

CIDADES E PORTOS NA AMAZÔNIA CENTRAL

CITIES AND PORTS IN THE CENTRAL AMAZON REGION

André Paiva Rodrigues¹

Resumo

Grandes projetos logísticos se instalam recentemente na Amazônia, fruto da dinâmica daquilo que poderíamos classificar como “agronegócio globalizado”. Este setor na sua procura por assegurar uma oferta permanente de bens agrominerais aos mercados internacionais e reduzir seus custos busca parceiras, investimentos e apoio à consecução de corredores de exportação na Região Norte e Nordeste (Arco Norte). Tais iniciativas promovem a construção e ampliação de portos em cidades ribeirinhas, com imensas consequências em seus sítios urbanos e entorno regional. Profundas transformações em sua base técnica, aumento demográfico e conflito com comunidades tradicionais são alguns destes impactos, dos quais procuramos avaliar no vale do Rio Tapajós, no município de Itaituba.

Palavras-chave: Amazônia, portos, urbanização, globalização, sistemas técnicos.

Abstract

Huge logistics projects have been installed recently in the Amazon region, as a result of the dynamics of what could be classified as “globalized agribusiness” – a sector that, in its quest to ensure a permanent supply of agromineral goods to international markets and reduce its costs, seeks partnerships, investments and support for the achievement of export corridors in the North and Northeast Region (North Arc). Such initiatives promote the construction and expansion of ports in riverside cities, with immense consequences on their urban sites and regional surroundings. Deep changes in its technical base, population increase and conflict with traditional communities are some of these impacts, which we seek to assess in the Tapajós River valley, in the municipality of Itaituba.

Keywords: Amazon region, ports, urbanization, globalization, technical systems.

Introdução

Nos últimos três decênios, o Brasil reforçou um padrão de crescimento e inserção internacional assentados na exploração intensiva de bens primários, sustentado tanto pelo reordenamento econômico da globalização neoliberal, quanto pela grande elevação no mercado externo dos preços dos alimentos, minérios e produtos semimanufaturados, demandados em grande escala pelas economias centrais e emergentes.

Os imperativos desta realidade promoveram, em anos recentes, diversos governos que agiram no sentido de organizar, a partir de diversas políticas territoriais, reformas institucionais e rearranjos produtivos uma matriz de desenvolvimento classificada como *neoextrativista* (SVAMPA, 2019) ou *exploradora de especialização produtiva* (OSÓRIO, 2012b), com fortes implicações socioeconômicas e ambientais.

Grandes projetos de infraestrutura, incorporações e “modernizações” viabilizaram este modelo, ampliando rapidamente as fronteiras da agroindústria, da mineração, da hidroeletricidade e de outros “projetos de desenvolvimento” (GTAgrária das AGBs Rio de Janeiro e Niterói, 2015, p. 182) que, em termos espaciais, significaram a contínua expansão da ocupação do território, crescimento das forças produtivas e da urbanização.

Na Amazônia brasileira, tais fenômenos impactaram significativamente seu povoamento e economia. Duas características marcantes passaram a predominar na região. A primeira é o crescimento da ocupação de seu território, acompanhada ou, antes, viabilizada, pela formação de eixos de transportes e infraestruturas ao longo e no entorno dos quais se concentram investimentos públicos e privados, inseridos na forma de grandes projetos. A segunda característica, decorrente da primeira, é a integração de partes da região a círculos mais amplos de relações, sob o influxo dos novos objetos e atividades instalados; um grande arco de povoamento e investimentos que acompanham a borda da floresta e, cada vez mais, seu interior produzindo núcleos expressivos de produção, formação de estoques e distribuição – comumente descritos como frentes ou fronteiras urbanizadas (BECKER, 2004).

A configuração de tais eventos, associados ao pacto de poder com os setores que conformam a mineração e o agronegócio, também alimentam na região a multiplicação dos conflitos sociais, ambientais e fundiários, que revelam a violência e as contradições entre atores cujos valores e projetos referentes ao uso do território são profundamente discrepantes.

Concebido, pois, como um espaço estratégico e um campo aberto à produção de *commodities*, com a vantagem competitiva de facilidade de escoamento para o mercado mundial (CASTRO, 2012), ações governamentais e empresariais cada vez mais se movimentam política e economicamente no esforço de acesso aos fundos territoriais amazônicos, promovendo uma incorporação baseada em megaprojetos de infraestrutura logística e de comunicação, ditos *eixos de integração*, com grandes implicações espaciais que, em parte, recuperam a visão geopolítica que orientou as políticas territoriais do período militar, entre 1964 e 1985 (CASTRO, 2012).

Nesta exposição, pretendemos apontar alguns dos impactos urbanos e regionais mais expressivos em municípios alcançados por megaempreendimentos logísticos, na chamada “Cunha do Tapajós” (BECKER, 2004), na Amazônia Central, em especial na cidade de Itaituba (PA). Intenta-se avaliar os sistemas técnicos fluviais instalados em trechos deste território (terminais e estações de transbordo de carga), que o transformaram em trecho logístico fundamental do agronegócio na Amazônia, a partir de 2014.

¹ Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela PUC de Campinas e também bacharel e licenciado em Geografia pela Universidade de São Paulo.

Tal avaliação permitirá a exposição de alguns aspectos mais gerais da urbanização na Amazônia brasileira e sua complexa interação com usos corporativos dos territórios e da acumulação com dominância financeira, assim como aspectos fundamentais da integração espacial em nações de capitalismo dependente, que suscitem inúmeras contradições socioeconômicas e políticas que suscitem.

