



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
DO TRÓPICO ÚMIDO

ELIANA SOUZA MACHADO SCHUBER

**NEODESENVOLVIMENTISMO, REESTRUTURAÇÃO URBANA E CIDADES
MÉDIAS NA AMAZÔNIA: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós**

BELÉM
2019

ELIANA SOUZA MACHADO SCHUBER

**NEODESENVOLVIMENTISMO, REESTRUTURAÇÃO URBANA E CIDADES
MÉDIAS NA AMAZÔNIA: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós**

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU), Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Universidade do Pará (UFPA) como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutora em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental.

Orientador: Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Junior.

BELÉM
2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a)
autor(a)

S384n Schubert, Eliana Souza Machado
Neodesenvolvimentismo, reestruturação urbana e
cidades médias na Amazônia : o exemplo de Itaituba na sub-
região do Tapajós / Eliana Souza Machado Schubert. — 2019.
384 f. : il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. Saint-clair Cordeiro da Trindade
Junior

Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em
Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de
Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará,
Belém, 2019.

1. Reestruturação Urbana. 2.
Neodesenvolvimentismo. 3. Modernização do Território.
4. Urbanodiversidade. 5. Itaituba. I. Título.

CDD 300

ELIANA SOUZA MACHADO SCHUBER

**NEODESENVOLVIMENTISMO, REESTRUTURAÇÃO URBANA E CIDADES
MÉDIAS NA AMAZÔNIA: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós**

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU), Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Universidade do Pará (UFPA), como requisito para obtenção do título de Doutora em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental.

Orientador: Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior.

Aprovada em: 04 de outubro de 2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Junior
(Orientador – PPGDSTU/NAEA-UFPA)

Profa. Dra. Edna Maria Ramos de Castro
(Examinadora interna – PPGDSTU/NAEA-UFPA)

Prof. Dr. Ricardo Theophilo Folhes
(Examinador interno – PPGDSTU/NAEA-UFPA)

Profa. Dra. Helena Lúcia Zagury Tourinho
(Examinadora externa - Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano / Universidade da Amazônia – UNAMA)

Prof. Dr. Luciano da Silva Guedes
(Examinador externo – Programa de Pós-Graduação em Demandas Populares e Dinâmicas Regionais / Universidade Federal do Tocantins – UFT)

Às minhas filhas, Ana Clara e Gabriella,
minhas maiores fontes de incentivo e
amor.

AGRADECIMENTOS

A participação de várias pessoas que caminharam ao meu lado – enquanto parceiras, companheiras e amigas no processo, por vezes conturbador, de conciliar o trabalho, o estudo, a escrita e o cotidiano familiar – foi essencial para a elaboração dessa tese. Nesse sentido, gostaria de expressar meus sinceros agradecimentos a todas estas pessoas, pela especial e valiosa ajuda!

À Deus, onisciente, que me deu a força necessária para resistir diante das muitas dificuldades enfrentadas.

À Universidade Federal do Pará (UFPA), instituição pública que proporcionou minha formação acadêmica *stricto sensu*.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo apoio financeiro que, na forma de bolsa, viabilizou os meus deslocamentos entre Itaituba e Belém para cursar as disciplinas, participar dos colóquios de orientação e de eventos científicos.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Saint-Clair Trindade Jr., por todas as contribuições durante o desenvolvimento dessa pesquisa, pelo aporte teórico de toda a obra de Milton Santos e da urbanodiversidade na Amazônia, bem como por ter me acompanhado no trabalho de campo em Itaituba, que foi essencial para a estruturação final dessa tese; agradeço, também, por todas as vírgulas corrigidas. Muito obrigada!

Aos professores do PPGDSTU/NAEA, pela percepção de suas análises, debates e construções que tanto me inspiraram nas disciplinas. Em especial, à Profa. Dra. Edna Castro, pelas contribuições de toda sua obra e enquanto membro das bancas de qualificação e de defesa, e à Profa. Dra. Mirleide Char Bahia, sempre tão incentivadora e afetuosa.

À Profa. Dra. Helena Tourinho, pelas participações nas bancas de qualificação e defesa. Obrigada pelas críticas e grandes contribuições!

Aos professores do IFPA, campus Itaituba, cuja parceria nas reposições e substituições de aula foi essencial em diversas situações em que tive que conciliar minha carga horária de trabalho com as viagens para as disciplinas do doutorado e para os colóquios de orientação, uma vez que a tramitação do processo em que solicitei o afastamento perdurou para além da conclusão do curso.

Aos professores do IFPA, campus Belém, pelo acolhimento, generosidade e apoio nesse último momento de escrita. Em especial, aos professores Samico, Adolfo, Braga e Nilton César.

Aos amigos do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Ordenamento Territorial e Urbanodiversidade na Amazônia (GEOURBAM-NAEA/UFPA), agradeço pelos diálogos nos colóquios e no “grupo clandestino”, que tanto me ajudaram na busca pelo conhecimento, bem como pelo acolhimento em momentos de desânimos e o convívio, sempre alegres.

À Itaituba e sua gente, pelo longo e fértil convívio, mas também, em especial, aos muitos amigos que lá fiz, entre as idas e vindas para participação nas audiências públicas e nos conselhos municipais, em especial à Ionelly, à Nayá, ao Jubal e à Elizete Gaspar (*in memoriam*).

A todos que enriqueceram sobremaneira essa tese, concedendo entrevistas, relatos e seus acervos pessoais de fotos. Em especial, à Profa. Regina Lucirene e ao Sr. Vilson Schuber, que forneceram materiais bibliográficos e fotográficos de grande valor acerca do histórico da cidade!

À minha família, pelo amor, paciência, encorajamento e compreensão em relação às ausências e atropelos. É uma grande felicidade ter uma família amorosa que tanto me dá apoio nas mais difíceis etapas da vida!

Ao Fabricio, por assumir meus sonhos como nossos e encarar tantos desafios sempre ao meu lado, me proporcionado afeto e encorajamento diante das minhas incertezas.

À Ana Clara e à Gabriella, por serem a maior alegria do meu dia-a-dia e pela compreensão da espera. Sem vocês nada faria sentido!

Aos meus pais, José Luiz e Ezeli, e à minha irmã Sabrina, pelo afeto, apoio incondicional e compreensão das ausências nos momentos que precisaram;

Ao meu amigo Helbert Michel, pela revisão e normalização do documento final. Obrigada por, recorrentemente, dizer: “tudo dará certo no final”!

Às amigas Eliana Bogeia e Jéssica Linhares Frederico, pela amizade e encorajamentos para alcançar esse sonho.

À família Hernandez, em nome da Fernanda, da Suzanne e da Cristianne, que tanto me apoiou, com amizade, nas manobras de conciliação do tempo das crianças e da escrita. Vocês foram um presente de Deus em nossas vidas, sou muito grata por tudo!

“E hoje sei, pensando neles, que não são barcos de ouro meus ideais. Que são feitos de papel tal como aqueles. Perfeitamente, exatamente iguais”.

(Guilherme de Almeida)

RESUMO

SCHUBER, Eliana Souza Machado. **Neodesenvolvimentismo, reestruturação urbana e cidades médias na Amazônia**: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós. 2019. 384 f. Tese (Doutorado em ciências do Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.

