As principais teses político-econômicas brasileiras que abordam o neodesenvolvimentismo são baseadas nos estudos de Bresser-Pereira (2010), a partir de análises centradas na política macroeconômica ativa e de mercado, postuladas em cinco pilares: intensificação da intervenção estatal, política econômica enquanto instrumento central de crescimento, retomada do incentivo à industrialização nacional, combate à defasagem tecnológica local, e imitação do avanço exportador dos Países asiáticos. O autor destaca que a estratégia neodesenvolvimentista para o acúmulo de divisas está baseada no modelo de crescimento por exportações e defende a importância da integração do País, competitiva e não subordinada, no sistema mundial com o aproveitamento dos seus baixos salários (BRESSER-PEREIRA, 2016, p. 160)

Katz (2016) aponta para a dicotomia presente na política econômica neodesenvolvimentista diante a manutenção da agroexportação como potencial provedora de divisas para a promoção do processo de reindustrialização nacional, a partir do exemplo dos Países asiáticos, uma vez que pressupõe a aceitação da “remodelação neoliberal da agricultura e a consequente concentração de terras, especialização em exportações básicas, perda de

cultivos diversificados e acentuada deterioração do meio ambiente” (KATZ, 2016, p. 162).

A aplicabilidade da política econômica neodesenvolvimentista, no Brasil, está associada ao governo do Partido dos Trabalhadores (PT), com início no primeiro mandato do Presidente Luís Inácio Lula da Silva (2003-2010), estendendo-se até o governo de Dilma Rousseff (2011-2016). Empregando um discurso com forte expectativa e credibilidade na eficácia de políticas macroeconômicas e na força da intervenção do Estado para superar as consequências da heterogeneidade estrutural herdada do neoliberalismo, buscaram-se estímulos aos processos de industrialização nacional e de consumo em massa.

Para Maricato (2013), a retomada do investimento público durante esse período seguiu, por um lado, as orientações do Banco Mundial (BIRD) e as rígidas regras do Fundo Monetário Internacional (FMI), e, por outro, o tradicional clientelismo praticado no País em troca de apoio parlamentar para aprovações no Congresso. No entanto, ocorreu uma “febril elaboração de planos”, em especial nos ministérios que tinham orientação progressista ou de esquerda, recuperando o papel do Estado enquanto planejador, regulador e promotor (MARICATO, 2013, p. 35). Este fato representa a continuidade ao projeto neoliberal de “modernização seletiva” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014), onde os novos sistemas de engenharia e os novos sistemas de movimento são instalados para cumprir as determinações estabelecidas de fora do território nacional (firmas globais), concentrando generosos investimentos do Estado em ações que excluem grande parcela dos agentes internos e detrimento de recursos para a melhoria dos equipamentos sociais (educação, saúde, habitação, saneamento etc.) (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014).

Nesse contexto, a visão estratégica da região amazônica é realçada no que tange aos seus recursos naturais, especialmente às potencialidades minerais e hídricas, como também à sua posição geográfica no viés do programa de Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana (IIRSA). Para Corrêa, S. (2016), esse realce de dimensão estratégica e de controle leva a um “reposicionamento do Estado brasileiro na agenda e na dinâmica de desenvolvimento do País, por meio da orquestração desses grandes projetos, com foco prioritário em infraestrutura, em especial em energia” (CORRÊA, S., 2016, p. 240).

Castro (2012), ao analisar a associação entre as políticas nacionais brasileiras e os projetos de intervenção do IIRSA, como bloco regional de âmbito sul-americano, salienta que se trata de ações concretas que visam à ligação multimodal entre os Países sul-americanos para dar funcionalidade e fluidez às demandas do processo produtivo hegemônico global, tendo ainda o Brasil como um dos principais financiadores de seus projetos. Assim, a autora destaca que o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) precisa ser entendido em uma dimensão continental a partir da sua relação com o IIRSA, uma vez que possui a mesma matriz conceitual, teórica e ideológica, com o objetivo de conectar as estruturas produtivas nacionais ao mercado global, através de um sistema logístico eficiente (CASTRO, 2012).

No período técnico científico informacional de que trata Santos ([1994] 2008a), o alcance dos atores hegemônicos perpassa por todo o território de um espaço nacional. Isso porque, muito embora eles sinalizem preferência pelos espaços que apresentam altas densidades econômicas e técnicas em sua

configuração, a influência deles também alcança aqueles espaços técnica e economicamente menos densos; fato este que, ainda segundo o autor, transforma os territórios nacionais em verdadeiros espaços nacionais da economia internacional (SANTOS, [1996] 2006; SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014), onde os sistemas de engenharia mais modernos voltam-se à utilização das firmas transnacionais e não propriamente da sociedade nacional.

Nesse sentido, Santos ([1996] 2006) observa que a diferenciação entre os lugares ocorre a partir da capacidade desses espaços em oferecer rentabilidade aos investimentos; rentabilidade essa que “é maior ou menor, em virtude das condições locais de ordem técnica (equipamentos, infraestrutura, acessibilidade) e organizacional (leis locais, impostos, relações trabalhistas, tradição laboral)” (SANTOS, [1996] 2006, p. 166). Percebe-se, assim, que o projeto político neodesenvolvimentista promoveu a especialização do território nacional para aumentar a rentabilidade dos investimentos do capital hegemônico e, com isso, atrair suas empresas. Foi seguindo essa linha que o governo do PT buscou alcançar um ritmo de crescimento econômico nacional suficiente para superar o estágio de País subdesenvolvido, adotando um modelo de crescimento por exportações para a promoção do processo de reindustrialização nacional, conhecido como a “reprimarização da economia” (KATZ, 2016), conjecturando grandes investimentos em infraestrutura através, principalmente, do PAC.

Na Amazônia, dentre os investimentos previstos, destacam-se aqueles direcionados à construção dos “grandes objetos” técnicos do eixo energia, as usinas hidrelétricas, nos seus principais rios (Xingu, Madeira, Tapajós, Teles-Pires e Tocantins, entre outros), sob o emblemático discurso de interesse nacional em face do aumento da demanda do consumo residencial e da expansão das atividades industriais. Outro que também recebeu grandes somas de investimento foi o eixo de transportes, considerando os novos arranjos espaciais das atividades produtivas de *commodities*. Ressaltam-se ainda as ações voltadas ao incremento da atividade mineral, tanto a industrial como a garimpeira, em decorrência da supervalorização no mercado internacional do ouro e de outros minerais.

2. Tapajós: uma sub-região estratégica para os eixos de desenvolvimento regional

A sub-região do Tapajós encontra-se no cerne de estratégias e ações do governo federal desde a década de 1970, as quais decorreram de uma série de planos de ordenamento territorial que, ao longo dos anos, vem impulsionando as dinâmicas ali presentes. Seguindo a regionalização elaborada pelo governo do Pará, em 2007, a sub-região do Tapajós corresponde à Região de Integração do Tapajós (RI TAPAJÓS), composta pelos Municípios de Aveiro, Jacareacanga, Novo Progresso, Rurópolis, Trairão e Itaituba, totalizando uma área territorial de 189.612 km², ou seja, aproximadamente 15% do território paraense (IDESP, 2014).

A sub-região do Tapajós é considerada estratégica no cenário nacional, tanto pela sua posição geográfica, como também pela disponibilidade de recursos naturais (energéticos e minerais), ressaltada desde a época colonial. No início da década de 2000, identifica-se o imbricamento, em seu território, de “grandes objetos” financiados pelas políticas neodesenvolvimentista, os quais foram indicados na figura 01, de forma a possibilitar a visualização geral das

suas disposições. Percebe-se, de imediato, uma maior concentração destes objetos dentro dos limites municipais de Itaituba, com exceção apenas das PCHs, que estão previstas no rio Cupari em Rurópolis.