A identificação e análise das transformações acumuladas nos sítios mencionados foram realizadas através de trabalhos de campo realizados em Itaituba e Santarém. Foram levantadas algumas 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.

O levantamento de tais fontes foi organizado e reinterpretado segundo os pressupostos teóricos que visam avaliar o uso do território sob o prisma das interações do fenômeno técnico com a produção econômica que, conforme esclarece Santos (1992) – um dos seus principais interpretes –, apontam para algumas das forças mais significativas da organização espacial.

Urbanização e fenômeno técnico recentes na Amazônia

Na visão de muitos analistas, o povoamento e urbanização da Amazônia são descritos como fenômenos complexos e diversificados. Diferentes interpretações têm sido esboçadas em estudos especializados (CORRÊA, 1987; CASTRO, 2008; VICENTINI, 2004; BECKER, 2013; TRINDADE JR., 2013). Contudo, o importante argumento que vê a consecução das cidades e do urbano na floresta como consequência do avanço das fronteiras do capitalismo, associado às estratégias de apropriação e domínio político deste imenso território, está presente na maioria das avaliações em curso.

Deste debate, interessa-nos mais particularmente expor que o povoamento e urbanização amazônicos, a partir da segunda metade do século XX, não podem ser compreendidos sem o exame das políticas territoriais concebidas e implementadas pelo Estado brasileiro, em associação com os grandes monopólios.

A lógica dominante no Brasil, e que presidiu as ações do Estado na região era a da doutrina de segurança nacional dos governos militares (1964-1985) – concebida no contexto de Guerra Fria e da luta capitalista contra o comunismo (OLIVEIRA, 1988), que moldou, no pensamento geopolítico, o ideário da necessidade do 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, desejada e imposta por setores oligopolistas nacionais e internacionais (OLIVEIRA, 1988; 1989).

Sob o lema do “integrar para não entregar” os governos militares “foram transformando em planos de desenvolvimento nacional brasileiro a estratégia da exploração para exportação dos recursos naturais do país” (OLIVEIRA, 1988, p. 10), com consequências sobre a urbanização e tecnicização regionais. Reorganizaram e aprofundaram ideias, mecanismos e projetos que existiam desde os governos de orientação nacional-desenvolvimentista, em especial o planejamento territorial muito difundido pela CEPAL e SUDENE.

Na Amazônia, portanto, o Estado interventor, na concepção geopolítica de então, foi capaz de formular projetos de integração e crescimento, os quais resultaram: 1) na abertura de fronteiras econômica em enormes trechos da Amazônia Legal, nas décadas

de 1970 e 1980 “que abriu o mercado de terras e de recursos e incentivou a ida de fluxos crescentes de migrantes para regiões mais centrais dos estados [amazônicos]” (CASTRO, 2008, p. 22); e, 2) na configuração de uma frente composta por povoados, cidades e redes que “constituíam uma manifestação do fenômeno urbano”, cuja feição particular está vinculada ao seu papel de bases logísticas das relações econômicas e dispositivos utilizados pelo Estado, no controle e na produção do espaço (BECKER, 1985, p. 367).

A análise conjunta destes fatores permite reconstruir o sentido que estruturou as cidades na fronteira. Conforme esclarece Machado (1999, p. 109), a urbanização foi o elemento organizador do sistema de povoamento, aquele que definiu “sua estrutura, seu conteúdo e sua evolução”. A fronteira é, nesta situação, “a outra face do espaço urbanizado” (BECKER, 1985, p. 358). Sua integração – efetuada através do espaço urbano, ou melhor, como espaço urbanizado –, apresenta formas diversificadas de consecução de cidades e redes.

Na Amazônia, são variados os padrões de urbanização engendrados, desde o rápido crescimento de cidades ribeirinhas – centros de práticas tradicionais, organizadores da economia e das relações com a hinterlândia rural – até a geração de inúmeros núcleos espontaneamente estruturados (CORREA, 1987; VICENTINI, 2004). Só partir dos anos 1970, o modelo de urbanização dirigido será elaborado, a exemplo dos projetos de colonização integrados (PCI) do Governo Federal, inspirados na ideia de “*urbanismo rural*” do INCRA (DIAS; CASTRO, 1986), e as chamadas “cidades empresas”, como Jarilândia, Carajás e Porto Trombetas, sedes de projetos agropecuários e mineradores.

Notável nessa nova situação foi a criação da Zona Franca de Manaus, e a tentativa de promover a industrialização numa cidade estrategicamente localizada no extremo norte do país; “uma espécie de área de produção internacional” dentro da Amazônia (OLIVEIRA, 1989, p. 111). Como consequência, conforme Becker (2013, p. 33) seguindo as estatísticas oficiais, a Amazônia foi a região que registrou as maiores taxas de crescimento urbano no país entre 1970 e 2000, “com uma população que aumentou de 35% em 1970, 40% em 1980, 61% em 1996, 69% em 2000, alcançando 72% em 2007 e 99,5% em 2010”.

Esta rápida aceleração da urbanização acarretou sérios problemas na região. Carência de serviços, equipamentos sociais e infraestrutura, favelização, “inchaço” e violência urbanas foram e ainda são característicos de suas cidades (VICENTINI, 2004). Mais recentemente, conforme dados do IBGE (2010), emergiram novas cidades decorrentes do desmembramento de municípios e também novos povoados, ou núcleos “protourbanizados”, vinculados ao processo de interiorização das atividades econômicas regionais, em especial da agropecuária e garimpo.