Considerando a modernização do território imposta pela política neodesenvolvimentista, essa tese de doutorado objetiva analisar o papel que as cidades intermediárias assumiram no conseqüente processo de reestruturação urbana ocorrido na região amazônica, tomando-se como exemplo o caso da cidade de Itaituba, na sub-região do Tapajós. À luz do materialismo histórico e dialético como método de interpretação e análise, os seguintes procedimentos metodológicos foram adotados: i) revisão bibliográfica de natureza teórico-conceitual de teorias, conceitos, categorias e noções pertinentes à temática em questão; ii) revisão bibliográfica de cunho histórico-geográfico relacionada à formação territorial da sub-região do Tapajós; iii) levantamento documental de dados secundários referente a sub-região do Tapajós, em especial à cidade de Itaituba; iv) entrevistas semiestruturadas junto a representantes do poder público municipal e das entidades sociais locais, além de moradores que vivem e/ou atuam na cidade de Itaituba; v) observação participante; e vi) análise e sistematização dos dados coletados à luz do referencial teórico previamente definido e revisado. Desse modo, observa-se que após a implementação dessa política e de todos os sistemas técnicos que dela foram decorrentes na sub-região do Tapajós, a cidade em estudo tanto conheceu um incremento de sua centralidade urbana quanto apresentou profundas transformações socioespaciais no seu ambiente urbano, evidenciadas a partir da reativação da migração, do crescimento do mercado imobiliário e da construção civil, da difusão de novas práticas de consumo e de lazer, dos contrastes revelados na estrutura intraurbana e do conseqüente agravamento das desigualdades; fato que permite concluir que, em razão dos processos desencadeados pelas políticas neodesenvolvimentista, Itaituba afirma-se como uma cidade média no contexto regional em que se insere.

Palavras-chaves: Reestruturação urbana. Neodesenvolvimentismo. Modernização do território. Urbanodiversidade. Itaituba.

ABSTRACT

SCHUBER, Eliana Souza Machado. **Neodevelopmentism, urban restructuring and medium-sized cities in the Amazon**: the example of Itaituba in the Tapajós sub-region. 2019. 384 f. Thesis (Doctorate in Social and Environmental Development Sciences) – Postgraduate Program in Sustainable Development of the Humid Tropics, Center for High Amazon Studies, Federal University of Pará, Belém, 2019.

Considering the modernization of the territory imposed by neo-developmental politics, this thesis aims to analyze the role that the intermediate cities assumed in the consequent process of urban restructuring that took place in the Amazon region, taking as an example the case of Itaituba, in the Tapajós sub-region. In the light of historical and dialectical materialism as a method of interpretation and analysis, the following methodological procedures are carried out: i) bibliographical review of theoretical and conceptual nature of theories, concepts, categories and notions relevant to the theme in question; ii) bibliographical review of historical-geographical nature related to the territorial formation of the Tapajós sub-region; iii) documentary survey of secondary data referring to the Tapajós sub-region, especially the city of Itaituba; iv) semi-structured interviews with representatives of the municipal government and local social entities, as well as residents living and/or working in the city of Itaituba; v) participant observation; and vi) analysis and systematization of the data collected in the light of the previously defined and revised theoretical framework. Thus, after the implementation of this policy and all the technical systems that resulted from it in the Tapajós sub-region, the city under study experienced an increase in its urban centrality as well profound socio-spatial transformations in its urban environment, evidenced by the reactivation of migration, the growth of the real estate market and the construction industry, the diffusion of new consumption and leisure practices, the contrasts revealed in the intraurban structure and the consequent worsening of inequalities; this fact allows us to conclude that, due to the processes triggered by neo-developmental policies, Itaituba asserts itself as an average city in the regional context in which it operates.

Keywords: Urban restructuring. Neodevelopmentism. Modernization of the territory. Urban diversity. Itaituba.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	–	Indicações das obras do PAC I na Amazônia	78
Figura 02	–	Indicação das obras do PAC 2 no eixo energia previstas no Estado do Pará	81
Figura 03	–	Indicação das obras do PAC 2 no eixo transportes previstas para o Estado do Pará	81
Figura 04	–	Fachada Frontal do Paço Municipal, sede da intendência municipal	131
Figura 05	–	Vista da rua principal de Itaituba, a rua da República	131
Figura 06	–	Trapiche de desembarque na orla de Itaituba	133
Figura 07	–	Vapor “Commandante Macedo” que fazia a linha direta à capital	133
Figura 08	–	Vista a partir do rio Tapajós, a Matriz de Sant’Ana, em Itaituba, no início da década de 1960	136
Figura 09	–	Vista de uma rua da cidade de Itaituba, na década de 1960	136
Figura 10	–	Indicação da abrangência territorial dos PICs Itaituba e Altamira	141
Figura 11	–	Escritório do INCRA localizado no distrito de Miritituba, construído no âmbito do PIC Itaituba	143
Figura 12	–	Casas dos funcionários do INCRA, localizadas no distrito de Miritituba, construídas no âmbito do PIC Itaituba	143
Figura 13	–	Hospedaria para colonos do PIC Itaituba, localizada no distrito de Miritituba	144
Figura 14	–	Vista da chegada da BR-230 ao rio Tapajós a partir do distrito de Miritituba, 1973	144
Figura 15	–	Presidente Médici em frente ao hospital da FSESP, no ato de sua inauguração em 1971	147
Figura 16	–	Primeiras ruas e casas do bairro Bela Vista, no ano de 1970	147
Figura 17	–	Supermercado Samuca, na Av. Hugo de Mendonça, década de 1970	150
Figura 18	–	Atracadouro (trapiche) em madeira para embarque e desembarque de pessoas e mercadorias na orla de Itaituba, 1970	154
Figura 19	–	Chegada dos alunos do projeto Rondon no aeroporto de Itaituba	154
Figura 20	–	Primeira balsa de travessia do rio Tapajós, conectando Itaituba a Miritituba, em 1979	156
Figura 21	–	Foto do porto da balsa de travessia sobre o rio Tapajós, em 1979	156
Figura 22	–	Chegada de imigrantes na balsa de Itaituba	161