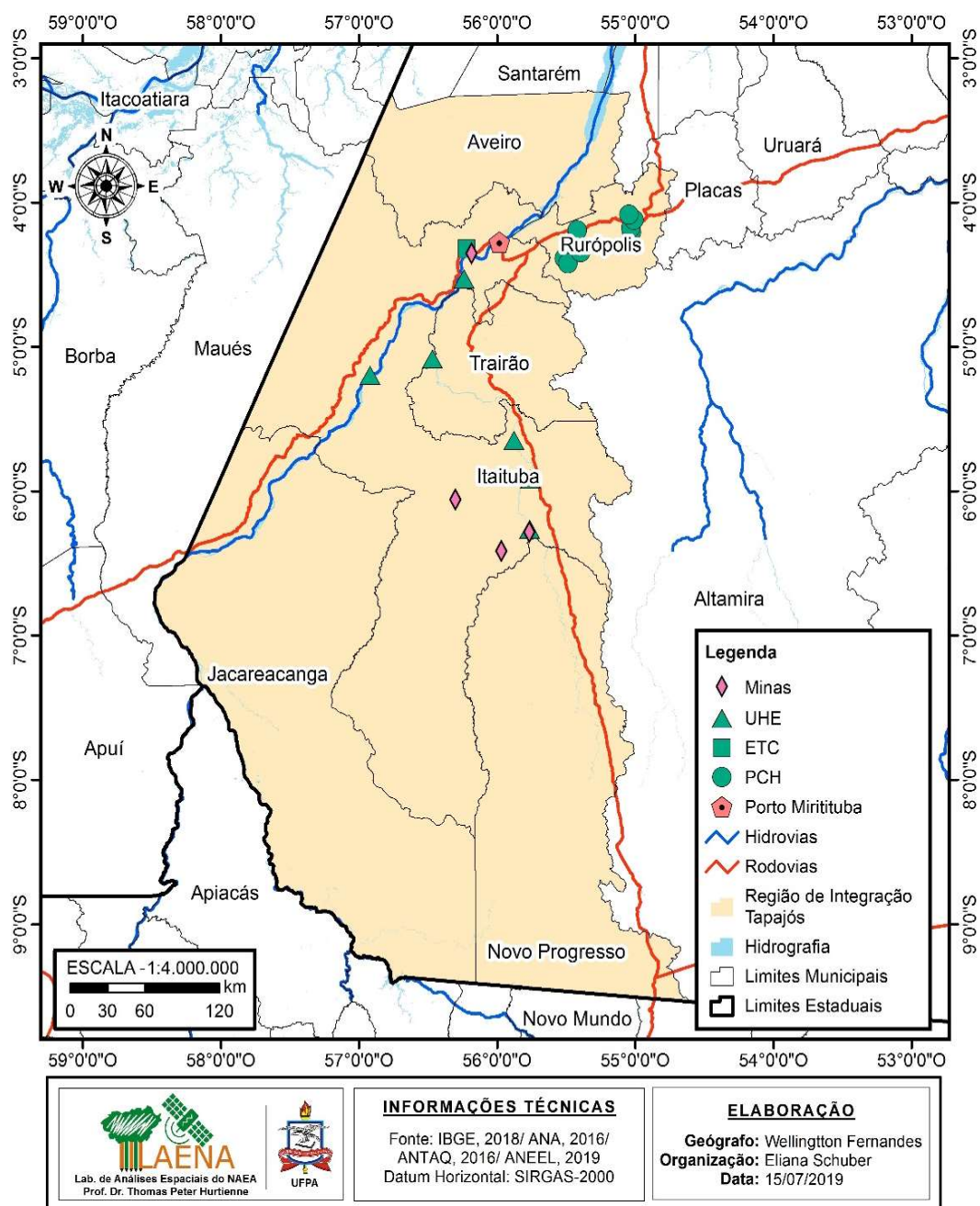


Figura 1. Mapa de localização dos “grandes objetos” na sub-região do Tapajós (Fonte: SCHUBER, 2019, p. 204)

O eixo energético tem como principal projeto na sub-região do Tapajós o Complexo Hidrelétrico do Tapajós, em processo de planejamento pelo Ministério de Minas e Energia (MME) desde a publicação, em 2008, do Plano Decenal de Expansão da Energia (PDE) (BRASIL, 2018d), com a indicação isolada da UHE São Luiz do Tapajós. A formatação desse complexo hidrelétrico sofreu vários ajustes publicados por meio de PDE's, nos anos seguintes, em face dos impedimentos legais e ambientais que surgiam. A redução mais significativa na

configuração do Complexo Hidrelétrico do Tapajós foi identificada no PDE 2021 (BRASIL, 2012), com a permanência apenas da UHE São Luiz do Tapajós e da UHE Jatobá enquanto novos projetos, a serem viabilizados para o início das operações nos anos de 2018 e de 2019, respectivamente. Essa configuração reduzida, não representou uma significativa redução no total da potência de geração planejada para esse complexo, uma vez que as UHEs remanescentes são responsáveis por 78% da potência total planejada inicialmente. Assim sendo, esse planejamento para a construção das UHEs São Luiz do Tapajós e Jatobá permaneceu nos PDEs subsequentes, até a última edição publicada no governo de Dilma Rousseff, o PDE 2024 (BRASIL, 2008), mesmo reconhecendo a necessidade de maior articulação interna para se atingir suas efetivações.

Associados a esse planejamento dos PDEs, verificaram-se várias manobras de ajustes burocráticos e institucionais promovidos pelo governo federal, como, por exemplo, as alterações dos limites das unidades de conservação (UC), e, ainda, a morosidade na conclusão de processos de demarcação de Terras Indígenas (TI), acompanhados por uma gama de manifestações contrárias a suas implementações, ciceroneadas por diversas organizações nacionais e internacionais

Para Fearnside (2016), houve uma clara associação de interesses entre o planejamento de UHEs e o estabelecimento de hidrovias para o escoamento da soja, com a priorização das barragens que viabilizariam a ampliação de novas rotas através de eclusas para transpor os rios. Nesse sentido, o governo neodesenvolvimentista se articulou para promover a integração competitiva do território nacional adotando novos mecanismos burocráticos e para fins de financiamento, com o incremento às concessões e às parcerias público-privadas (TOLEDO, 2009). Este fato comprova a promoção da “modernização seletiva” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014) segundo as determinações estabelecidas de fora do território nacional (firmas globais) mesmo diante a incompatibilidade com a mistificada promoção do uso sustentável dos recursos naturais

A previsão desses empreendimentos hidrelétricos em área de densa floresta, presença marcante de UC e de população tradicional, tem sido acompanhada por densos conflitos multifacetados. A publicação de importantes estudos, financiados por instituições e organizações não governamentais de proteção ambiental, inclusive de âmbito internacional, alertaram sobre a real potencialidade dos impactos ambientais e sociais previstos, assegurando inúmeras críticas aos estudos que foram elaborados para o processo de licenciamento, como também a legalidade da tramitação desses projetos, especialmente no que tange os direitos dos povos indígenas que habitam nas suas áreas de influências. Destacam-se ainda as várias ações de protestos correlacionadas, promovidas com grande empenho pelo povo munduruku; pelo Ministério Público, nas esferas federais (MPPA) e estaduais (MPE); pela Igreja Católica; entre outras entidades.

O arquivamento do processo de licenciamento da UHE São Luiz do Tapajós, pelo IBAMA, foi publicado em agosto de 2016 (MPF, 2016c), porém a continuidade do planejamento desta UHE, além de outros empreendimentos hidrelétricos na sub-região do Tapajós, é identificada no ano de 2018 com a publicação do PDE 2027 (BRASIL, 2018d), lançado no governo do presidente Michel Temer, apresentando a necessidade de ajustes nos dispositivos legais e normativos que tratam do seu licenciamento ambiental. Nesse mesmo ano, o MPF e o MPPA ajuizaram uma ação civil pública solicitando a suspensão do processo de licenciamento de dois complexos de Pequenas Centrais

Hidrelétricas (PCHs) no rio Cupari, tributário da bacia do rio Tapajós, em tramitação na Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS). Os procuradores da república e os promotores de justiça chamaram atenção, na ação judicial, para os impactos ambientais iminentes da implementação dessas PCHs, opondo-se ao que é propagado pelo setor elétrico como “impacto reduzido”, considerando que em um mesmo rio são instaladas dezenas destas

O eixo logístico compreende os projetos neodesenvolvimentistas voltados a consolidar corredores estratégicos em prol do capital hegemônico no aprimoramento e na maior racionalização para a exportação de *commodities*, no âmbito do território nacional, revelando-se como uma releitura dos EINDs. A partir do volume de carga transportada e do valor da receita advinda da exportação, o governo federal definiu os principais produtos da economia nacional: o complexo de soja e milho; o petróleo e combustíveis; o minério de ferro; o açúcar; a carne; e o automóvel (BRASIL, 2017a). Nesse contexto, o planejamento governamental determinou os corredores logísticos estratégicos, como “sistemas compostos de rotas modais e intermodais, por meio dos quais convergem as movimentações de cargas” (BRASIL, 2017a, p. 36), dando especial atenção às demandas do complexo de soja e milho, justificando pelo histórico de seus reflexos positivos no Produto Interno Bruto (PIB) e na balança comercial.

Os corredores logísticos estratégicos planejados para a região amazônica foram concebidos para o melhoramento dos fluxos das *commodities* minerais e agrícolas, com origem nas regiões Centro-Oeste e Norte do País, integrantes do “Arco Norte” (BRASIL, 2017b), cujos portos de principal interesse para esse segmento logístico, são: Itacoatiara (AM); Santarém e Barcarena (PA); Santana (AP); São Luís (MA); Salvador e Ilhéus (BA), e ainda, as Estações de Transbordo de Cargas (ETC) que funcionam com pontos de integração dos modais rodoviários e fluviais, nas cidades de Porto Velho (RO), Itaituba (PA) e Marabá (PA) (BRASIL, 2017b).

Na Amazônia oriental, foram previstos dois corredores no âmbito do “Arco Norte”: o corredor centro oeste (Tapajós-Amazonas) e o corredor nordeste (Araguaia-Tocantins), a partir de vantagens locais geográficas existentes em determinadas áreas, para a movimentação prioritária de cargas agrícolas, minerais e fertilizantes, e, de forma secundária, carga gerais em containers e combustíveis, com vistas à exportação. Em nível nacional, o estabelecimento desses corredores foi anunciado enquanto vital para a continuidade do crescimento do agronegócio, considerando que, nas últimas décadas, a ampliação desse setor seguiu a direção norte do País e a infraestrutura de transportes não acompanhou essa expansão. Assim, houve uma forte publicidade acerca dos elevados custos para o escoamento da produção nacional através da única rota disponível até os portos localizados nas regiões sul e sudeste, os quais reduziam a competitividade desse setor no mercado internacional, e ainda, proporcionava muitos transtornos na “região concentrada” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014) do País, como, por exemplo, as volumosas filas de carretas que se formavam nos acessos aos portos.

Diante desse contexto, foi elaborado um conjunto de estratégias pelo governo federal associado à iniciativa privada (*tradings* do agronegócio), a fim de consolidar estes corredores logísticos multimodais de exportação, com a promoção de diferentes formas de financiamento público para os setores produtivos e de transportes; incentivos fiscais; e ainda, a concessões de

infraestruturas públicas para a iniciativa privada, através de leilões, no âmbito da Lei 11.079/2004 (BRASIL, 2004a) que trata das Parcerias Público-Privadas.

Segundo informações da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), a operação do corredor Centro-Oeste visa proporcionar uma redução de 40% do custo total do frete de exportação da produção agrícola graneleira com origem no centro-norte do Estado do Mato Grosso. O valor do frete até o porto de Santarém, realizando o transbordo de carga no distrito de Miritituba (Itaituba/PA), foi estimado em R\$ 157,49 por tonelada, o menor valor entre as rotas já em utilização. O valor do frete utilizando a rota rodoviária até o porto de Santos (SP), até então muito utilizada para a exportação da produção agrícola, foi estimado em R\$ 258,72 por tonelada. A comparação entre estes dois valores expostos nos leva a identificar uma redução de R\$ 101,23 por tonelada na opção por esse novo corredor logístico, com o transbordo em Miritituba (CNT, 2005). Considerando que o total de movimentação de carga prevista para cada ETC é, em média, de 4.000.000 toneladas por ano, calcula-se uma redução anual do custo para a exportação agrícola estimada em R\$ 404.920.000 por ano.