No interior deste quadro, caberia mencionar duas outras tendências que se observam. A primeira, referente à metropolização em algumas de suas maiores cidades, entre elas Belém, Manaus e São Luiz; uma segunda, ligada ao crescimento e ascensão de cidades médias na hierarquia urbana e economia regional, cidades cujo dinamismo está ligado ao apoio às atividades do agronegócio, como Rondonópolis, Santarém, Imperatriz e Marabá (COSTA; BECKER; ALVES, 2007).

Os grandes objetos e sistemas de engenharia, planejados e justificados enquanto de “projetos de desenvolvimento”, são centrais neste movimento. A “abertura” da Amazônia e sua incorporação ao mercado capitalista via adição crescente de infraestruturas econômicas, aumentam sua capacidade exportadora através da consecução de grandes eixos logísticos, impondo ao nível do território novas formas e ações.

Circuitos espaciais produtivos, conforme noção proposta por Santos e Silveira (2001), se viabilizam e se organizam regionalmente, sob o controle de grandes corporações transnacionais e da valorização financeira, aumentando ainda mais as capacidades do chamado “agronegócio globalizado” e do extrativismo que, em conjunto, criam, expandem e (ou) reajustam pequenos e médios núcleos urbanos, de hierarquias variadas, em cidades especializadas e funcionais à rede agroindustrial – ditas “cidades do agronegócio” (ELIAS, 2006).

O mercado de produtos e insumos primários, obtidos a partir da integração desta região, é impulsionado pelas empresas da agroindústria e mineração (grupos Amaggi, Bunge, Cargill, Vale), bancos (FMI, BIRD, Corporação Andina de Fomento, BNDES) e grandes empreiteiras (Odebrecht, Camargo Correa e Andrade Gutierrez) que, com seu enorme poder econômico, vem exercendo forte pressão não apenas pela ampliação da infraestrutura física amazônica, mas pelo conjunto de justificativas, discursos e normas que as viabilizam (COUTO, 2008).

Conforme expõe Farinello (2016), começa a sair do papel em anos recentes uma série de projetos de transportes que buscam encurtar a rota entre áreas produtoras no interior do país e os mercados externos demandantes de *commodities* agrícolas. Nestes projetos que envolvem integração intermodal, prossegue o autor, “iniciativas em hidrovias, rodovias e ferrovias registraram avanço para a abertura da chamada saída Norte, ou *Arco Norte*” – portos da região Norte e Nordeste do país, mais próximos de EUA, União Europeia e Ásia².

Tais projetos atraem investimentos estrangeiros que querem assegurar uma oferta permanente e módica de bens florestais, agropecuários e minerais; ações governamentais e empresariais, neste contexto, surgem revalorizando a “abertura”, construção e concessões na região amazônica – fenômeno que repõe os grandes projetos de “integração” das décadas de 1970 e 80, momento em que o estado brasileiro concebeu e impôs aquilo que Becker (2009) chamou de “malha tecno-política”, visando empreender uma apropriação física e controlar o território, tendo cidades como base logística para tais ações³.

Portos no rio Tapajós: a produção de complexos portuários na Amazônia Central e suas contradições socioespaciais

Endogeneizando a competição e a velocidade dos mercados internacionais, as administrações federais e estaduais recentemente promoveram um conjunto de medidas que tiveram como objetivo incrementar a produtividade em setores considerados estratégicos, impulsionando uma modernização territorial-produtiva e esforços exportadores na economia amazônica. Daí a preocupação constante com os “sistemas técnicos de movimento” (CONTEL, 2001), para reduzir os custos e, conseqüentemente, aumentar a rentabilidade e o desempenho econômico.

2 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, 2016.

3 “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).

O avanço do capital nacional e internacional, representado por grandes empresas apoiadas por políticas territoriais – Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); Programa de Investimentos em Logística (PIL); Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), assim como o atual portfólio estratégico do Ministério da Infraestrutura baseado em concessões, privatizações e parcerias público-privadas – precisam ser entendidos como articulados e complementares na região Amazônica, seguindo este mesmo objetivo.

Transformações verificadas na *tecnoesfera*, isto é, na materialidade do território, com a reestruturação dos meios de produção, circulação e comércio, são acompanhadas cada vez mais por alterações no padrão de regulação, gestão e negócios, assim como por discursos de valorização do transporte fluvial, do uso corporativo dos rios e da linguagem desenvolvimentista – uma *psicoesfera* que surge à guisa de formação de um ambiente favorável às estratégias do agronegócio, para suas atividades empresariais, compondo um *círculo de cooperação no espaço*, em noção proposta por Santos e Silveira (2001).

Algumas vias navegáveis passam a ser objeto de crescente controle por empresas e (ou) grupos políticos, por estabelecerem uma ligação entre grandes áreas produtoras e portos estratégicos e modernos; outras, por permitirem acesso e integração aos modais rodoviários e ferroviários de exportação, aumentando a fluidez e opções de circulação.

Se efetiva, pois, o acirramento das estratégias de apropriação do território e de recursos, responsáveis por conflitos em torno da terra.