Figura 23 – Serviços de drenagem no igarapé oriundo para sua sobreposição viária (Tv. 13 de maio)	161
Figura 24 – Tv. 13 de maio após obras de sobreposição do igarapé oriundo, em 1983	162
Figura 25 – Vista aérea da cidade de Itaituba, no ano de 1981	162
Figura 26 – Trapiche em madeira para a atracação de barcos, no ano de 1983	172
Figura 27 – Torre erguida no campo da Johil para a inauguração do Tramoeste, em Itaituba, em 1999	175
Figura 28 – Indicação do perímetro do PARNA da Amazônia (forma geométrica em vermelho) com a indicação do “dente da CAIMA”	197
Figura 29 – Indicação das UHEs planejadas para a bacia do Tapajós, segundo o PDE 2020	208
Figura 30 – Publico do seminário organizado pelo MPPA na cidade de Itaituba em maio de 2016	213
Figura 31 – Manifestação oral da cacique Munduruku Maria Anicéia durante o seminário promovido pelo MPPA, na cidade de Itaituba, no dia 24 de maio de 2016	213
Figura 32 – Manifestação da índia Munduruku, Alessandra Korap, durante a audiência pública promovida pelo MPF no ginásio poliesportivo do IFPA Campus Itaituba em maio de 2016	215
Figura 33 – Seminário da II Caravana em defesa do Rio Tapajós no ginásio da escola municipal Joaquim Caetano Corrêa, Itaituba (PA)	215
Figura 34 – Representantes do MAB impedindo a apresentação dos técnicos responsáveis pela elaboração do AAI com faixas e gritos de protesto durante o seminário realizado no auditório do IFPA – Campus Itaituba, em 2014	218
Figura 35 – Manifestação dos representantes do povo Munduruku, da aldeia Sai Cinza, durante o seminário de apresentação da AAI realizado no auditório do IFPA – Campus Itaituba, em 2014	218
Figura 36 – Indicação da linha imaginária do Arco Norte e dos empreendimentos portuários planejados sob essa perspectiva ..	223
Figura 37 – Rotas em processo de concessão do Projeto Arco Norte no Estado do Pará	223
Figura 38 – Comparações entre custos de transportes	226
Figura 39 – Imagens captadas de uma reportagem acerca de atoleiros que se formam nas rodovias BR-163 e BR-230, no trecho entre Itaituba (PA) e Rurópolis (PA)	226
Figura 40 – Manifestações em protesto à construção da Ferrogrão, em frente à Faculdade de Itaituba, onde aconteceria a audiência pública desse projeto na cidade de Itaituba (PA), em 2017	230

Figura 41 – Fluxograma do sistema multimodal para a exportação pelo corredor Centro-Norte	234
Figura 42 – Vista aérea do Posto Mirian V, um dos mais modernos postos de triagem do corredor Centro-Oeste, localizado no distrito de Campo Verde, Itaituba (PA)	234
Figura 43 – Maquete eletrônica da sequência do recebimento e transbordo dos grãos na ETC Miritituba (TERFRON/ BUNGE)	237
Figura 44 – Indicação das localizações das ETCs em operação no distrito de Miritituba	237
Figura 45 – Carretas na fila para acesso a balsa na orla da cidade de Itaituba (PA)	240
Figura 46 – Carretas na balsa de travessia entre Miritituba e Itaituba (PA) ...	240
Figura 47 – Vista lateral do FTG Bertolini ancorado as margens do rio Tapajós, distrito de Miritituba	242
Figura 48 – Foto das obras de manutenção na rodovia BR-163 em meio ao tráfego pesado de carretas, em 2018, no trecho entre as cidades de Trairão (PA) e Itaituba (PA)	242
Figura 49 – Indicação das instalações pertencentes ao complexo da CAIMA/ ITACIMPASA	247
Figura 50 – Fotos do protesto dos funcionários da Caima, em 2016, devido ao atraso no salário que repercutiu no bloqueio da BR-230	249
Figura 51 – Indicação das minas Palito e São Chico, pertencentes à Mineração Serabi Gold	251
Figura 52 – Esquema hierárquico segundo a Região de Influência de Belém, REGIC 2007	258
Figura 53 – Indicação da Região de Influência de Belém, segundo REGIC 2007	258
Figura 54 – Intensidade de ligações rodoviárias e hidroviárias diretas entre as cidades brasileiras e Itaituba	260
Figura 55 – Vista da orla de Itaituba onde se observa a superposição dos processos socioeconômicos	273
Figura 56 – Desenho (layout) estrutural da ETC Itaituba com a identificação das áreas do porto e do retro-porto	274
Figura 57 – Foto ilustrando a visão da área do porto das ETC a partir do rio Tapajós	274
Figura 58 – Mosaico de fotos da feira do produtor rural	276
Figura 59 – Mosaicos de fotos da feira livre da 16ª Rua, bairro Bela Vista	277
Figura 60 – Mosaico de fotos da feira da Mulher Rural que ocorre mensalmente na praça do Congresso em Itaituba	279

Figura 61 –	Mosaico de fotos do Navio Leão IV que realiza, em dias alternados, a viagem entre as cidades de Itaituba a Santarém, aportado na orla de Itaituba aguardando o embarque dos passageiros. Ao lado, uma foto da área aberta dos navios onde os passageiros se acomodam em redes	282
Figura 62 –	Mosaico de fotos com as visões externa e interna de uma lancha que viaja regularmente entre as cidades de Itaituba a Santarém	282
Figura 63 –	Foto do porto da Reicon com a vista do caminho em terra onde a balsa é aportada para o desembarque e embarque de mercadorias diversas	282
Figura 64 –	Mosaico de fotos ilustrando a antiga caminhonete D-20 adaptada com bancos e cobertura lonada na carroceria (“pau de arara”), utilizada pela cooperativa Buburé para o transporte de passageiros, e os atuais micro-ônibus	286
Figura 65 –	Imagem da Av. Getúlio Vargas, onde se forma a fila de acesso à balsa que realiza a travessia do rio Tapajós, local também de embarque nos ônibus intermunicipais. Ao lado, as agências de vendas de passagem localizadas na mesma avenida	286
Figura 66 –	Agência de vendas de passagem localizadas na orla do distrito de Miritituba, onde também ocorre o embarque e desembarque nos ônibus	286
Figura 67 –	Passageiros do aeroporto de Itaituba embarcando no avião da MAP Linhas Aéreas que atualmente realiza a rota para as capitais Belém e Manaus com exclusividade	289
Figura 68 –	Visão dos Silos da ETC HBSA, a partir da Transportuária	293
Figura 69 –	Mosaico com fotos que ilustram as características da Transportuária, a via de acesso às ETCs no distrito de Miritituba	293
Figura 70 –	Fotos das fachadas de alguns dos principais destaques do comércio representativo do circuito superior na Av. Dr. Hugo de Mendonça	298
Figura 71 –	Compras de ouro localizadas nas proximidades da Av. Dr. Hugo de Mendonça	298
Figura 72 –	Fachada do Itaituba Shopping voltada para a Av. Dr. Hugo de Mendonça	300
Figura 73 –	Fotos do barracão de eventos culturais durante o casamento comunitário realizado em 2018, pela SEMDAS, para 300 casais	300
Figura 74 –	Mosaico de fotos da fachada frontal do terminal hidroviário e da plataforma de embarque, logo após a conclusão das obras de reforma e ampliação, em 2014	301