Outro processo governamental no eixo logístico é a concessão da ferrovia Ferrogrão, apresentada como componente de grande interesse para aumentar a eficiência desse corredor Centro-Oeste, no que tange à redução do valor do frete para a exportação das *commodities* do complexo soja e milho. Esta concessão confere a responsabilidade de exploração do serviço público de transporte ferroviário de cargas por um modelo vertical, ou seja, a futura concessionária deverá construir, manter e ampliar a infraestrutura da ferrovia, como também realizar as operações de transporte ferroviário das diversas mercadorias.

O projeto desta ferrovia tem um traçado quase que paralelo à rodovia BR-163, com uma extensão de 933 km, e a previsão de dois ramais para se conectar aos terminais de transbordo (ETCs) nos Municípios de Itaituba (PA) e de Rurópolis (PA), a um custo total estimado em 12,7 bilhões. Esse empreendimento foi idealizado ainda na primeira versão do PAC (BRASIL, 2007b), que já fazia a sua previsão. O Programa de Investimentos em Logística (PIL) autorizou o desenvolvimento dos seus estudos de viabilidade técnica pela empresa EDLP, que foram concluídos e entregues em 29 de outubro de 2015. Esse processo foi institucionalizado pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República, definido como prioridade nacional no setor ferroviário, por meio da Resolução CPPI nº 02/2016 (BRASIL, 2016a).

As questões mais polêmicas acerca desse projeto giram em torno dos impactos nas unidades de conservação e nas populações tradicionais que compõem sua área diretamente atingida. No entanto, observa-se que esse processo vem avançando por meio de articulações governamentais para remoções desses obstáculos, a exemplo da Lei nº 13.452/2017 (BRASIL, 2017e), em que o governo federal promoveu a desafetação da área alcançada pela faixa de domínio da ferrovia, reduzindo assim a área do Parque Nacional do Jamanxim a fim de evitar questionamentos quanto à viabilidade locacional, mesmo diante a inúmeros protestos das organizações de proteção ambiental que ocorreram a nível internacional.

As ações governamentais para a implementação do corredor Centro-Oeste ainda estabeleceram obras para a melhoria e adequação da malha hidroviária. Nesse sentido, o governo federal priorizou as seguintes ações: o derrocamento

do Pedral do Lourenço; a viabilização institucional para autorizar as construções dos terminais privados em Miritituba e Vila do Conde, e as obras de dragagem, balizamento e sinalização dos rios Madeira e Tapajós.

Levando em consideração os aspectos elencados das ações governamentais voltadas para a consolidação dos corredores logísticos do Arco Norte, pronunciadas como prioritárias e de interesse nacional, observa-se que estas não foram efetivadas em sua totalidade, mesmo com a previsão orçamentária e a decisão política favorável.

O insucesso da concretização desses investimentos foi analisado pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Câmara dos Deputados (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2016) que apontou os seguintes problemas: a fragmentação no modelo de gestão da infraestrutura de transportes; a dificuldade de coordenação das ações dos órgãos públicos responsáveis em prover a infraestrutura; a ausência de uma norma geral para o licenciamento ambiental; a dependência do financiamento de projetos ao *fundings* público, em especial, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); a instabilidade regulatória no que diz respeito às parcerias com o capital privado, necessitando de ajustes constitucionais. Este fato demonstra uma preocupação política exclusivamente voltada para o atendimento das demandas do capital hegemônico no estabelecimento desses corredores, deixando quase nulas as questões ambientais e da população local.

No âmbito da iniciativa privada, a consolidação do transporte multimodal pelo corredor Centro-Oeste prevê ainda implantação e operação de terminais de transbordo, as ETCs, sob a responsabilidade das principais *tradings* do agronegócio, como pontos de integração dos modais rodoviário, hidroviário e/ou ferroviário. O ponto inicial desse sistema se dá pelo carregamento dos grãos sólidos vegetais, em carretas bi-trens (capacidade média de 30 toneladas), na lavoura de origem, localizadas na região centro norte do Estado do Mato Grosso. As carretas bi-trens seguem pelas rodovias BR-163 e BR-230 até os postos de triagem e de estacionamento, localizados no Município de Itaituba (PA), onde aguardam a autorização para seguir as ETCs. Ao chegarem na ETC, os grãos percorrem um trajeto por correias transportadoras preferencialmente direto para as barcaças, ou ainda, poderá ser direcionada para o armazenamento, geralmente em silos. As barcaças carregadas seguem em comboios 4x4 pelo Rio Tapajós até os Terminais Portuários de Santarém (PA), de Barcarena (PA) ou de Santana (AP), onde a carga é transferida para os navios de grande calado que seguem para a exportação.

Atualmente, quatro ETCs se encontra e em fase de operação no distrito de Miritituba: a ETC MIRITITUBA (Rio Turia Serviços Logísticos/BUNGE); a ETC HBSA Tapajós (Hidroviás do Brasil S.A.); a ETC ITAITUBA (Companhia Norte de Navegação e Portos/CIANPORT); e a ETC CARGILL (Cargill Agrícola S.A.). A Figura 2 indica a localização destas ETCs, onde se destacam a visualização das seguintes situações: a proximidade entre as ETCs, e entre estas com o distrito de Miritituba e a cidade de Itaituba, fato que desencadeia uma série de conflitos intraurbano, os quais serão expostos no próximo capítulo; a significativa área média ocupada para a instalação de uma ETC; as barcaças estacionadas no Rio Tapajós, aguardando os seus carregamentos; o entorno desses empreendimentos caracterizado ainda com cobertura vegetal densa; o Flutuante de Transbordo de Grãos (FTG) da empresa Bertolini, e a Estação de transbordo de combustíveis da ATEM, após a ETC Cargill. As ETCs construídas no Município de Itaituba são objetos estratégicos tanto do ponto de vista de suas

importâncias para que as verticalidades intencionadas pelos corredores logísticos se estabeleçam, como pela concentração de grandes empresas do capital hegemônico interessadas nessa atividade, determinando uma nova lógica local.



Figura 2. Indicação das localizações das ETCs em operação no distrito de Miritituba, Itaituba (PA) (Fonte: Schuber, 2019, p. 237).

O imbricamento desses objetos representa a constituição de um autêntico “espaço de eleição global” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 299) para a logística das *commodities* agrícolas, gerando uma nova economia de escala para o capital hegemônico empenhado nessa atividade, ou seja, uma significativa redução dos custos globais e individuais. Ressalta-se a similitude da composição desses sistemas a outros implantados em outras regiões brasileiras, como é o caso das ETCs previstas nos demais “corredores logísticos estratégicos” planejados no País para o escoamento do complexo soja e milho, que se utilizam para o transbordo nas cidades de: Porto Velho (RO); Manaus (AM); Itacoatiara (AM); Marabá (PA); Palmerante (TO); Cariacica (ES) etc. Observa-se que o diferencial das ETCs em Miritituba ocorre pelo fato de sua localização geográfica permitir a conexão com três portos, localizados nas cidades de Santarém (PA), Santana (AP) e Barcarena (PA), ou seja, suas operações não estão restritas à um único destino onde será transferida a carga das barcaças para os navios de grande calado, como ocorre em muitos outros casos.

Por sua vez, o eixo relacionado à mineração está direcionado à implantação de atividades de extração mineral no âmbito industrial, sendo que em face do histórico da região, possui forte vinculação ao garimpo. No entanto, a pioneira desse setor na região foi a fábrica de cimento da Companhia Agroindustrial de Monte Alegre (CAIMA/ ITACIMPASA), com uma extração mineral estimada em 1,1 milhão de calcário/ano; seguida pela Mineração Serabi Gold, com uma produção de 1,8 milhão de tonelada/ ano de concentrado, dos quais são extraídos cerca de 300 kg de ouro e 400 toneladas de cobre por ano (ANA, 2012). Desde 2012, a empresa Brazauro Recursos Minerais, ligada à canadense Eldorado Gold, previu um investimento de US\$ 383,50 milhões, na implantação do “Projeto Tocantinzinho”, localizado no Município de Itaituba (PA),

com objetivo não apenas de extração do ouro, como também, de verticalizar a produção com a fabricação do chamado “bullion”, ou seja, o ouro em barras (SCHUBER, 2013, p.73).

A atividade de exploração de ouro possui forte vinculação com o mercado internacional, e assim, com a conseqüente suscetibilidade da variação das cotações das *commodities* minerais. Nesse sentido, a retomada da valorização do ouro a partir de 2001, que fora incentivada pela instabilidade da economia mundial, quando os investidores recorreram ao ouro visando maior segurança (MONTEIRO *et al.*, 2010), intensificou-se as atividades não apenas da indústria mas também do garimpo, com a utilização de máquinas e equipamentos pesados que permitiram a continuidade da exploração de ouro, agora disponível apenas em veios mais profundos, e, conseqüentemente, a custos mais levados.

Assim, o reaquecimento da economia garimpeira repercutiu diretamente na cidade de Itaituba com a inserção de novos elementos pertencentes a esse contexto de exploração mecanizada, que necessita ainda de mão de obra especializada, como lojas de venda e aluguel de retroescavadeiras, cursos de operadores de máquinas, serviços de manutenção especializada etc. Somam-se a este fato, as dificuldades encontradas na exploração de ouro nos Estados do Mato Grosso e Rondônia que transferiu máquinas, equipamentos e mão de obra daquelas áreas para os garimpos da sub-região do Tapajós (SCHUBER, 2013).