No Médio Tapajós, o incremento dos portos, dos negócios agrologísticos e suas ações hegemônicas avançam sobre os direitos das comunidades – uma nova racionalidade outorgada pelas ações e objetos corporativos se instala em sua área. Poderíamos dizer, seguindo Santos (1992, p. 59), que nesta região as coisas se processam crescentemente “governadas de longe e regidas por imperativos distantes”, onde um novo padrão de regulação e construção de hidrovias, terminais portuários, armazéns etc., promovem fortes transformações nas cidades ribeirinhas – em especial, aquelas mais bem adaptadas física e institucionalmente, como Itaituba e Santarém, no Estado do Pará.

Conforme Andreoni (2020), já é enorme e crescente o número de portos fluviais privados propostos na Amazônia brasileira, muitos dos quais se encontram implementados ou em vias de expansão e modernização, com pouca ou nenhuma supervisão governamental. Desde 2013, ainda segundo o autor, comunidades locais veem múltiplos “portos fluviais industriais” serem construídos por gigantes transnacionais do agronegócio, transformando completamente os rios – que, durante séculos, foram navegados apenas por pequenos barcos e canoas – e as cidades ribeirinhas.

Hoje, os cerca de 100 portos fluviais industriais privados na Amazônia são parte essencial e integral do corredor logístico de crescimento mais rápido no Brasil [Arco Norte] – movendo mercadorias de forma barata e rápida do interior do país para a costa atlântica para exportação. Os portos fluviais do norte, que movimentam carga pelo rio Amazonas e seus tributários, mais do que dobraram sua participação no mercado na última década. Somente no primeiro semestre de 2020, quase 20% da soja e do milho do país fluíram ao longo dos principais rios da bacia amazônica [...] [com investimento de centenas de milhões de dólares] pelo menos 41 novos portos estão atualmente planejados ou em construção para os principais rios da região (ANDREONI, 2020, s/n).

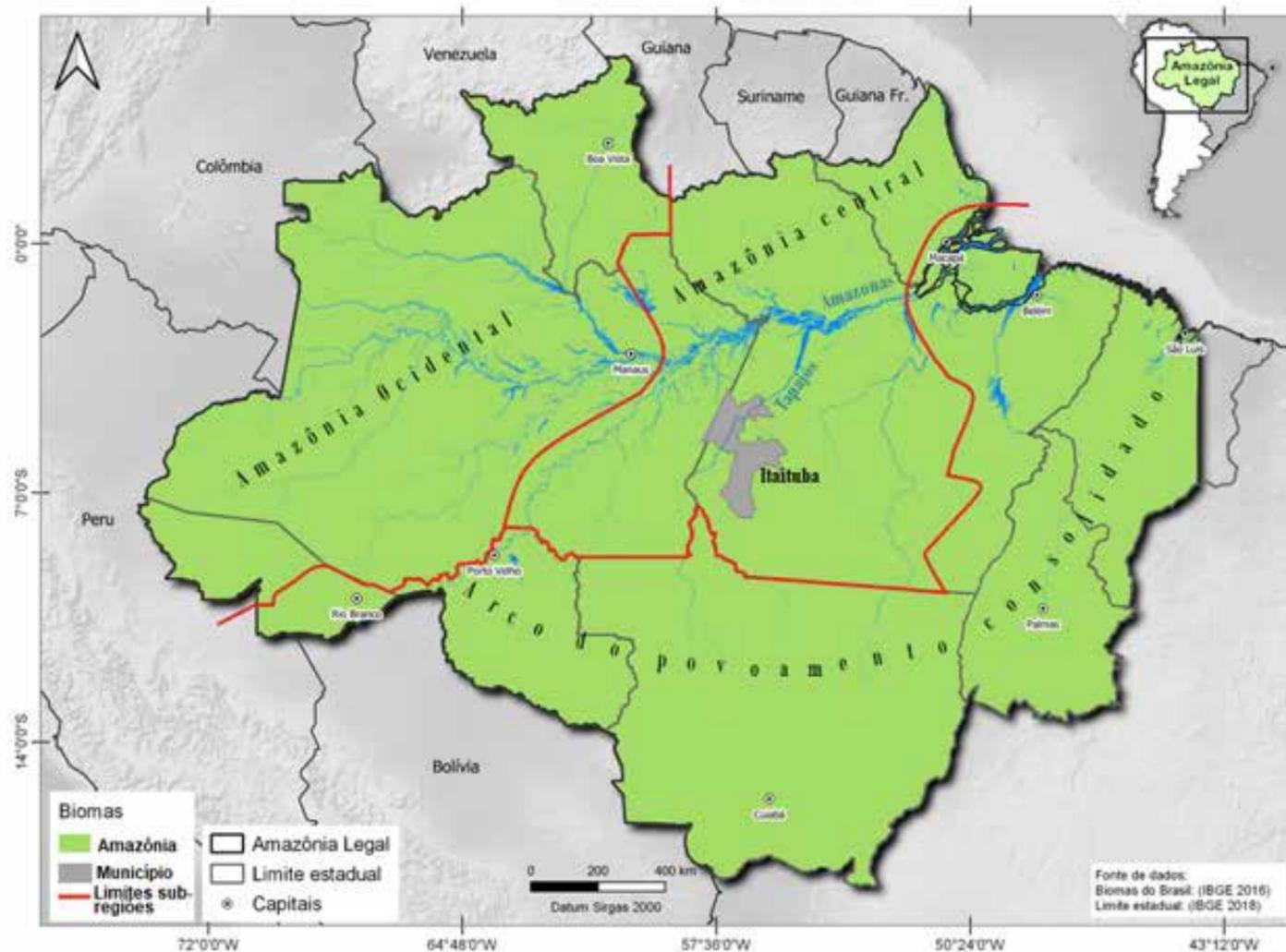


Figura 1 - Mapa do município de Itaituba e sub-regionalização esquemática da Amazônia Legal, a partir de IBGE (2019) e Becker (2004). Elaboração do próprio autor.