Figura 75 – Imagem aérea da reforma e ampliação do hidroviário na orla de Itaituba, em 2014	301
Figura 76 – Foto com visão geral da área comercial ao longo da Travessa João Pessoa	303
Figura 77 – Algumas das principais atividades comerciais localizadas no trecho urbano da Avenida Transamazônica	303
Figura 78 – Fachada frontal da edificação construída para abrigar a UPA	312
Figura 79 – Mosaico com fotos das etapas de construção do Hospital Regional do Tapajós, no período de 2012 a 2019	312
Figura 80 – Vista da cidade a partir do rio Tapajós identificando o volume concorrente da Igreja Matriz e do Hospital Regional, em 2018 ...	313
Figura 81 – Sede de instituições federais e estaduais instaladas na cidade de Itaituba: Tribunal de Justiça do Estado do Pará (esq. sup.); Justiça federal - Subseção Judiciária (dir. sup.); Polo Administrativo Regional do MPPA (esq. inf.) e escritório do DNPM (dir. inf.)	313
Figura 82 – Mosaico de fotos com a visão frontal de residenciais de casas térreas	316
Figura 83 – Mosaico de fotos com a visão frontal de residenciais com casas de dois pavimentos	316
Figura 84 – Mosaico de fotos com a fachada de dois edifícios de aluguel de kit net	316
Figura 85 – Folder promocional de lançamento do Residencial Jardim América da Buriti Imóveis Ltda	321
Figura 86 – Mosaico de imagens promocionais do Loteamento Campo Belo, disponíveis no perfil do Facebook da empresa Campo Belo	321
Figura 87 – Visão aérea do Residencial Cidade Nova, da JJP Incorporadora	322
Figura 88 – Vista do Loteamento Pérola do Tapajós a partir da rodovia Transamazônica e da Maquete eletrônica do Pérola Shopping, planejado para compor sua estrutura interna	322
Figura 89 – Mosaico com a imagem da maquete eletrônica do Residencial Tururi e do Edifício Golden Ville, e, embaixo das mesmas, a frente dos respectivos terrenos onde estão previstas suas construções	324
Figura 90 – Fotos ilustrando duas categorias de residenciais do programa MCMV na cidade de Itaituba, o MCMV Piraicanã I (Faixa 1) e o Residencial Belas Terras (Faixa 2)	326
Figura 91 – Demarcação do trajeto do igarapé Oriundo, da nascente até o desaguamento no rio Tapajós	328
Figura 92 – Edificações identificadas sobre o leito do igarapé Oriundo	328

Figura 93 –	Chegada dos carros que compuseram a caravana “rota da integração” ao porto da balsa no distrito de Miritituba; recepção pelas lideranças política locais e mesa composta para a reunião que ocorreu nessa ocasião	333
Figura 94 –	Peixe Tambaqui congelado proveniente do Estado do Mato Grosso desembarcando no mercado municipal de Itaituba, de onde segue para diversos comércios e feiras livres	333
Figura 95 –	Exemplos de comercio do peixe Tambaqui na cidade de Itaituba. No primeiro caso, em que é comercializado vivo, e no segundo, onde é comercializado assado na brasa em restaurante na praça do ginásio de esportes	334
Figura 96 –	Fachada da agência do Sidredi, em Itaituba, 2018	334
Figura 97 –	Fotos da carreata que ocorreu em Itaituba, no dia 22 de setembro de 2011, em favor do “Sim Tapajós”	336
Figura 98 –	Fotos de dois momentos do Presidente do ICPET, Jean Carlos Leitão, primeiro durante apresentação da nova logomarca do movimento em Santarém; e ao lado, participando da audiência pública em Itaituba, que culminou na criação do comitê local	338
Figura 99 –	Fachada frontal da sede do Consorcio Tapajós, em Itaituba	341

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 –	Localização da sub-região do Tapajós	31
Mapa 02 –	Evolução da Malha Urbana de Itaituba	177
Mapa 03 –	Evolução das áreas protegidas na sub-região do Tapajós	187
Mapa 04 –	“Grandes objetos” na sub-região do Tapajós	204
Mapa 05 –	Conexões de Itaituba em nível global, no ano de 2018	244
Mapa 06 –	Loteamentos Urbanos em Itaituba, 2018	317

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 –	Padrão de ordenamento territorial misto: dendrítico-retangular (1850-1960)	100
Quadro 02 –	Padrão de ordenamento territorial complexo: anastomosado (a partir de 1960),	111
Quadro 03 –	Identificação das terras indígenas na sub-região do Tapajós ...	188
Quadro 04 –	Unidades de Conservação Federal na sub-região do Tapajós .	195
Quadro 05 –	Projetos previstos para a sub-região do Tapajós por meio de políticas neodesenvolvimentistas	205
Quadro 06 –	Novos projetos hidrelétricos a serem viabilizados de 2015 a 2019 na região norte	206
Quadro 07 –	Estações de Transbordo de Cargas (ETCs), segundo informações disponibilizadas nos documentos do processo de licenciamento	238
Quadro 08 –	Instituições de nível técnico, superior e de pós-graduação ensino superior com cursos regulares, em 2018	305
Quadro 09 –	Hospitais privados na cidade de Itaituba, em 2018	306
Quadro 10 –	Centro de Especialidades Médicas em Itaituba, 2018	308
Quadro 11 –	Incorporadoras que atuam em Itaituba	319
Quadro 12 –	Empreendimentos do programa MCMV de faixa 1 em Itaituba, 2018	325
Quadro 13 –	Organizações sociais com maior representatividade na cidade de Itaituba, 2018	344
Quadro 14 –	A cidade de Itaituba e sua centralidade urbana na sub-região do Tapajós	355

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Investimento previsto no PAC 2, por eixo	79
Tabela 02 – Níveis de ligações dos “demais temas”, de ordem 1 a 4, onde o destino é Itaituba, segundo REGIC 2007	265
Tabela 03 – Dados de exportação agregados por ano, relativos ao complexo de soja e milho nos municípios de Itaituba (PA); Santarém (PA); Barcarena (PA) e Santana (AP) – 2018	275
Tabela 04 – Valor adicionado dos setores econômicos, impostos e PIB, no Município de Itaituba, 2003-2016	295

LISTA DE GRÁFICO

Gráfico 01	–	Evolução do preço do ouro, 1970-1980 (média anual em US\$)	158
Gráfico 02	–	População total segundo situação da unidade domiciliar levantado nos censos 1970-2010	167
Gráfico 03	–	Percentual da potência de instalação planejada por UHEs que compõe o Complexo Hidrelétrico do Tapajós, segundo PDE 2019	209
Gráfico 04	–	Cotação média do ouro no mercado internacional no período 2001-2010	253
Gráfico 05	–	Frequência total de saídas de veículos no par de ligação Pará.	261
Gráfico 06	–	Movimento de passageiros registrado nos aeroportos das cidades do Estado do Pará	263
Gráfico 07	–	Movimento de cargas registrados nos aeroportos das cidades do Estado do Pará	264
Gráfico 08	–	Quantidade de pousos e decolagens registradas no aeroporto de Itaituba a partir de 2003	287
Gráfico 09	–	Número de unidades empresariais de Itaituba	292
Gráfico 10	–	Pessoal ocupado total e assalariado	294