Vimos até aqui a complexidade presente no espaço político regional composto pelas interações desses sistemas de objetos e sistemas de ações na sub-região do Tapajós, apresentados a partir dos eixos energia, logístico e mineral. Como conseqüência, identifica-se a “instabilidade do território” de que tratam Santos e Silveira ([2001] 2014), com a expressão de um conteúdo cada vez mais técnico e menos natural. Essas relações complexas estão sob o domínio dos agentes hegemônicos (SANTOS, [1994] 2008a) que seguem uma unidade de comando estranha ao lugar, acompanhada não apenas pela intencionalidade mercantil, como também pela simbólica.

3. Itaituba: centralidade urbana e emergência de uma cidade média no contexto sub-regional

No contexto da política neodesenvolvimentista, a difusão do urbano na região amazônica seguiu uma lógica sustentada em fortes investimentos voltados ao financiamento da infraestrutura econômica do País, momento em que se destacam os eixos de infraestrutura energética e logística, analisados no item anterior. Esse fato não refletiu em uma modernização generalizada e contínua do território, como identificado em outras regiões brasileiras, mas, sim, em uma convergência de fluxos predominante sobre a densidade de fixos (TRINDADE JR., 2018).

Até a década de 1960, a sub-região do Tapajós foi configurada, sobretudo, por meio de uma rede urbana dendrítica, na qual o rio Tapajós e seus afluentes estruturavam a hierarquia dos centros urbanos e, nesse subespaço, a cidade de Itaituba funcionava como importante entreposto comercial de especiarias nativas da floresta e do látex. Após a abertura das rodovias federais BR-230 e BR-163, um “novo” modo de circulação passou a operar com maior fluidez e conexões (SANTOS, [1996] 2006) nessa porção do espaço amazônico, refletindo na significativa redução do modo de circulação precedente.

Dessa maneira, assistiu-se a uma reconfiguração da rede urbana e à consolidação de novos centros urbanos ao longo dos eixos rodoviários; transformações estas que culminaram no consequente reforço da centralidade de Itaituba em face da sub-região do Tapajós, dado, em grande medida, pela sua posição de suporte em relação à atividade garimpeira e aos projetos governamentais de integração nacional.

No Brasil, o papel das cidades começou a ser redefinido na rede urbana de suas respectivas regiões a partir do processo de desconcentração industrial nacional que redirecionou um conjunto de objetos e ações antes pertencentes a grandes aglomerações urbanas (metrópoles), para a consolidação de novos parques industriais (SPOSITO, M., 2004; SANTOS, [1996] 2006). No entanto essa situação não teve a mesma repercussão na região amazônica. Diante desse contexto, Trindade Jr. et al. (2016) chamam atenção para as “formações socioespaciais das realidades regionais em que se inserem” (TRINDADE JR. et al., 2016, p. 115). Assim sendo, Trindade Jr. (2015a) destaca que as cidades médias amazônicas devem ser analisadas a partir da centralidade econômica, política e socioterritorial que exercem em uma determinada sub-região, bem como por suas relações entre a economia política da urbanização e a da cidade.

Seguindo essa mesma linha, as transformações socioespaciais no processo de implementação das políticas neodesenvolvimentistas sugerem um reforço da centralidade da cidade de Itaituba, com fluxos, centrípetos e centrífugos. O imbricamento de investimentos governamentais e privados incidem diretamente na dinâmica econômica da cidade com aportes modernos voltados a atender uma nova demanda de capitais extra locais, como identificado no item anterior deste capítulo. As ações governamentais consistiram no planejamento e implantação de infraestruturas de suporte, como as obras de pavimentação das rodovias, adequações na hidrovia, planejamento da ferrovia e da hidrelétrica. Por sua vez, o capital privado vem consolidando os portos às margens do rio Tapajós, acompanhado de uma ampla oferta de bens e serviços inerentes a essa atividade, e, por outro lado, ainda se verifica o incremento da atividade garimpeira e da indústria mineral.

O REGIC 2007 (IBGE, 2008) reconhece a posição da cidade de Itaituba enquanto “centro sub-regional B”, com a intermediação da capital regional Santarém para se atingir a metrópole e a vinculação direta com os centros locais de Jacareacanga, Novo Progresso e Trairão. Os dados desse estudo também demonstram a ligação de Itaituba com três metrópoles nacionais: Teresina, com ligações de internações médicas; São Paulo e Rio de Janeiro com ligações de gestão empresarial. As ligações de gestão federal ocorrem com a capital regional Santarém (IBGE, 2008).

Diante dos dados apresentados acerca da sua dinâmica de polarização, com base na hierarquia urbana estabelecida no REGIC 2007 (IBGE, 2008) e ao grau de intermediação entre as nucleações urbanas, identifica-se que as políticas neodesenvolvimentistas confirmam a tendência da cidade de Itaituba em se consolidar como uma centralidade regional, não apenas pela sua expressividade demográfica, mas principalmente pelas novas estratégias de localização, produção e consumo das atividades econômicas, acompanhados por relações diversas e complementares, que refletem no estabelecimento de verticalidades e horizontalidades.

Voltando a análise para comprovar que os principais usos acumulados nesse território criaram condições para que a cidade de Itaituba, no período

contemporâneo, viesse a emergir enquanto uma cidade média amazônica à luz das reproduções globais e das especificidades regionais, agregando as centralidades econômica, política e socioterritorial, propostas por Trindade Jr. (2015a). Parte-se do pressuposto que “cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente” (SANTOS [1996] 2006, p. 273), e que todo sistema urbano é constituído por “componentes e aspectos internacionais que constituem um subsistema seu inseparável” (SANTOS, [1994] 2012, p. 44). Portanto, as cidades constituem-se como elementos-chave para o entendimento das relações entre o local e o global no período técnico-científico informacional, uma vez que “são os pontos de interseção e superposição entre as horizontalidades e as verticalidades. Elas oferecem os meios para o consumo final das famílias e administrações e o consumo intermediário das empresas (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 280).

A partir da década de 2000, o efeito estruturador das políticas neodesenvolvimentistas vem contribuindo não apenas para o fortalecimento das centralidades econômica, política e a socioterritorial (TRINDADE JR., 2015a) exercidas pela cidade de Itaituba, como também em profundas transformações em sua paisagem urbana com vistas ao atendimento das novas demandas corporativas, como, por exemplo: a intensificação dos fluxos de transportes intra e interurbanos; a implantação da zona portuária no distrito de Miritituba; a expansão dos assentamentos urbanos (loteamentos e condomínios fechados, programas habitacionais de interesse social públicos e ocupações espontâneas); as alterações na produção da forma urbana (densidade urbana, verticalização e dispersão); os incrementos no mercado imobiliário de locação; a ampliação e a diversificação das atividades comerciais e de serviços consideradas modernas (consultorias, subcontratação, terceirização etc.).

Diante dessa perspectiva, a cidade de Itaituba representa a síntese de diferentes processos acumulados ao longo dos anos em face do seu papel de intermediação entre a ordem próxima e a ordem distante, exercido desde o período colonial até o atual processo de modernização. A paisagem da orla da cidade, evidenciada na Figura 3, mostra o quão viva a cidade ribeirinha ainda permanece, com as idas e vindas diárias de barcos e canoas pelo rio Tapajós, que transportam mercadorias e pessoas para diversas localidades; rotina essa que já sente o impacto da nova ordem em face das restrições impostas pelo funcionamento dos empreendimentos portuários, as ETCs.

Assim, tem-se revelada a superposição de processos socioeconômicos, ou como nos termos de Santos ([1989] 2002), de “tempos superpostos”, que pode ser visualizada na convivência de diferentes padrões espaciais, do “tempo lento” e do “tempo rápido” (SANTOS, [1989] 2002), a exemplo dos barcos atracados na areia, em primeiro plano na figura, representando os homens hegemônicos, e, ao fundo, no plano posterior, as ETCs onde são atracadas as barcaças para o transbordo dos grãos das instituições hegemônicas.

Atualmente, as ETCs são os principais objetos técnicos que representam as verticalidades, isto é, a conexão da cidade de Itaituba com a ordem distante; objetos estes cujos fluxos econômicos que os animam não passam pelas escalas regionais e locais, ainda que alterem profundamente seu cotidiano. Isso porque, a base do capital é asiática e europeia, considerando que são os principais destinos das cargas ali operadas que seguem para os portos de Santarém (PA), Barcarena (PA) e Santana (AP), e então para os respectivos Países.