As transformações no vale do rio Tapajós são rápidas e intensas neste contexto. Desde pelo menos 2014, Itaituba e Ruranólis viram múltiplas estações de transbordo de cargas serem construídas e ampliadas por gigantes transnacionais do agronegócio, transformando seus até então pequenos distritos portuários em importantes nós da agrologística na Amazônia central (RODRIGUES 2018; BARROS, 2019). Santarém, na confluência com o rio Amazonas, muito mais ancorada numa estratégia do agronegócio para o escoamento de produtos do que os exemplos anteriores, também se encontra cingida por projetos de infraestrutura portuária e conflitos decorrentes destes, conforme apontam diversos relatórios de organização de direitos civis e ambientais⁴.

Tomemos como exemplo do que ocorre na chamada “Cunha do Tapajós” em seu mais recente “nó logístico”: o município de Itaituba (figura 01).

Conforme relata Schramm (2017, s/n), grupos ribeirinhos, indígenas, quilombolas e outras comunidades tradicionais que vivem às margens do Rio Tapajós, no distrito de Miritituba, em Itaituba, veem com preocupação a exploração econômica e ambiental do lugar. “Obras de pavimentação da BR- 163 e a construção de portos ao longo do rio já têm afetado a qualidade das águas e a produção de peixes da região”, algumas lideranças locais relatam, ainda de acordo com a autora, que pescadores são impedidos de acessar as áreas próximas aos terminais portuários das empresas.

Diversas restrições ambientais, relacionadas ao uso de recursos naturais coletivos

⁴ Entre elas *Terra de Direitos*, organização de Direitos Humanos que atua na defesa de direitos econômicos, culturais e ambientais e, atualmente, monitora violações de direitos em comunidades amazônicas. Disponível em <<https://terradedireitos.org.br/>> Acesso em: 14 mar. 2022.

do rio e acesso a espaços públicos, já encontram respaldo no próprio Plano Diretor do município de Itaituba (Lei municipal nº 2.884/15), aponta Rodrigues (2017). Este documento, de acordo com o autor, sofreu interferência da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Carga da Hidrovia do Tapajós (ATAP), entidade que obteve grande favorecimento em seu texto, dado o apoio financeiro que ofereceu em sua consecução. No Plano atual, há a reserva de toda a costa de Miritituba à função portuária, área anteriormente destinada à moradia, de acordo com o antigo Plano Diretor municipal, de 2006 (RODRIGUES, 2017, p. 19)⁵.

Seguindo a construção desses terminais portuários, outras violações de direitos das comunidades do município ocorrem. Desinformações sobre novos empreendimentos e ausência de audiências públicas, conflitos relacionados à falta de atenção ao direito de consulta prévia, livre e informada de indígenas e comunidades tradicionais são recorrentes, tanto por parte das empresas como da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas), 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 relata Schramm (2017, s/n), “mesmo as audiências públicas realizadas na região para a construção dos complexos portuários não tiveram uma divulgação efetiva, nem foram suficientes para inteirar os moradores da situação”.

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. A construção também não leva em consideração os impactos socioambientais cumulativos dos corredores logísticos mais amplos que agora estão tomando forma, dizem eles [...] o que a indústria portuária chama de um caminho relativamente verde para o desenvolvimento econômico em uma das regiões mais pobres do Brasil, ambientalistas e ativistas indígenas veem como uma grande ameaça para a floresta tropical mais biodiversa do mundo e suas comunidades tradicionais (ANDREONI, 2020, s/n).

A Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), conforme esclarece Schramm (2017, s/n) “garante o direito ao território de povos indígenas e tribais”. O decreto federal nº 6.040 de 2007 inclui, nessa última categoria, comunidades quilombolas, indígenas e grupos tradicionais ribeirinhos e determina que “esses grupos sejam consultados caso haja projetos e empreendimentos que poderiam afetar o modo tradicional de viver” (SCHAMM, 2017, s/n). Tal consulta, complementa a autora, deve seguir as regras estipuladas pela comunidade, povo ou grupo atingido, contudo as audiências públicas que estão previstas no processo de licenciamento ambiental destas novas estruturas portuárias não contemplam o que estabelece a Convenção 169.

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).

⁵ Cf. Capítulos III e IV do Plano Diretor Itaituba (Lei nº 2885/15), referentes a Atividades de Uso Compreendido por Categorias e Zonas Urbanas Especiais. Disponível em <<https://www.itaituba.pa.leg.br/leis/legislacao-municipal/2015/lei-2885-2015-dispoe-sobre-a-criacao-da-lei-de-zoneamento-urbano-e-disciplina-o-uso-e-a-ocupacao-do-solo-urbano-do-municipio-de-itaituba-e-da-outras-providencias/view>> Acesso em 10 fev.22.



Figura 2 – Hidrovia Tapajós-Teles Pires (Fonte: BRASIL, 2017, p. 43 – adaptado pelo autor).