LISTA DE SIGLAS

AAI	Avaliação Ambiental Integrada
ADT	Agenda de Desenvolvimento Territorial
AHE	Aproveitamento Hidrelétrico de Energia
ALCA	Área de Livre Comércio das Américas
ALUMAR	Consórcio de Alumínio do Maranhão
ALUNORTE	Alumina do Norte do Brasil S.A.
AMOT	Associação dos Mineradores de Ouro do Tapajós
AMPORT	Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica
ANA	Agência Nacional de Águas
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANEEL	Agência Nacional de Energia Elétrica
ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
ANTT	Agência Nacional de Transporte Terrestre
APA	Área de Proteção Ambiental
APP	Áreas de Proteção Permanente
APROSOJA	Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso
ARCON-PA	Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará
ASEII	Associação Empresarial e Industrial de Itaituba
ASFITA	Associação dos Filhos e Filhas de Itaituba
ATAP	Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tapajós
BACEN	Banco Central do Brasil
BASA	Banco da Amazônia
BEC	Batalhão de Engenharia e Construção
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIS	Batalhão de Infantaria de Selva
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAIMA	Companhia Agroindustrial de Monte Alegre
CAMGA	Programa de Controle Ambiental da Garimpagem no Rio Tapajós
CAUC	Cadastro Único de exigências de transferências voluntárias
CDL	Câmara de Dirigentes Lojistas de Itaituba
CEF	Caixa Econômica Federal
CEFETS	Centros Federais de Educação Tecnológica
CELPA	Centrais Elétricas do Pará
CEMPRE	Cadastro Central de Empresas
CEPAL	Comissão Econômica para América Latina
CEPLAC	Comissão Executiva de Planejamento da Lavoura Cacaueira
CFEM	Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais
CIANPORT	Companhia Norte de Navegação e Portos
CIBRAZEM	Companhia Brasileira de Armazenamento
CNAE	Campanha Nacional de Alimentação Escolar

CNT	Confederação Nacional de Transportes
CPPI	Conselho do Programa de Parcerias e Investimentos
CODEC	Companhia de Desenvolvimento Econômico do estado do Pará
COEMA	Conselho Estadual de Meio Ambiente do Pará
COMTRI	Coordenadoria Municipal de Trânsito de Itaituba
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONDESSA	Consortio pelo Desenvolvimento Socioambiental da BR-163
COSANPA	Companhia de Saneamento do Pará
CPRM	Serviço Geológico do Brasil
CPT	Comissão Pastoral da Terra
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
DFS	Distrito Florestal Sustentável
DIPLAN	Diretora de Planejamento do Município de Itaituba
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral
DST	Doenças Sexualmente Transmissíveis
EDLP	Estação da Luz Participações Ltda
EETEPA	Escola de Ensino Técnico do Pará
EIA	Estudos de Impacto Ambiental
EMATER	Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Pará
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
ENIDS	Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento
EPE	Empresa de Pesquisa Energética
ETC	Estações de Transbordo de Cargas
FAPESPA	Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas do Pará
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FLONA	Floresta Nacional
FMI	Fundo Monetário Internacional
FNS	Fundação Nacional de Saúde
FSESP	Fundação de Serviços Especial de Saúde Pública
FTG	Flutuante de Transbordo de Grãos
FUNAI	Fundação Nacional do Índio
FUNRURAL	Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural
G-7	Grupo dos 7 Países Mais Industrializados do Mundo
HBSA	Hidroviás do Brasil S.A.
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBDF	Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBIO	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadoria Estadual
ICPET	Instituto Cidadão Pró-Estado do Tapajós
IDESP	Instituto do Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Pará
IFPA	Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Estado do Pará

IHGTA	Instituto Histórico e Geográfico do Tapajós
IOF	Imposto sobre Operações Financeiras
IIRSA	Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
INPA	Instituto Nacional de Pesquisas Amazônicas
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
ISS	Imposto sobre Serviço Municipal
ITACIMPASA	Itaituba Indústria de Cimentos do Pará S/A
ITERPA	Instituto de Terras do Pará
JUCEPA	Junta Comercial do Estado do Pará
LDC	Louis Dreyfus Company
LI	Licença de Instalação
LO	Licença de Operação
LP	Licença Prévia
MAB	Movimento dos Atingidos por Barragens
MacroZEE	Macrozoneamento Ecológico e Econômico da Amazônia Legal
MCMV	Minha Casa Minha Vida
MDIC	Ministério da Economia, comércio exterior e serviços
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MME	Ministério de Minas e Energia
MPF	Ministério Público Federal
MPPA	Ministério Público do Pará
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
PAC	Plano de Aceleração do Crescimento
PARNA	Parque Nacional da Amazônia
PAS	Plano Amazônia Sustentável
PCAMGA	Programa de Controle Ambiental da Garimpagem no Rio Tapajós
TAPAJÓS	Tapajós
PCH	Pequenas Centrais Hidrelétricas
PDE	Planos Decenais de Expansão de Energia
PDM	Plano Diretor Municipal
PEANN	Plano Estadual de Atração de Novos Negócios
PEC	Proposta de Emenda à Constituição
PER	Programa de Exploração de Rodovia
PGC	Projeto Grande Carajás
PIB	Produto Interno Bruto
PIC	Projetos Integrados de Colonização
PIL	Programa de Investimento em Logística
PIN	Programa de Integração Nacional
PLIP	Projeto de Lei de Iniciativa Popular
PMI	Prefeitura Municipal de Itaituba
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNAC	Política Nacional de Aviação Civil
PNDR	Política Nacional de Desenvolvimento Regional
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transporte
PNTN	Política Nacional de Transporte Hidroviário
POLAMAZONIA	Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da

	Amazônia
PPA	Plano Plurianual
PPG-7	Programa Piloto Internacional para Conservação das Florestas Tropicais Brasileiras
PPI	Programa de Parcerias e Investimentos
PPP	Parcerias Público-Privadas
PRONAF	Fortalecimento da Agricultura Familiar
PROTERRA	Programa de Redistribuição de Terras
ProUni	Programa Universidade para todos
RADAM	Projeto Radar da Amazônia
REGIC	Região de Influência das Cidades
REICON	Rebello Indústria Comércio e Navegação Ltda
RESEX	Reserva Extrativista
RDC	Regime Diferenciado de Contratação
RI	Reservas Indígenas
RI TAPAJÓS	Região de Integração Tapajós
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
RI TAPAJOS	Região de Integração do Tapajós
SAGRI	Secretaria de Estado da Agricultura do Pará
SEDAP	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agropecuário e da Pesca
SEDEME	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia
SEFA	Secretaria Estadual de Fazenda
SEGUP	Secretaria de Segurança Pública do Estado do Pará
SEICOM	Secretaria de Indústria e Comércio do Estado do Pará
SEMAGRA	Secretaria Municipal de Agricultura de Itaituba
SEMAS	Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade
SEMED	Secretaria Municipal de Educação
SEMDAS	Secretaria Municipal de Assistência Social
SEMSA	Secretaria Municipal de Saúde
SENAR	Serviço Nacional de Aprendizagem Rural
SEP	Secretaria Especial de Portos
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SESP	Fundação de Serviços Especial de Saúde Pública
SEPLAN	Secretaria de Planejamento
SICREDI	Sistema de Crédito Cooperativo
SIPRI	Sindicato dos Produtores Rurais de Itaituba
SPVEA	Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia
SUCAM	Superintendência de Campanhas de Saúde Pública
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
TI	Terras Indígenas
TELEPARA	Telecomunicações do Pará
TRAMOESTE	Sistema de Transmissão Elétrica do Oeste do Pará
TRT	Tribunal Regional do Trabalho
TUP	Terminais Portuários de Uso Privado
UBS	Unidade Básica de Saúde
UC	Unidades de Conservação