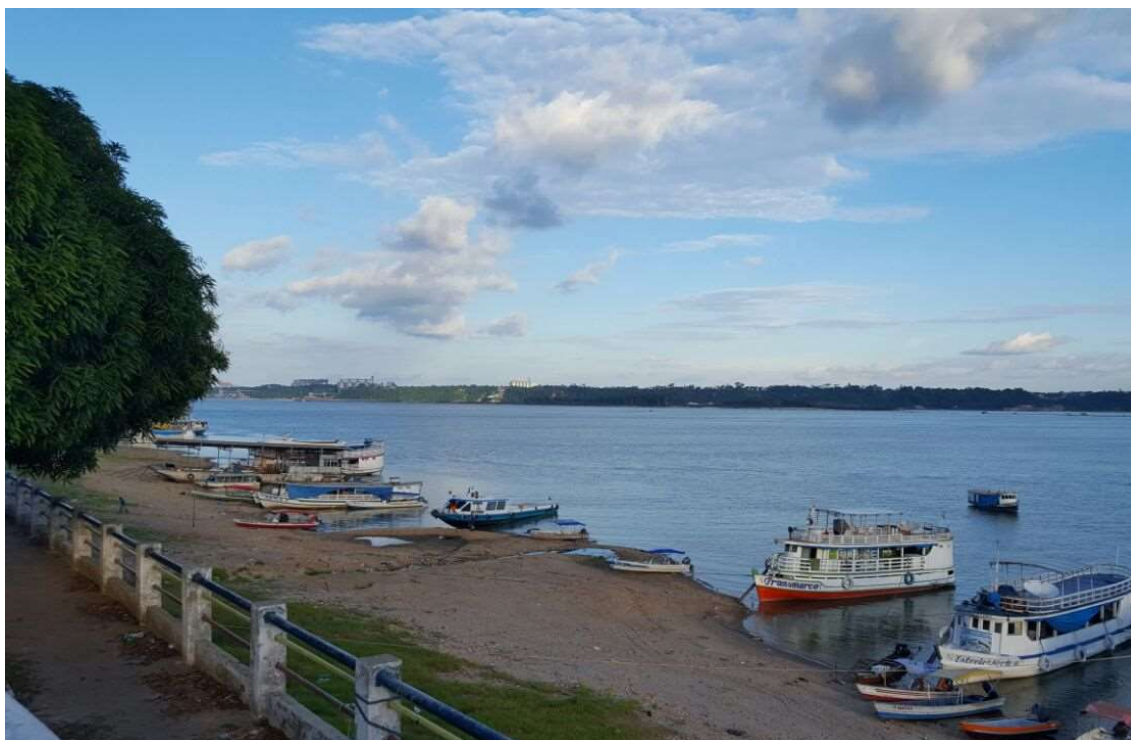


Figura 3. Vista da orla de Itaituba onde se observa a superposição dos processos socioeconômicos. No primeiro plano, identificam-se as embarcações que bem caracterizam a cidade na sua condição ribeirinha, enquanto no segundo plano, as ETC representam os “grandes objetos” técnicos como um resultado, na paisagem urbana, da imposição da modernidade. (Fonte: Schuber, 2019, p.273).

A permanência marcante do “tempo lento” associa-se ao uso do rio, tanto nos fluxos de pessoas e mercadorias, como nas atividades do cotidiano dos moradores (lazer e pesca), embora já seja possível identificar significativas alterações em algumas práticas. O transporte fluvial regular de caráter intermunicipal é uma marca desse tempo, sobretudo por ainda exercer importante papel na dinâmica da vida cotidiana por meio das linhas regulares até a cidade de Santarém, com escalas nos distritos de Barreiras, Brasília Legal, Fordlândia e na cidade de Aveiro, submetido a regularização da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON-PA)

Durante muitos anos, esse transporte se utilizou do tradicional navio (barco) em madeira como principal modelo de embarcação, cujo tempo de viagem entre as cidades de Itaituba a Santarém, a depender da correnteza contrária, do motor e do porto do barco, é estimado entre 13 a 17 horas. Atualmente, oito navios realizam essa linha por revezamento de dia e horário de saída. A partir do ano 2000, um novo tipo de embarcação foi inserido nessa rota entre as cidades de Itaituba e Santarém: as lanchas de médio porte. Com estruturas metálicas e equipadas com motores de alta potência, tais lanchas realizam as viagens na metade do tempo utilizado pelo navio, atingindo uma média de 7 horas. Essa nova opção, apesar de ser mais rápida, possui um custo de passagem mais elevado e rompe com as características do “tempo lento”, a exemplo da apreciação da natureza e do embalo das redes, antes tradicionais a este trajeto. Tem-se, assim, uma marca da imposição do tempo rápido, que encontra suas resistências, identificadas nas pessoas que ainda optam pelo “tempo do rio” proporcionado nas viagens de navios até a cidade de Santarém.

Percebe-se, assim, que a cidade de Itaituba é um dos pontos onde se permite o acesso aos centros urbanos maiores por meio da malha hidroviária (balsas e embarcações de médio e pequeno porte), ainda que no caso de passageiros e de algumas mercadorias seja necessário realizar a baldeação na cidade de Santarém para se chegar às capitais Belém e Manaus. No entanto, a malha rodoviária também exerce forte influência na dinamização dessa cidade por meio de suas conexões pelas rodovias federais Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163), as quais representam a maior expressão da busca insistente por maior fluidez das mercadorias e de pessoas nos transportes intermunicipais e interestaduais, diante a persistência de seu uso mesmo diante da alta precariedade histórica de suas condições de trafegabilidade, com frequentes atoleiros do inverno amazônico e as intensas nuvens de poeira do verão.

A rodovia Transamazônica permite a ligação com as seguintes cidades do Estado do Pará, no sentido nordeste: Rurópolis, Uruará, Medicilândia, Altamira, Brasil Novo, Pacajá, Novo Repartimento, Tucuruí e Marabá, podendo chegar aos Estados do Maranhão, Ceará, Piauí etc. No sentido oposto, possibilita a ligação com as cidades de: Jacareacanga (PA), Apuí (AM) e Humaitá (AM). Por sua vez, a rodovia Cuiabá-Santarém faz conexão em uma das extremidades com a cidade de Santarém, sobrepondo-se em um trecho ao traçado da rodovia Transamazônica, e por meio da sua outra extremidade, com as cidades paraenses: Trairão, Novo Progresso e Castelo dos Sonhos, além de algumas cidades mato-grossenses (Guarantã do Norte, Sinop, Sorriso, Lucas do Rio Verde e Cuiabá).

Dentre esses percursos, uma significativa parcela foi beneficiada por meio de investimentos do PAC 1 e 2, com obras de asfaltamento e construção de pontes de concreto em substituição as de madeira, apesar de ainda remanescer aproximadamente 100km sem pavimentação e em condições de alta precariedade. A ausência de manutenção dos trechos concluídos faz com que suas condições retornem à precariedade diante a presença de generosos buracos no asfalto e processos de erosão.

Ainda que não seja acessível para grande parte da sua população, destaca-se que o transporte aéreo permaneceu enquanto uma opção de deslocamento importante para a cidade de Itaituba e toda a sub-região do Tapajós, principalmente em razão das seguintes situações: as longas distâncias para as capitais, a precariedade das rodovias e o tempo dos deslocamentos fluviais. O movimento anual desse tipo de transporte registrado pela INFRAERO (INFRAERO, 2017) sofreu variações de acréscimos a partir da década de 2000, cujo número de pousos e decolagens teve o ápice no ano de 2012 com o registro superior a 12.000, seguindo por uma suave queda nos anos seguintes. Essas oscilações estão diretamente associadas às recorrentes suspensões das operações impostas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) a este aeroporto, em face da ausência de equipamentos e requisitos de segurança conforme as normativas que regem esse tipo de transporte, impactando diretamente na saída de companhias de destaque nacional, como a Azul Linhas Aéreas, que cancelou suas operações nesse aeroporto no ano de 2015.

Ressalta-se que o papel exercido pela cidade de Itaituba vem sendo fortalecido pela ampliação da oferta de serviços que atendem a toda essa sub-região, tanto para os deslocamentos interurbanos descritos anteriormente, como também para os incrementos da tecnosfera local, que serão agora abordados,

de forma a dar maior clareza aos nexos que sugerem uma reestruturação urbana.

A paisagem urbana da cidade de Itaituba atualmente reflete a diversificação das atividades econômicas em vários setores e circuitos. A instalação de modernas lojas de departamento, concessionárias de motocicletas, automóveis e máquinas pesadas, redes de supermercados e instituições financeiras, vem revelando as marcas de novas formas capitalistas de produção e de circulação inerentes ao “circuito superior” (SANTOS, [1979] 2008b), o que, evidentemente, confere maior complexidade à rede urbana da sub-região do Tapajós.

As atividades formais no Município de Itaituba tiveram um incremento significativo no período de 2003 a 2016 (IBGE, 2016), principalmente em relação aos números totais de unidades empresariais nesse período, ainda que não revele um alto crescimento absoluto uma vez que os números iniciais e finais são aproximados. Outrossim, observa-se um ritmo crescente de empresas entre os anos de 2003 a 2006, que estava associado ao reaquecimento da atividade garimpeira (SCHUBER, 2013), então caracterizado pelo incremento de máquinas e equipamentos.

Os dados do PIB dos setores econômicos do Município de Itaituba é outro dado revelador do setor formal, pois indica a proeminência constante do setor de serviços entre 2003 e 2017. Assim, ao observarmos a percentagem de cada setor que compõe o PIB desse Município, destaca-se que em 2016 o setor de serviços, após crescimento constante, agregou 60% do valor adicionado (VA), seguido do setor da indústria, com 24%, e da agropecuária, com participação de 16%. Tal informação ressalta, desde já, o caráter urbano da expansão empresarial em Itaituba, sem grande impacto nas atividades que se desenvolvem na área rural até o presente momento, apesar da sua forte vinculação ao agronegócio.

Percebe-se assim que a dinâmica econômica atual desse Município possui uma forte dependência da exportação de *commodities* agrícolas e minerais, como a soja e o ouro; dependência esta que propulsiona a modernização do território sub-regional por meio dos fluxos que centraliza, conforme analisado. No entanto, esse fator não representa a modernização de sua estrutura intraurbana, a qual, na verdade, contrapõe-se a esse cenário, apresentando alta precariedade segundo os padrões das cidades médias brasileiras.

Direcionando a análise para o ambiente intraurbano de Itaituba, percebe-se que a configuração de um sistema de portos no distrito de Miritituba foi o fator preponderante para efetivar o processo de reestruturação em curso nessa cidade, ainda que as movimentações de planejamento do Complexo Hidrelétrico do Tapajós tenham exercido importante influência no início da década de 2010, dando o *start* de tal processo. A instalação de uma infraestrutura especializada para o atendimento dessa nova demanda consistiu no incremento das atividades comerciais e de serviços formais, que vêm se organizando em torno de três eixos viários principais: a Av. Dr. Hugo de Mendonça (centro tradicional), a Av. João Pessoa e a rodovia Transamazônica.