Apesar das constantes denúncias e ações da justiça intermediando o conflito, inclusive com suspensão de instalações portuárias planejadas por empresas da agrologística, os impulsos construtivos e liberalizantes da regulação portuária não cessam no município. Desde 2013, “pelo menos 10 portos industriais, ligados ao agronegócio, foram construídos ao redor da cidade de Itaituba” e, ainda, “as autoridades locais dizem que mais de duas dúzias de outros portos estão planejados na cidade, pelo menos cinco deles para gigantes das *commodities*” (ANDREONI, 2020, s/n).

Neste cenário, a manutenção e melhoramentos na hidrovia Tapajós (Alto e Médio Tapajós), no trecho entre Itaituba e Santarém, assim como projetos de sua expansão e viabilidade no sentido do Baixo Tapajós, incluindo o rio Teles Pires, em Mato Grosso (MT), atraem milhões em recursos federais e privados, e avançam⁶. A expectativa é de que tais projetos incentivem a construção de eclusas onde agora existem cachoeiras, e serviços de dragagem e aprofundamento do leito dos rios, estendendo a hidrovia até as áreas produtoras de grãos no Mato Grosso, gerando enormes implicações às comunidades tradicionais e ao meio-ambiente (Figura 02).

Além dos portos, hidrovias e estradas, novos fluxos se instalam buscando o aproveitamento do potencial hidroelétrico do Tapajós. “O Oeste do Pará está no Plano Nacional de Energia, e empreendimentos como o Complexo Itapacurá podem

6 Cf. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT). Hidrovia Tapajós-Teles Pires. Disponível em <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/old/hidrovia-do-tapajos-teles-pires>> Acesso 02 Abr.22 e, igualmente, em BRASIL (2017, p. 42-44).

construir pequenas centrais hidrelétricas em Itaituba” (SCHRAMM, 2017, s/n). Outras localidades em seu entorno, são igualmente alvo de especulações, como a Usina Hidrelétrica (UHE) Jatobá, em fase de estudo de viabilidade. (SCHRAMM, 2017, s/n).

Considerando as transformações propriamente urbanas em Itaituba, haveria que se destacar, ainda, o relevante aumento na circulação de pesados veículos graneleiros e automóveis em áreas de seu perímetro urbano, seguido por incrementos populacionais e migratórios relevantes, descrito por alguns de seus observadores como suficientemente grande para uma modificação no cotidiano da população local e esgarçamento dos serviços públicos, inclusive com acréscimo nos casos de violência, uso de drogas, prostituição e maiores demandas por serviços socioassistenciais e locais de moradia (RODRIGUES, 2017a, 2017b e 2020; BARROS, 2019; ANDREONI, 2020).

Para ser ter uma ideia, o cadastro único da assistência social em Itaituba já estimava, em 2017, uma população superior a 130 mil habitantes no município (RODRIGUES, 2017b), número acima daquilo que foi estimado pelo IBGE em 2020 (101.541 habitantes).

O distrito de Miritituba, onde ficam instalados os terminais portuários, sofreu significativa expansão de sua rede urbana, com criação de novos bairros – Nova Miritituba, Jardim do Édem – e aumento nos preços dos alugueis, 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 o desaparecimento de atividades ligadas à agricultura de subsistência, pesca e coleta, em função das dinâmicas impostas pelos portos, descaracterizando seu aspecto original de zona rural (agrovila).

O sobre-uso do rio e das vias urbanas, com a circulação e presença crescente de veículos graneleiros – carretas, embarcações – e automóveis, promovem grande pressão sobre as vias urbanas, tendo como consequência um aumento excessivo no trânsito, inclusive com congestionamentos na BR-163, formação de nuvens de poeira e interferência no conforto ambiental com enormes implicações sobre a saúde e o ecossistema. Nesse quadro, a tomada ou apropriação privada de estradas e ruas pelos fluxos corporativos que se instalam, em especial nas épocas de transporte de safras, se tornam um dado ambiental do município, cuja mobilidade se dá, cada vez mais, definida em função das atividades das empresas hegemônicas.

As dimensões econômicas e sociais deste novo urbano demandam, por seu turno, novos objetos e sistemas técnicos para sua reprodução cotidiana, e soluções de seus “gargalos”. Desde a necessidade de expansão/melhoramento de vias públicas, até novos empreendimentos de solução agrologística surgem.

Iniciativas em ampliação e modernização de rodovias e ferrovias registram avanço no município e seu entorno. Entre elas, destacam-se a estrada de ferro entre Lucas do Rio Verde (MT) e Itaituba (Ferrogrão, EF- 170) – com extensão de 933 km e investimentos previstos que ultrapassam os R\$ 8,26 bilhões, apenas para sua implantação –, e a complementação de seus dois ramais: Santarenzinho (entre Itaituba/PA e Santarenzinho, distrito do município de Rurópolis/PA, com cerca de 32 km de extensão) e Itapacurá (localizado integralmente no município de Itaituba/PA, com aproximadamente 11 km de extensão), assim como o asfaltamento e concessão da BR-163 – com extensão de 1.009 km e investimentos de R\$ 1,76 bilhões –, ligando os distritos de Miritituba e Itapacurá, em Itaituba, aos principais terminais portuários do rio Tapajós e às áreas produtoras do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e o Sul do Brasil⁷.

7 Cf. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Informações sobre a Ferrogrão, disponível em

Em conjunto, estes grandes empreendimentos agregam negócios, trabalho e sistemas de engenharia no nível da *tecnoesfera* de Itaituba, produzindo uma reconfiguração da cidade, do campo e de suas relações. O aumento observado tanto do fenômeno econômico quanto técnico permite evidenciar uma crescente complexidade de sua organização espacial e fortes “ajustes” que ainda se encaminham, inclusive com começos de arranjos territoriais inéditos na região.