UFOPA	Universidade Federal do Oeste do Pará
UFPA	Universidade Federal do Pará
UHE	Usina Hidrelétrica
UPA	Unidade De Pronto Atendimento
USAGAL	União dos Sindicatos e Associações de Garimpeiros da Amazônia Legal
UTFPR	Universidade Tecnológica Federal do Paraná
UTI	Unidade de Tratamento Intensivo
VA	Valor Adicionado
VTE	Vetor Tecnoecológico
VTI	Vetor Tecnoindustrial
ZE	Zona Eleitoral
ZEE	Zoneamento Ecológico-Econômico
ZFM	Zona Franca de Manaus

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	26
1 A AMAZÔNIA E AS POLÍTICAS TERRITORIAIS NEODESENVOLVIMENTISTAS	45
1.1 A trajetória desenvolvimentista e a Amazônia	46
1.2 O neodesenvolvimentismo e a “nova” fase das políticas territoriais	66
2 O PAPEL DAS CIDADES EM FACE DAS ESTRATÉGIAS DE ORDENAMENTO TERRITORIAL NA AMAZÔNIA	92
2.1 A configuração territorial e a rede urbana dendrítica	94
2.2 As estratégias de integração e a fronteira urbana	102
2.3 As políticas neodesenvolvimentistas e o papel das cidades	117
2.4 Itaituba: da rede urbana dendrítica à complexidade da configuração urbana atual	125
3 O NEODESENVOLVIMENTISMO E OS “GRANDES OBJETOS” NO TAPAJÓS	179
3.1 Tapajós: uma sub-região estratégica para os eixos de desenvolvimento regional	180
3.2 Os sistemas de objetos e os sistemas de ação	202
3.3 Itaituba: centralidade urbana e emergência de uma cidade média no contexto sub-regional	254
4 O LOCAL, O REGIONAL E O GLOBAL: ITAITUBA, ENTRE VERTICALIDADES E HORIZONTALIDADES GEOGRÁFICAS	267
4.1 A cidade de Itaituba: intermediação entre a ordem próxima e a ordem distante	269
4.2 As transformações na tecnosfera local	290
4.3 As transformações na psicosfera e a difusão da sociedade urbana	329
4.4 Impactos, tensões e resistências: particularidades de uma cidade média amazônica	340
CONSIDERAÇÕES FINAIS	351
REFERÊNCIAS	357
APÊNDICE A - Formulário de coleta de dados das clínicas médicas	381
APÊNDICE B - Formulário de coleta de dados dos loteamentos urbanos	382
APÊNDICE C - Roteiro de entrevista semiestruturada	383
APÊNDICE D - Design do Projeto de Pesquisa	384

INTRODUÇÃO

A problemática a ser desenvolvida neste estudo tem como pressuposto o entendimento do espaço como um conjunto indissociável, de que participam, de um lado, “certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento” (SANTOS, 2014, p. 30-31). A percepção de Santos ([1994] 2008a) acerca das mudanças relacionadas à modernização do território brasileiro, que não ocorre de forma homogênea e igualitária, desperta a necessidade de entendimento das particularidades regionais da urbanização brasileira.

As diferenças entre os espaços provêm da forma que os seus componentes variam qualitativa e quantitativamente segundo o lugar, como também pela variação das suas combinações e de seus processos de fusão (SANTOS, [1979] 2008b, p. 20). Nesse sentido, entendida como um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si, a rede urbana brasileira apresenta significativas diferenças regionais relacionadas, especialmente, às configurações territoriais e ao grau de adensamento urbano (CORRÊA, R., 1987).

Na região amazônica, foco deste estudo, a identificação dos processos urbanos a partir das especificidades e repetições que caracterizam as sub-regiões é determinante para o entendimento que ultrapasse os limites da recorrente e generalizada visão homogênea desse extenso território, posicionado ora pessimista, frente à devastação da floresta, ora, excessivamente otimista, frente à descoberta de recursos naturais valiosos (THÉRY, 2005, p. 37). Assim, percebe-se a convergência de relações, temporalidades, espacialidades e padrões territoriais diferenciados que Trindade Jr. (2015a) trata como a “urbanodiversidade regional”, identificada “quando consideramos a diversidade de interesses e de agentes que compõem e produzem a diferenciação do espaço intrarregional” (TRINDADE JR. *et al.*, 2011, p. 117).

A partir da década de 1960, as cidades amazônicas ganharam destaque na estrutura urbana regional, com o rompimento dos padrões de organização espaciais até então estabelecidos pela economia extrativista do látex¹. Esse rompimento foi

¹ Conforme Machado (1999, p. 112), a própria natureza da economia extrativista do látex não permitia o pleno desenvolvimento da rede urbana, pois se baseava na relação mercantil simples, não monetária, através da troca de trabalho por mercadorias, bem como o endividamento dos trabalhadores por meio do sistema de aviação. No entanto, proporcionou o impulso inicial importante ao desenvolvimento da urbanização na região por meio da conexão entre as cidades,

consequente da implantação dos programas governamentais de planejamento do desenvolvimento regional que visava à promoção da modernização do espaço amazônico no contexto de políticas do pós-guerra e dos princípios ideológicos da integração nacional (BECKER, 1999; MACHADO, 1999; KOHLHEPP, 2002).

Com base na literatura regional, Trindade Jr. *et al.* (2016) sintetiza a atuação estatal nessa região durante os regimes militares (1960-1980) destacando os seguintes elementos no processo de produção do espaço regional:

a) as rodovias como novos eixos de circulação; b) presença marcante do Estado através de incentivos, da criação de infraestrutura e de repartições públicas; c) criação de órgãos de planejamento e financiamento; d) projetos de colonização agropecuários; e) estrutura fundiária marcada pela grande propriedade rural, com incentivos governamentais; f) predomínio de uma mão de obra volante e polivalente; g) maior articulação com o Centro-Sul e o Nordeste; h) introdução de grandes capitais na região, ligados à exploração de recursos naturais regionais, notadamente os minerais, madeireiros e energéticos (TRINDADE JR. *et al.*, 2016, p. 57).

Esse cenário foi alterado pela reestruturação do sistema capitalista mundial mediante a generalização dos discursos contra o Estado intervencionista e a favor da economia de mercado, estabelecida no Brasil a partir do ano de 1992. Os ajustes macroeconômicos através de desregulamentação, liberalização da economia e privatizações deram um novo sentido para as ações estatais no país. Assim, o governo redefiniu seu papel de assegurador dos interesses empresariais capitalistas nacionais e transnacionais, de acordo com as novas exigências de mercado globalizado (CASTRO, 2001).

Como consequência, percebe-se uma reestruturação espacial pela presença marcante dos grandes projetos de exploração dos recursos naturais da região e a intensificação da interiorização da urbanização, que transformou os meios urbanos e rurais, e ainda, incentivou a criação de novos municípios. Por outro lado, ocorreu, simultaneamente, a manutenção da concentração populacional nas grandes aglomerações, com expressiva parcela nas capitais da Amazônia, Belém e Manaus (TRINDADE JR., 1998).

vilas e vilarejos dependentes da cadeia de exportação/importação que mobilizava os excedentes de valor produzidos, rompendo o caráter unidirecional dos fluxos de recursos em direção às grandes capitais da região. Essa configuração simples inicial foi classificada por Corrêa, R. (1987, p. 39) como "rede dendrítica", referindo-se à forma ramificada como a rede urbana se organiza em função do rio principal e seus afluentes, presumindo a existência de cidades que exercessem sua primazia em função da sua localização, importância e grandeza, em detrimento de pequenos núcleos com funções muito semelhantes.