A Av. Dr. Hugo de Mendonça abrange a área de maior concentração de comércio varejista especializado e de serviços da cidade de Itaituba. Conhecida como “centro”, ela se configura enquanto núcleo inicial do comércio, localizado nas proximidades do rio Tapajós e abrangendo uma área ampla do entorno imediato das suas ruas transversais, com forte dinamismo até hoje. Nessa área, concentram-se grande parte das atividades do setor terciário, além dos principais

serviços especializados, como, por exemplo, escritórios de advocacias e contabilidade, clínicas odontológicas e de estéticas, as instituições bancárias e financeiras (Banco do Brasil, Bradesco, Caixa Econômica Federal, Basa, Sicred e Banpará), as lojas de compra de ouro e a agência dos correios.

Nessa área, também estão localizadas as principais instituições públicas nas esferas municipais, estaduais e federais; diversos hotéis de médio a baixo padrão de capitais locais; além de um intenso comércio de caráter local e regional, tais como: farmácias de redes nacionais, lojas de vestuários (do básico às boutiques com marcas mais sofisticadas), sapatarias, óticas, padarias, lanchonetes, franquias (Cacau Show, Boticário, Sapatinho de Luxo, CS Club etc.), lojas de operadoras de celular e lojas de departamentos (Lojas Americanas; Gazin; Liliani, Romera etc.).

A área da orla da cidade, também pertencente ao entorno dessa área comercial principal, é onde se concentram os principais comércios e atividades voltados ao lazer, como bares, boates e restaurante da cidade de Itaituba. É caracterizada como um amplo espaço público muito utilizado para realização de diversos eventos de cunho educacional, esportes, social, e onde se destaca o tradicional Arraial da Padroeira Sant'Ana, que ocorre anualmente no mês de julho. A população utiliza esse espaço diariamente para passeios e caminhadas no final das tardes, especialmente nos finais de semana, no seu longo calçadão com uma faixa de ciclovia, com apoio da barraca de eventos, dos quiosques fixos de lanches e dos carrinhos de comidas típicas, pastel e sorvete.

A área comercial estabelecida na Travessa João Pessoa e suas adjacências, que se estende da 13ª rua até a 21ª rua, teve origem na expansão da malha urbana decorrente do crescimento populacional explosivo do início da década de 1990, configurando a chamada “Cidade Alta”, como fora abordado no capítulo 3. Ademais, destaca-se que tal expansão representa o movimento de espraiamento das atividades comerciais no sentido das áreas preponderadas por residências, indicando o princípio de um centro de comércio secundário.

Conforme observado em campo por Schuber (2019), essa área é mais voltada ao comércio de âmbito popular, atendendo a uma população de menor poder aquisitivo. Nela, os produtos são dispostos em “bancas” frequentemente instaladas nas calçadas, ainda que as empresas comerciais maiores também possuam uma unidade nessa área, a exemplo da Gazin, Romera, Liliane, O Boticário e as Compras de ouro (Ourominas, D'Gold etc.); entre outras. O funcionamento desse espaço tem a particularidade de se estender aos domingos pela manhã, especialmente nas proximidades da feira livre da 16ª rua que ocorre neste dia, como fora anteriormente descrito.

Por sua vez, a rodovia Transamazônica é uma das principais vias da cidade em que se concentra uma expressiva quantidade de comércios de grande porte associados a lógica da modernidade, como as principais concessionárias de veículos, as agências de locação de veículos particulares, lojas de venda e aluguel de máquinas pesadas, supermercados, distribuidoras de alimentos (atacados), lojas de materiais de construção, postos de combustíveis, lojas de autopeças e oficinas mecânicas. Essa atividade comercial ocupa as margens dessa rodovia por, praticamente, toda sua extensão no perímetro urbano, até chegar aos recentes loteamentos onde foram previstas faixas de lotes comerciais em suas frentes para essa via, que indicam a continuidade desse uso.

Por outro lado, as atividades informais também exercem importante papel na dinâmica dessa cidade, conforme o destacado em outro momento a respeito das interações concernentes à ordem próxima; fato que nos indica uma forte espacialidade do “circuito inferior” nas adjacências das áreas comerciais principais e secundárias, com a indicação das feiras livres, do comércio de rua e do shopping popular, este último ainda em construção, para realocar os vendedores que atualmente ocupam as calçadas de um perímetro da Av. Dr. Hugo de Mendonça.

Por se tratar de uma cidade média, como abordaram Tourinho (2011) e Miranda Neto (2016) apoiados em Rochefort (1998), o papel do setor terciário exerce influências sobre o espaço exterior da rede urbana por concentrar certos serviços raros, os quais possuem baixa frequência e densidade de utilização pela população. Nesse sentido, destaca-se na cidade de Itaituba, não apenas o comércio especializado relacionado anteriormente, como também os serviços educacionais de nível técnico, superior e de pós-graduação, os serviços de saúde especializada e os serviços públicos institucionais nas esferas federais e estaduais.

No que se refere aos serviços educacionais de nível técnico, superior e de pós-graduação disponíveis atualmente na cidade, observou-se o total de cinco instituições com cursos regulares presenciais, sendo três delas públicas e duas particulares. As instituições particulares têm como base o capital local, sendo uma de âmbito familiar inaugurada em 2003, e a outra, instalada em 2005 por um grupo de empresários e educadores locais. As instituições públicas que ofertam cursos de nível superior são reflexo das políticas neodesenvolvimentistas implementadas pelo governo federal, no final da década de 2000, no âmbito do setor educacional, ampliando o acesso à educação e garantindo a permanência e a aprendizagem de milhares de jovens e adultos no contexto do sistema de ensino público. Como materialização desses investimentos, destaca-se a criação dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia e o programa de expansão das universidades federais que repercutiu na criação da Universidade Federal do Oeste do Pará – UFOPA.

Os serviços de saúde especializada estão presentes não apenas nos principais hospitais particulares da cidade de Itaituba, como também nas clínicas específicas de estética, odontologia e médica em geral, localizadas em diversos pontos da cidade. As clínicas médicas foram contabilizadas em 25 unidades, principalmente voltadas a cinco áreas: centro de especialidades médicas, odontologia, estética e fisioterapia. A maior parte dessas empresas agrega várias especialidades, sendo que às empresas voltadas exclusivamente a atendimentos odontológicos somam-se sete, às direcionadas a estética facial e corporal totalizam cinco, e às de exclusividade fisioterapêutica.

A infraestrutura de saúde mantida pela prefeitura municipal tem como destaque no atendimento à população na cidade de Itaituba os seguintes fixos sociais: 01 Hospital Municipal, que oferece internação, parto, nascimento, além de serviços ambulatoriais e cirurgia, aberto para emergência e urgência 24 horas; 14 Unidades Básicas de Saúde (UBS); uma Casa de Saúde da Mulher; 01 UCI Neonatal; o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU); 01 Unidade de Pronto-atendimento (UPA) e o Hospital Regional do Tapajós para o atendimento de alta complexidade, com uma estrutura para 170 leitos, sendo 30 de Unidades de Tratamento Intensivo (UTIs) –10 para a UTI adulto, 10 para a neonatal e 10 para a pediátrica.

A disponibilidade de serviços públicos por parte da cidade de Itaituba, abrange tanto a esfera estadual como a federal, a exemplo das seguintes instituições: Justiça federal - Subseção Judiciária de Itaituba; Tribunal regional do trabalho da 8ª região – Vara do Trabalho de Itaituba; Cartório Eleitoral 34 ZE Itaituba; Tribunal de Justiça do Estado do Pará – Comarca de Itaituba; Polo Administrativo Regional do MPPA – Itaituba - Região Sudoeste II - Promotoria de Justiça; Defensoria Pública do Pará; Polícia Federal; Receita Federal; INSS; ICMBio; DNPM etc. A abrangência (Jurisdição) da maioria destas coincide com a delimitação da sub-região do Tapajós.

No que diz respeito ao processo recente de expansão urbana de Itaituba, identifica-se que este tem sido fortemente influenciado pela criação de novos espaços residenciais, por meio de loteamentos e do programa federal Minha Casa Minha Vida (MCMV), em áreas de uso rural pretérito, segundo seus interesses estratégicos. A política neodesenvolvimentista, promoveu também a retomada da visão empresarial da política habitacional, e, assim, dos negócios imobiliários e fundiários, dado o aumento de crédito disponível ao setor habitacional, ao aumento de prazos de financiamento e mesmo à diminuição de taxas de juros (MARICATO, 2013; SOBARZO, 2010).

Nesse sentido, a nova dinâmica imobiliária foi incentivada tanto pelas novas políticas de ofertas de crédito promovidas pelo governo federal, como também pela perspectiva de implantação dos “grandes objetos” hidrelétricos e logísticos na sub-região do Tapajós, o que levou a criação de novos espaços residenciais pela iniciativa privada, com ações conduzidas por empresas incorporadoras e agentes individuais; e por meio de ações governamentais provenientes do programa federal MCMV.

Os primeiros reflexos dos novos conteúdos trazidos pela política neodesenvolvimentista para o setor habitacional da cidade de Itaituba podem ser percebidos através do grande número de pequenos residenciais que começaram a ser construídos pelo capital local, contendo geralmente de 4 a 6 casas. Esses residenciais foram construídos em vários pontos da cidade voltados para a locação. Suas configurações, em geral, apresentam um padrão construtivo semelhante, com os seguintes elementos: telhado em duas águas com telhas cerâmicas; uma garagem frontal; janelas em vidro temperado com grades externas; três dormitórios, sendo uma suíte; cozinha americana integrada à sala de estar/jantar; e uma pequena área de serviço externa no fundo das casas. Como um processo seguinte à construção desses residenciais de pequeno porte voltados para a locação, verificou-se a adição de um segundo pavimento nas casas, e, ainda, o surgimento de uma nova tipologia habitacional, o edifício de pequenos apartamentos de dois quartos, em geral com dois pavimentos.