A articulação da cidade, assim como de outros sítios do município, procura conectar por rodovias, trilhos ou hidrovias, a produção do Centro-Oeste aos portos do Norte, a partir de uma proposta de organização territorial que busca o não cumprimento das condicionantes de um planejamento urbano e ambiental adequados.

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 que, simultaneamente, dispersam o crescimento da cidade e acumulam desmatamento em áreas que não são diretamente impactadas pelas grandes obras da agrologística. Estes mecanismos aumentam a pressão por equipamentos e serviços públicos – escolas, hospitais, redes de esgoto, habitações etc. – inexistentes nestas localidades.

Inicia-se, pois, a reprodução da estrutura territorial subdesenvolvida típica das cidades brasileiras, sobretudo quando alimentada pelo “exército de desempregados” que se formam por ocasião do término das obras, e pouca capacidade de absorção de trabalhadores pelos terminais portuários e demais atividades/setores formalizados de sua economia urbana⁸.

O contraste de tal realidade com anúncios da chegada de complexos imobiliários e turísticos de médio e alto padrão, como projeto *Itapacurá Park Residence*, termina por compor o cenário desta estrutura territorial. A segregação e estratificação dos grupos sociais em um mesmo espaço urbano aponta para uma oposição entre núcleos favorecidos e suas periferias, fenômeno que reproduz o “*apartheid* e racismo” das cidades do agronegócio, conforme nos reporta Peres e Merlino (2022) ao observarem as mais variadas “cidades da soja”, profundamente cindidas entre grupos definidos pela cor de pele, origem geográfica e renda.

Considerações finais

O presidente Jair Bolsonaro (2018-2022) em discurso na cerimônia de entrega da pavimentação dos trechos finais da BR-163, enfatizou que “governar é buscar não deixar obras paradas”⁹, provavelmente emulando a mentalidade tecnicista do presidente Washington Luís (1926-1930), quase um século antes, para o qual “governar é construir estradas”. Tal posicionamento revela o comprometimento que possui com as transformações que se acumulam na Amazônia, frequentemente justificadas através de velhos argumentos retirados de conceitos estratégicos nacionais¹⁰ – que,

⁸ <<https://portal.antt.gov.br/ferrograo-ef-170> e sobre a BR-163, disponível em <<https://portal.antt.gov.br/br-163-230-mt-pa>> Acessos em 20 mar. 2022.

⁹ Em 2019, a cidade que agora abriga inúmeras empresas logísticas e infraestruturas portuárias possui, segundo o IBGE, apenas 13,4% de sua população em ocupação formal. Cf. IBGE <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/itaituba/panorama>>. Acesso em: 03 mar. 2022.

⁹ Cf. *Entrega da BR-163 é um passo enorme para competitividade de MT*, no sítio eletrônico do Governo do Estado do Mato Grosso. Disponível em <<http://www.mt.gov.br/-/13767414--entrega-da-br-163-e-um-passo-enorme-para-a-competitividade-de-mt-afirma-governador>> Acesso em: 16 mar. 2022.

¹⁰ Cf. VALENTE, Rubens. *Teoria conspiratória da ditadura guia Bolsonaro na Amazônia*. Disponível em:

lamentavelmente, não são “conceitos”, nem “estratégicos” e tampouco “nacionais”.

O que temos, de fato, é o reforço de um padrão de reprodução do capital baseado em exportação de especialização produtiva (agropecuária) e, igualmente, da entrega dos recursos e terras aos grandes grupos oligopolistas nacionais e estrangeiros, em prejuízo de outras matrizes de desenvolvimento como, por exemplo, daquelas baseadas na chamada “bioeconomia” e na manutenção de direitos comunitários e modos de vida tradicionais.

Assim, conforme se argumentou, a onda de investimentos e projetos logísticos que se instalaram na Amazônia Central são substancialmente fruto da dinâmica daquilo que poderíamos classificar como “agronegócio globalizado”. Este setor, em sua procura por assegurar uma oferta permanente de bens agropecuários e minerais aos mercados internacionais, tem buscado parceiros, investimentos e recursos nas áreas de agricultura, eletricidade, mineração e pecuária, constantemente projetando formas de redução de seus custos – daí sua dependência de arranjos logísticos multimodais, com saída preferencialmente pelos portos das regiões Norte e Nordeste (mais próximos dos mercados demandantes de *commodities* e com custos de frete em média 30% mais baixos).

Estes investimentos, em conjunto, impõem inúmeras transformações urbanas e regionais. Em anos recentes, a Amazônia Central viu múltiplos portos serem construídos e ampliados por gigantes transnacionais do agronegócio, impactando fortemente seus rios e cidades ribeirinhas, transformados em nós dos circuitos espaciais de produção. O rio Tapajós, navegado durante séculos apenas por pequenos barcos e canoas, cada vez mais é parte essencial e integral dos esforços de constituição de grandes corredores de exportação no país; sua metamorfose de rio para hidrovia (Hidrovia Tapajós-Teles Pires) arrasta consigo o município de Itaituba, local das maiores e mais rápidas transformações.