A partir de 2003, a ascensão ao governo federal de uma coligação partidária liderada pelo Partido dos Trabalhadores (PT) despertou inúmeras expectativas diante de um programa de governo de linha progressista, principalmente em torno da renovação da abordagem territorial para efeito de planejamento regional e urbano, pautado em uma visão integrada do território. Autores como Théry (2005), Leitão (2009), Boito Jr. (2013) e Katz (2016) afirmam que, na prática, o que se verificou foi a falta de integração entre os distintos setores do governo federal e a desarticulação entre os planos elaborados e as ações territoriais empreendidas, uma vez que as diretrizes traçadas nos documentos técnicos foram frequentemente ignoradas no planejamento de ações do governo federal. A identificação inicial desse fato é associada ao programa “Brasil para Todos” (BRASIL, 2003), sustentado na manutenção dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDS), que priorizou a inserção do país no circuito internacional da economia, ignorando as reivindicações dos movimentos ambientalistas. Em 2007, o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) com intuito de estimular o crescimento da economia do país, associando investimentos em infraestrutura a ações institucionais, consolidou as expectativas no descompasso entre discurso e prática (LEITÃO, 2009, p. 30-31).

Nessa perspectiva, é desenhado o período neodesenvolvimentista por meio das particularidades da economia e da política brasileiras na segunda metade dos anos 2000. Para Sampaio Jr. (2012), esse período se caracterizou como uma tentativa de imbricamento de aspectos do neoliberalismo e do velho desenvolvimentismo, em que o primeiro impôs o compromisso de estabilidade da moeda, austeridade fiscal, busca de competitividade internacional, ausência de qualquer tipo de discriminação do capital internacional; e o segundo corroborou com os aspectos de comprometimento com o crescimento econômico, industrialização, papel regulador do Estado e sensibilidade social.

No contexto amazônico, identifica-se nesse período um novo fôlego na aceleração da interiorização do processo de urbanização, sob novas estratégias de ordenamento do território associadas a processos eficientes de dominação e convencimento, visando inibir conflitos sociais de aceitação da implantação dos projetos neodesenvolvimentistas planejados para esse território (CASTRO, 2017). Como consequência, destaca-se a importância, cada vez maior, das cidades intermediárias, entendidas aqui como centros urbanos que exercem importante

influência sub-regional pela “densidade de fixos e de fluxos que atendem não apenas a demandas locais, mas que são fruto de combinações de influências e determinações provenientes de escalas diferenciadas” (TRINDADE JR., 2015a, p. 323). Todavia, essas cidades amazônicas nem sempre representam um perfil de cidade moderna, como em outras regiões do Brasil; perfil este que tende a configurar melhores condições de vida para sua população, com a oferta de educação, saúde, saneamento etc. (TRINDADE JR., 2010, p. 67).

Em linhas gerais, as políticas e ações estatais destinadas à Amazônia têm se revelado enquanto elementos de um processo de racionalização e instrumentalização dos territórios e das atividades produtivas, voltados principalmente à eficiência do sistema capitalista. Dessa maneira, percebe-se que as ações estatais se consolidam para assegurar a eficiência do sistema de ações das grandes empresas hegemônicas, não preocupadas em proporcionar melhorias do bem-estar da população. Assim, entendemos que o processo de modernização que ocorre é alienado, uma vez que não respeita os direitos sociais e nem contribui à emancipação sociocultural e política, os quais seriam capazes de permitir o exercício da cidadania nos lugares que se tornam “pontos luminosos” nesse território (SANTOS, [1996] 2006).

Diante esse contexto, a rede urbana amazônica apresentou, nas últimas décadas, centralidades urbanas que necessitam ser identificadas e compreendidas segundo suas especificidades regionais, considerando suas articulações de ordens e racionalidades globais e locais, e os consequentes rebatimentos nos seus espaços intraurbanos. Para entender essa questão, definiu-se como referência empírica de estudo a cidade de Itaituba, localizada no sudoeste do Estado do Pará, com o objetivo de analisar sua centralidade e sua dinâmica de estruturação intraurbana. Buscou-se apreender tanto as manifestações dos processos mais amplos de organização do espaço regional, como também os rebatimentos da forma com que os diversos atores se espacializam internamente, baseado nos conceitos de Santos ([1994] 2012) de economia política da urbanização e economia política da cidade. Almeja-se, assim, a compreensão dos processos e fenômenos presentes na origem e consolidação dessa centralidade, por meio das seguintes questões:

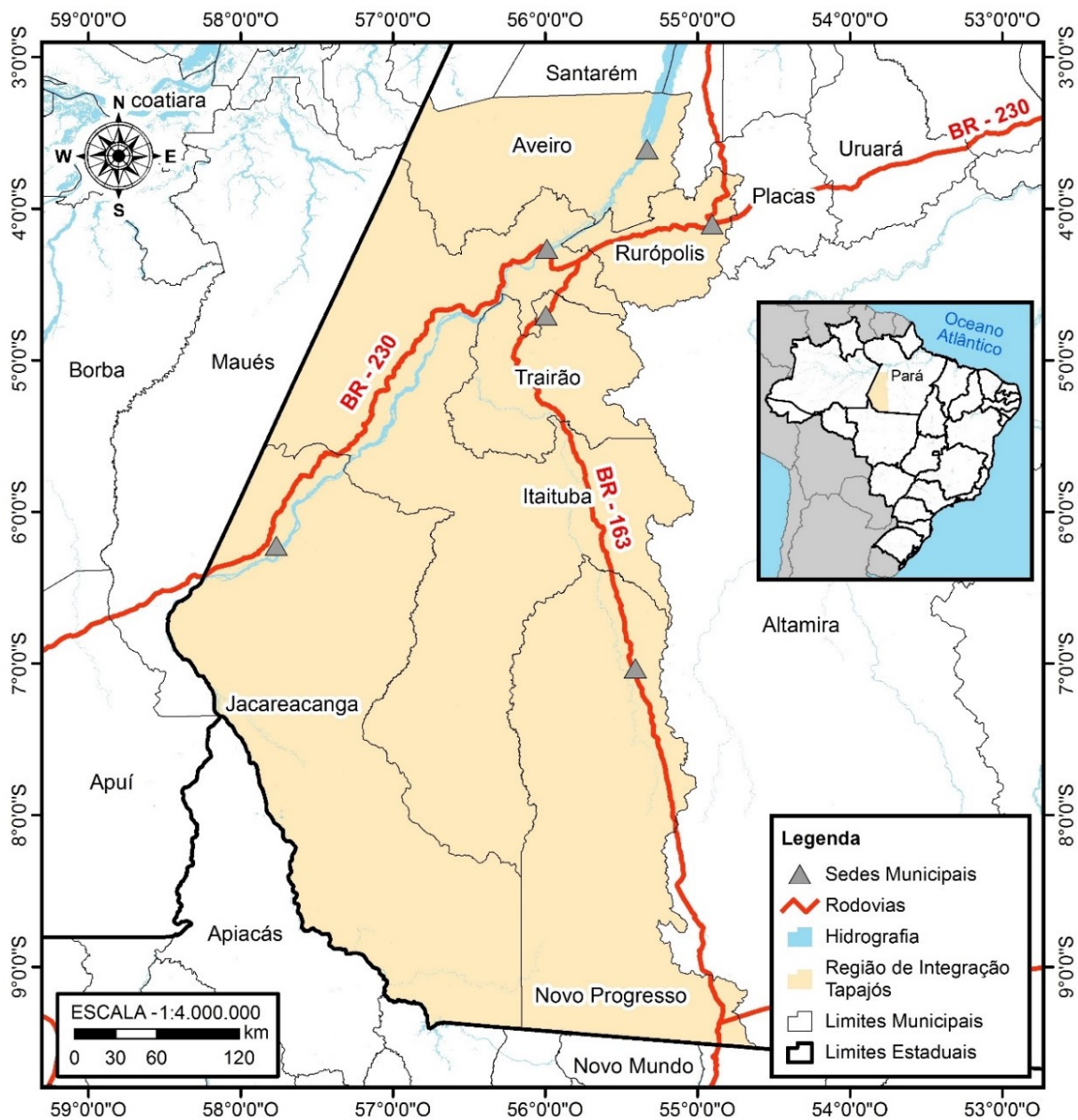
- a) quais as características das ações governamentais de planejamento territorial neodesenvolvimentistas direcionados à Amazônia, com destaque aos projetos executados e/ou previstos na sub-região do Tapajós?
- b) quais transformações na organização territorial urbana amazônica podemos identificar a partir dos projetos neodesenvolvimentistas, utilizando como referência o papel destinado à cidade de Itaituba?
- c) de que forma se caracteriza o espaço intraurbano da cidade de Itaituba e seus agentes e processos que o regem em face dos projetos neodesenvolvimentistas?