Os loteamentos urbanos residenciais que também caracterizam essa nova fase do mercado imobiliário da cidade de Itaituba revelam dados importantes sobre a configuração atual da cidade de Itaituba e, conseqüentemente, das dinâmicas empreendidas tanto pela racionalidade do poder público como também dos agentes imobiliários que visam obter lucros cada vez maiores, direciona-se a análise para o detalhamento desses espaços com vistas à compreensão do mercado imobiliário.

identifica-se a rápida expansão da malha urbana da cidade, com o crescimento dos bairros periféricos e a transformação de áreas rurais das imediações em loteamentos, além da multiplicação de pequenas “invasões” de terras por meio de ocupações espontâneas. Isso agrava a questão urbana

regional e local, que, historicamente, não acompanha os investimentos no setor de saneamento básico e outros equipamentos urbanos (ligados à saúde, à educação etc.), para suportar a demanda preexistente e a que está se instalando ao longo desses anos.

Tem-se assim, uma estrutura intraurbana marcada por “contrastes socioespaciais” (TRINDADE JR. *et al.*, 2016, p. 185) de convivência de residências amplas e de bom padrão com as deficiências de seu entorno, que pode ser caracterizada com os seguintes elementos: áreas vulneráveis a enchentes por conta de sua localização em relação aos cursos fluviais; ausência de rede de esgotamento sanitário; carências nos sistemas de saneamento de água, drenagem e coleta de lixo; infraestrutura precária de moradias da população de menor poder aquisitivo (palafitas); exclusão social intensificada devido à valorização do solo urbano; especulação imobiliária e ausência de regularização fundiária.

Tais constatações apontam as carências urbanas tão presentes nas cidades médias amazônicas, que se prevalecem mesmo diante das modernizações impostas no território, um cenário oposto ao das realidades das cidades médias das regiões do Sul e Sudeste do País. Nunes, Trindade Jr. e Trindade (2016) destacaram que essas características do contexto amazônico revelam suas especificidades, uma vez que consistem em espaços que nem sempre incorporam os processos de acumulação de capitais em melhorias no índice de qualidade de vida de seus habitantes.

A política neodesenvolvimentista e seus projetos de destaque aos eixos de infraestrutura energética e logística destinaram à Itaituba um papel enquanto base para suas implantações, intensificando os seus fluxos de bens e serviços, de acordo com os novos recortes espaciais de interesse do capital. Dessa maneira, estabeleceu-se uma vinculação das principais dinâmicas presentes nesta cidade aos processos mais gerais, sobretudo no que tange à economia política da urbanização e à economia política da cidade (SANTOS, [1994] 2012), a partir da modernização do espaço no período técnico-científico informacional (SANTOS, 1993, [1994] 2008a, [1994] 2012).

Referências

BECKER, B. K. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. *Revista Território*, v. 4, n. 6, p. 29-42, 1999.

BECKER, B. K. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. Rio de Janeiro: Garamond, 2004. 172p.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. Portaria nº 882, de 25 de julho de 1983. Fica destinada ao aproveitamento de substâncias minerais exclusivamente por trabalhos de garimpagem, fiação e cata, a área de aproximadamente 28.745 km² situado no Município de Itaituba, Estado do Pará, delimitada por um polígono. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, DF, 28 jul. 1983.

BRASIL. Decreto nº 90.823, de 18 de janeiro de 1985. Altera os limites do Parque Nacional da Amazônia, criado pelo Decreto nº 73.683, de 19 de fevereiro de

1974. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, DF, 30 jan. 1985.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988, 292 p.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. Secretaria de Minas e Metalurgia. *Programa de integração mineral no município de Itaituba (PRIMAZ)*. Desenvolvido em parceria com o Governo do Estado do Pará – Secretaria de indústria, comércio e mineração e Prefeitura Municipal de Itaituba. Brasília, DF, 1996. 182p.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente (MMA). Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). *Guia de Procedimentos do Licenciamento Ambiental Federal*: Documento de Referência. Brasília, DF: MMA/ IBAMA, 2002. Disponível em: https://www.mma.gov.br/estruturas/sqa_pnla/_arquivos/Procedimentos.pdf. Acesso em: 11 mar. 2019.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. *Plano Plurianual 2004-2007*. Brasília: Congresso Nacional, 2003. Disponível em http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/orcamentobrasil/ppa/ppa2004_7.html. Acesso em: 11 mar. 2017.

BRASIL. Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, DF, ano CXLI, p. 6, col.2, 31 dez. 2004a.

BRASIL. Casa Civil da Presidência da República. *Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área da Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá – Santarém*. Grupo de trabalho interministerial decreto de 15 de março de 2004b. Brasília, DF, jun. 2006. Disponível em: <http://www.casacivil.gov.br/camaras/grupos/plano-br-163-sustentavel-versao-publicacao-9-junho-2006.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2017.

BRASIL. Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006. Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, DF, ano CXLIII, nº 240, p. 1, 15 dez. 2006a.

BRASIL. Decreto s/nº, de 13 de fevereiro de 2006. Cria a Área de Proteção Ambiental - APA do Tapajós, localizada nos Municípios de Itaituba, Jacareacanga, Novo Progresso e Trairão, no Estado do Pará, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, DF, 14 fev. 2006b.

BRASIL. Lei nº 11.284, de 2 de março de 2006. Dispõe sobre a gestão de florestas públicas para a produção sustentável; institui, na estrutura do Ministério do Meio Ambiente, o Serviço Florestal Brasileiro - SFB; cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento Florestal - FNDF; e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, DF, ano CXLIII, nº 240, p. 1, 3 mar. 2006c.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. *Plano Plurianual 2008-2011*. Brasília: Congresso Nacional, 2007a. Disponível em dados.gov.br/dataset/plano-plurianual-2008-2011. Acesso em: 11 mar. 2017.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Programa de Aceleração do Crescimento (PAC): 1º balanço completo do PAC*. Brasília, DF, 2007b. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais>. Acesso em: 11 mar. 2017.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. Empresa de Pesquisa Energética (EPE) *Plano Decenal de Expansão de Energia 2008/2017*. Rio de Janeiro: EPE, 2008. Disponível em: http://www.epe.gov.br/PDEE/20091119_1.pdf. Acesso em: 12 jan. 2017.

BRASIL. Lei nº 11.952, de 25 de junho de 2009. Dispõe sobre a regularização fundiária das ocupações incidentes em terras situadas em áreas da União [...]. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, 25 jun. 2009.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. *Plano Nacional de Mineração 2030 (PNM – 2030)*. Brasília, DF: MME, 2010. 178 p.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Programa de Aceleração do Crescimento (PAC II: 2011-2014): relatório de lançamento*. Brasília, DF, 2011a. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais>. Acesso em: 11 mar. 2017.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Cartilha Estadual – Pará: 3º balanço PAC 2 – ano 1. Brasília, DF, 2011b. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesregionais>. Acesso em: 11 mar. 2017.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Cartilha Estadual – Pará: 11º balanço PAC 2 (2011-2014)*. Brasília, DF, 2011c. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesregionais>. Acesso em: 11 mar. 2017.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Programa de Aceleração do Crescimento (PAC II: 2011-2014): relatório de lançamento*. Brasília, DF, 2012. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais>. Acesso em: 11 mar. 2017.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC 2): 6º balanço completo do PAC – 2 anos*. Brasília, DF, 2013. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais>. Acesso em: 11 mar. 2017.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos (SPI). *Agenda de Desenvolvimento Territorial (ADT): 1º Relatório da ADT do território do consórcio intermunicipal do Tapajós*. Brasília, DF, 2014. 124p. Disponível em: http://bibspi.planejamento.gov.br/bitstream/handle/iditem/479/1o_Relatorio_AD_Tapajos%20final-04.06.2014.pdf?sequence=1. Acesso em: mar. 2017.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. *Plano Plurianual 2016-2019*. Brasília: Congresso Nacional, 2015. Disponível em: www.planejamento.gov.br/assuntos/planeja/plano-plurianual. Acesso em: 11 mar. 2017.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. *O setor portuário no Pará*. Brasília, DF: MTPA, Secretaria Nacional dos Portos. 2016b. Disponível em: <https://www.slideshare.net/portosdobrasil/o-setor-portuario-no-par>. Acesso em 10 dez. 2018.

BRASIL_. Ministério do Planejamento. Infraestrutura Brasil. *Boletim investimento*. Brasília, DF: MP, ano 2, n.1. 2016c. Disponível em: http://www.planejamento.gov.br/assuntos/assuntosinternacionais/boletim_investimento/portugues-final.pdf. Acesso em 10 dez. 2018.

BRASIL. Lei nº 13.452, de 19 de junho de 2017. Altera os limites do Parque Nacional do Jamanxim e cria a área de Proteção Ambiental Rio Branco. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, edição extra, Brasília, DF, 20 jun. 2017e.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Portaria Nº 529, de 8 de novembro de 2018. Estabelece os procedimentos para a doação de estudos visando a concessão da BR-163/230 /MT/PA e torna público o interesse do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil em receber estudos técnicos para a concessão da BR163/230/MT/PA. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, DF, n. 216, p. 116, 09 nov. 2018a.

BRASIL. Presidência da República. *Programa de Parceria de Investimentos. Ferrovia EF-170 – MT/PA – Ferrogrão*: andamento do projeto. Brasília, DF: Presidência da República, [2018b]. Disponível em: <http://www.avancarparcerias.gov.br/ef-170-mt-pa-ferrograo>. Acesso em: 17 maio 2018.

BRASIL. Presidência da República. *Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) 2025*: relatório executivo. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, Ministério da Defesa, Empresa de Planejamento e Logística (EPL), 2 jun. 2018c. 140p. Disponível em: <https://www.epl.gov.br/plano-nacional-de-logistica-pnl>. Acesso em: 17 jul. 2019.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. Empresa de Pesquisa Energética. *Plano Decenal de Expansão de Energia 2027*. Brasília, DF: MME/EPE, 2018d. Disponível em: <http://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/Plano-Decenal-de-Expansao-de-Energia-2024>. Acesso em: 03 mar. 2019.