Procuramos demonstrar que a construção de novos bairros, núcleos secundários e equipamentos urbanos, associados ao elevado afluxo de trabalhadores, veículos de carga, objetos e sistemas de engenharia portuária, compõem algumas das mais evidentes transformações no nível da *tecnoesfera* em Itaituba. Porém, a produção de novas vulnerabilidades, a partir da não observância dos direitos comunitários e sociabilidades tradicionais, talvez seja o impacto mais profundo deste modelo de “desenvolvimento”.

A constituição de uma *psicoesfera* em que se constrói o discurso do progresso, do caminho relativamente verde para o crescimento econômico, e da necessidade de geração de empregos e renda em uma das regiões mais pobres do país complementam o quadro – promessas que não se concretizam, e configuram um quadro crescente de aumento nas tensões e combates contra populações tradicionais e suas formas e meios de vida.

Em resumo, o horizonte de transformações que, por hora, se projeta nas relações entre portos e cidades na Amazônia Central, em especial no município de Itaituba, é um reforço de suas relações, comandadas pelas “indústrias agrícolas não urbanas”, dotadas de capacidade extremamente grande de impor transformações técnicas, institucionais e simbólicas à sua imagem e a partir de seus interesses – estes, por sua vez, cada vez mais internacionalizados em termos de produção e finanças.

<<https://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/>> Acesso em: 02 abr. 2022.

Referências

ANDREONI, Manuela. Portos na Amazônia se multiplicam e abrem novas rotas para China. In: *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.

BARROS, Márcio Júnior Benassuly. Da agrovila à nó logístico do agronegócio na Amazônia: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. In: *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.

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

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

BECKER, Bertha. *A urbe amazônica: a floresta e a cidade*. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2013.

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.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS e AVIAÇÃO CIVIL (MTPA). *Plano Mestre do Complexo Portuário de Santarém*. Secretaria Nacional de Portos, Brasília, 2017. Disponível em: <https://codomar.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_completa/pm28.pdf> Acesso em: 02 abr. 2022.

CASTRO, Edna. A questão urbana na Amazônia. Estudo e Problemas Amazônicos: *História Social e Econômica e Temas Especiais*, v. 2, 1992.

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

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

CONTEL. Fábio Betioli. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 2ª ed., São Paulo, Editora Record, 2001, p. 357-372.

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

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. Globalização e fragmentação do espaço agrícola do Brasil. In: *Scripta Nova*, Bracelona, vol. x, p. 59-81, 2006.

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

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo online*, 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/>> Acesso em: 14 out. 2020.

GTAgrária das AGBs Rio de Janeiro e Niterói. Os “grandes projetos de desenvolvimento” e seus impactos sobre o espaço agrário do Rio de Janeiro. In: MITIDIERO JÚNIOR, M. Antônio; GARCIA, Maria Franco; VIANA, Pedro Costa Guedes (org.). *A Questão Agrária no Século XXI*. Escalas, Dinâmicas e Conflitos Territoriais. São Paulo: Outras Expressões, 2015, p.181-224.

OSÓRIO, Jaime. Padrão de reprodução do capital: uma proposta teórica. In: FERREIRA et. ali. *Padrão de Reprodução do Capital*. Contribuições da teoria marxista de dependência. São Paulo: Boitempo, 2012a.

OSÓRIO, Jaime. América Latina: Novo padrão de especialização produtiva. In: FERREIRA et. ali. *Padrão de Reprodução do Capital*. Contribuições da teoria marxista de dependência. São Paulo: Boitempo, 2012b.

MACHADO, Lia Osório. A fronteira agrícola na Amazônia brasileira. In: *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 54, n. 2, p. 27-55, abr./jun. 1992.

MACHADO, Lia Osório. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. In: *Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro, Ano XIII, n. 1, 1999, p. 109-138.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. *Integrar para não entregar*. Políticas públicas e a Amazônia. Campinas, Papirus, 1988.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. *Amazônia: monopólio, expropriação e conflitos*. 2ª ed., Campinas, Papirus, 1989.

PERES, João; MERLINO, Tatiana. Apartheid e racismo nas cidades da soja. In: *O Joio e o trigo*. Jornalismo investigativo de alimentação, saúde e poder, mar. 2022. Disponível em: <<https://ojoioetrigo.com.br/2022/03/apartheid-e-racismo-nas-cidades-da-soja/>> Acesso 02 abr. 2022.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. Identificação, análise e relação de poder da política portuária no oeste do Pará (Itaituba). In: CASTRO, Edna. (Org.) *Territórios em transformação na Amazônia*. Saberes, rupturas e resistências. Belém: NAEA/UFGA, 2017a.

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

RODRIGUES, Jondison Cardoso. O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. In: *Revista NERA*. Presidente Prudente, ano 21, nº 42, pp. 202-228, Dossiê - 2018.

SANTOS, Milton. Objetos e ações: dinâmica espacial e dinâmica social. *In: Geosul*, n. 14, Ano VII, 1992.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 2ª ed., São Paulo, Editora Record, 2001.

SCHRAMM Franciele Petry. No Médio Tapajós, portos avançam sobre os direitos das comunidades. *In: Terra de Direitos*. Nov. de 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.

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

TRINDADE Júnior. Saint-Claire Cordeiro da. A natureza da urbanização na Amazônia e sua expressão metropolitana. *In: Geografaris*, n. 1, Vitória, 2000.

TRINDADE Júnior. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. *Revista IEB*, Instituto de Estudos Brasileiro, São Paulo, n. 50, p. 113-137, mar./set., 2010.