BRASIL. Justiça Federal da 1ª Região. Vara Única da Subseção Judiciária de Santarém/PA. Ação Civil Pública Ambiental, com pedido de liminar, *Processo nº 1000147-45.2018.4.01.3902*. Santarém, PA, em 24 de maio de 2018e. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/documentos/2018/acp-licenciamento-pchs-cupari>. Acesso em: 10 jan. 2019.

BRASIL. Poder Judiciário. Subseção Judiciária de Itaituba-PA. Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Itaituba-PA. *Processo n. 1000375-89.2019.4.01.3900*. Ação Civil Pública Cível. Autor: Associação Comunitária São Francisco de Assis. Réu: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Itaituba, PA, 4 de jun. 2019. Disponível em: [https://ox.socioambiental.org/sites/default/files/ficha-tecnica/node/142/edit/2019-](https://ox.socioambiental.org/sites/default/files/ficha-tecnica/node/142/edit/2019-06/A%C3%A7%C3%A3o%20Civil%20P%C3%ABlica%202019.pdf)

06/A%C3%A7%C3%A3o%20Civil%20P%C3%ABlica%202019.pdf. Acesso em: 08 ago. 2019.

BRESSER-PEREIRA, L. C. *Macroeconomia da estagnação*. São Paulo: Editora 34, 2007.

BRESSER-PEREIRA, L. C. Democracia, estado social e reforma gerencial. *Revista de Administração de Empresas*, São Paulo, v. 50, n. 1, p. 112-116, 2010.

BRESSER-PEREIRA, L. C. Teoria Novo-desenvolvimentista: uma síntese. *Cadernos do Desenvolvimento*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 19, p. 145-165, dez. 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Arco Norte: o desafio logístico*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2016. 392 p. (Série Estudos Estratégicos, 6). Disponível em: https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco_norte.pdf. Acesso em: 18 jun. 2018.

CASTRO, E. Estado e políticas públicas na Amazônia em face da globalização e da integração de mercados. In: COELHO, M. C. et al. (orgs.). *Estado e políticas públicas na Amazônia: gestão do desenvolvimento regional*. Belém: CEJUP/NAEA UFPA, 2001. p. 7-32.

CASTRO, E. Políticas de ordenamento territorial, desmatamento e dinâmicas de fronteira. *Novos Cadernos NAEA*, Belém, v. 10, n. 2, p. 105-126, dez. 2007.

CASTRO, E. Urbanização, pluralidades e singularidades das cidades amazônicas. In: CASTRO, E. M. R. (org.). *Cidades na floresta*. São Paulo: Annablume, 2008. p. 11-40.

CASTRO, E. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. *Caderno CRH*, Salvador, v. 25, n. 64, p. 45-61, abr. 2012.

CASTRO, E. Amazônia na encruzilhada: saque colonial e lutas de resistência. In: CASTRO, E. (org.) *Territórios em transformação na Amazônia: saberes, rupturas e resistências*. Belém: NAEA, 2017. p. 19-49.

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v.49, n.3, p.39-68, jul./set. 1987.

CORRÊA, S. R. M. Neodesenvolvimentismo e conflitos sociais: o caso da Hidrelétrica de Belo Monte. *Novos Cadernos NAEA*, Belém, v. 19, n. 3, p. 233-254, set./dez. 2016.

FEARNSIDE, P. M. Desmatamento e desenvolvimento agrícola na Amazônia brasileira. In: LÉNA, P.; OLIVEIRA, A. E. (orgs.). *Amazônia: a fronteira agrícola 20 anos depois*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1991. p. 207-222.

FEARNSIDE, P. A tomada de decisão sobre grandes estradas amazônicas. *In*: BAGER, A. (Ed.). *Ecologia de estradas: tendências e pesquisas*. Lavras: EDUFMG, 2012. p. 59-75.

FEARNSIDE, P. M. Os planos para usinas hidrelétricas e hidrovias na bacia do Tapajós: uma combinação que implica a concretização dos piores impactos. *In*: ALARCON, D.; MILIKAN, B.; TORRES, M. (orgs.). *Ocekadí: hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na Bacia do Tapajós*. Brasília, DF: International Rivers Brasil; Santarém, PA: Programa de Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal do Oeste do Pará, 2016. p.79-98.

FONSECA, P. D. Gênese e precursores do desenvolvimentismo no Brasil. *Pesquisa & debate*, São Paulo, v. 15, n. 2, p. 225-256, 2004.

IBGE. *Região de influência das cidades (REGIC)*: 1987. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1987.

IBGE. *Região de influência das cidades (REGIC)*: 1993. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1993

IBGE. *Região de influência das cidades (REGIC)*: 2007. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 2008.

IBGE. *População municipal entre 1872 e 2010*. Planilha (MS Excel). 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/>. Acesso em: 25 mar. 2017.

IBGE. *Ligações Aéreas*: 2010. IBGE, Coordenação de Geografia, Rede e fluxos do território. - Rio de Janeiro: IBGE, 2013. 124p. ISBN 978-85-240-4287-4

IBGE. *Redes e fluxos do território: gestão do território*. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 2017. 116 p. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15795-gestao-do-territorio.html%27?>. Acesso em: 30 maio 2018.

IBGE. *Ligações rodoviárias e hidroviárias*: 2016. IBGE, Coordenação de Geografia, Rede e fluxos do território. - Rio de Janeiro: IBGE, 2017. 79p. ISBN 978-85-240-4417-5.

KATZ, C. *Neoliberalismo, neodesenvolvimentismo, socialismo*. São Paulo: Expressão Popular: Fundação Perseu Abramo, 2016. 473 p.

LANG, M. Alternativas ao desenvolvimento. *In*: DILGER, G.; LANG, M.; PEREIRA FILHO, J. (Eds.). *Descolonizar o imaginário: debates sobre pós-extratativismo e alternativas ao desenvolvimento*. São Paulo: Elefante, Fundação Rosa Luxemburgo e Autonomia Literária, 2016. p. 24-45.

LEITÃO, K. O. *A dimensão territorial do Programa de Aceleração do Crescimento: um estudo a partir do PAC no Estado do Pará e o lugar que ele reserva à Amazônia no desenvolvimento do país*. 2009. 285 p. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

MARICATO, E. T. M. Posfácio. *In*: DAVIS, M. *Planeta favela*. São Paulo: Boitempo, 2006. p. 209-224.

MARICATO, E. T. M. Cidades no Brasil: neodesenvolvimentismo ou crescimento periférico predatório. *Revista Política Social e Desenvolvimento*, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 16-57, 2013.

MIRANDA NETO, J. Q. *Os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana: o papel da Usina Belo Monte nas transformações espaciais de Altamira-PA e em sua região de influência*. 2016. 378 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2016.

MONTE-MÓR, R. L. Urbanização e modernização na Amazônia contemporânea. In: LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (orgs.). *Brasil, século XXI: por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas*. São Paulo Max Limonad, 2004. p. 112-122.

ROCHEFORT, M. *Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região*. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, M. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. 2. ed., 1. reimp. São Paulo: EDUSP, [1979] 2008b. 440 p.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia*. 7. ed. São Paulo: EDUSP, [1988] 2014. 136 p. (Coleção Milton Santos, 10).

SANTOS, M. O tempo nas cidades. *Ciência e cultura*, São Paulo, v. 54, n. 2, p. 21-22, [1989] 2002.

SANTOS, M. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. 5. ed. São Paulo: EDUSP, [1994] 2008a. 176 p.

SANTOS, M. *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo*. 2. ed. São Paulo: EDUSP, [1994] 2012. 176 p.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: EDUSP, [1996] 2006. 260 p.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec. 1993. 157p.

SANTOS, M. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. São Paulo: Record, 2000.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 18. ed. Rio de Janeiro: Record, [2001] 2014.

brasileira. *Acta Geográfica*, Boa Vista, v. 5, n. 11, p. 15-30, 2011.

SCHUBER, E. S. M. *Influência da atividade garimpeira na dinâmica urbana das cidades amazônicas: o caso de Itaituba/PA*. 2013. 116p. Dissertação (Mestrado em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia) – Núcleo de Meio Ambiente, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.

SCHUBER, E. S. M. *Neodesenvolvimentismo, reestruturação urbana e cidades médias na Amazônia: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós*. 2019. Tese de Doutorado (Núcleo de Altos Estudos na Amazônia). 2019.

SPOSITO, E. S. A propósito dos paradigmas de orientações teórico-metodológicas na Geografia contemporânea. *Terra Livre*, São Paulo, n. 16, p. 99-112, 2001.

SPOSITO, M. E. B. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.

SPOSITO, M. E. B. *Para pensar as pequenas e as médias cidades brasileiras*. Belém: FASE, UFPA, 2009. 57p.

TOLEDO, M. R. O mundo no lugar: o atual projeto de modernização no município de Santarém (PA). 2009. 154 f. Tese (doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2009.

TOURINHO, H. L. Z. *Estrutura urbana de cidades médias amazônicas: análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana*. 2011. 566f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Centro de Artes e Comunicações, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011.

TRINDADE JR., S-C. C. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 7, n. 12, p. 49-77, jul./dez., 2010.

TRINDADE JR., S-C. C. Cidades médias na Amazônia oriental. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 135-151, 2011b.

TRINDADE JR., S-C. C. Das “cidades na floresta” às “cidades da floresta”: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia Brasileira. *Papers do NAEA*, Belém, nº 321, p. 1-22, dez. 2013.

TRINDADE JR., S-C. C. Cidades e centralidades urbanas na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 12, n. 21, p.305-334, 2015a.

TRINDADE JR., S-C. C. Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazônia. *Revista Mercator*, Fortaleza, v. 14, n. 4, Número Especial, p. 93-106, 2015b.

TRINDADE JR., S-C. C. *et al.* Uma cidade média na Amazônia oriental: a centralidade urbano-regional de Marabá no sudoeste do Pará. In: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (orgs.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Marabá e Los Angeles*. São Paulo: Expressão Popular, 2016.