A cidade de Itaituba ganha destaque no contexto neodesenvolvimentista em função da confluência de diversos projetos de cunho mineral, logístico e energético em seu território, os quais ainda não tiveram seus efeitos sinérgicos avaliados, especialmente na perspectiva urbana. Possui, ainda, uma posição geográfica estratégica às margens do Rio Tapajós, na mesorregião sudoeste do Estado do Pará, que a caracterizou como centro de apoio e distribuição de mercadorias frente a dois períodos históricos de exploração de recursos naturais: da borracha e do ouro.

A consolidação do seu espaço urbano veio com a exploração do ouro pela atividade garimpeira, mediante um crescimento demográfico explosivo e a consequente instalação de infraestrutura e serviços necessários para a manutenção dessa atividade, estabelecendo-se, desde o início da década de 1960, como a principal base da economia local (PEREIRA, A., 1990; SCHUBER, 2013). Aos poucos, a configuração atual da cidade foi se espraiando a partir de rápida expansão da malha urbana, indicando um processo de reestruturação espacial e intensa valorização do solo urbano, que, no entanto, não representa melhores condições de vida para a sua população em termos de oferta de serviços e infraestruturas.

A nova regionalização elaborada pelo governo do Pará em 2007 oficializou a centralidade exercida historicamente pela cidade de Itaituba, enquanto centro sub-regional da Região de Integração do Tapajós (RI Tapajós), composta também pelos municípios de Aveiro, Jacareacanga, Novo Progresso, Rurópolis e Trairão (Mapa 01). Essa sistematização, aqui entendida como delimitação da sub-região do Tapajós, foi adotada de forma a facilitar a utilização dos dados socioeconômicos disponíveis pelos órgãos estaduais e federais.

Mapa 01 – Localização da sub-região do Tapajós



<p>LAENA Lab. de Análises Espaciais do NAEA Prof. Dr. Thomas Peter Hurtienne</p> <p>UFPA</p>	<p>INFORMAÇÕES TÉCNICAS</p> <p>Fonte: IBGE, 2018/ ANA, 2016/ DNIT, 2016/ IDESP Datum Horizontal: SIRGAS-2000</p>	<p>ELABORAÇÃO</p> <p>Geógrafo: Wellington Fernandes Organização: Eliana Schuber Data: 15/07/2019</p>
--	---	---

Destaca-se ainda a importância da autocompreensão da pesquisadora enquanto participante do cotidiano local, onde a experiência de morar na cidade de Itaituba por nove anos ganhou significado nas percepções para a construção dessa tese, sobretudo quando consideramos que o tempo em campo produz diferentes tipos de conhecimento, como sugeriu Gergen (2006): “uma visita de um dia é diferente de uma estada de um ano” (GERGEN, 2006, p. 370).

Dessa maneira, o interesse pela temática apresentada partiu, inicialmente, da experiência profissional enquanto arquiteta urbanista contratada pela prefeitura municipal de Itaituba, no ano de 2009, recém-chegada à cidade, onde os desafios e as dificuldades para o planejamento e execução de obras públicas, em especial aquelas em convênio com o governo federal, apresentavam um enorme descompasso em três pontos: a inexistência de infraestrutura sanitária na cidade; as exigências dos projetos-padrão que deveriam ser rigorosamente seguidas ainda que não atendessem as questões climáticas locais; e as reais solicitações e carências da população local. Assim, despertou-se atenção para as contradições e prejuízos ocasionados pelo não reconhecimento das especificidades das cidades amazônicas, em especial na elaboração das políticas públicas federais, estaduais e mesmo as municipais. Buscou-se, então, o entendimento da formação e produção desse espaço urbano, historicamente influenciado pela atividade garimpeira, conforme sustentamos na pesquisa acadêmica de mestrado (SCHUBER, 2013), quando se apresentou uma periodização dessa atividade econômica associada às oscilações da dinâmica urbana, que se mostraram dependentes das incertezas da cotação do ouro no mercado internacional e das ações de fiscalização de órgãos ambientais.

A conclusão de nossa dissertação de mestrado (SCHUBER, 2013) sugeriu uma nova lógica na cidade, a qual vinha proporcionando uma repentina alteração na sua dinâmica a partir da introdução de novos agentes econômicos associados a projetos energéticos, logísticos e portuários de âmbito nacional, ainda em fase de elaboração dos estudos ambientais necessários para os seus licenciamentos exigidos nas legislações federais, estaduais e municipais vigentes. Essa nova lógica se refletia no aquecimento do mercado local imobiliário, na construção civil, e na reativação da migração que acompanhava a nova rota da soja, trazendo mais uma cultura para compor essa plural realidade.

Assim, com base nessas reflexões iniciais, sustenta-se a tese de que as modernizações territoriais produzidas pelas políticas neodesenvolvimentista na

Amazônia, por meio de ações comandadas pelo e para o capital hegemônico global, trouxeram transformações socioespaciais profundas ao ambiente urbano dessa região; fato que repercute na emergência de cidades médias e na adoção de formas de intervenção diferenciadas frente ao novo contexto socioambiental instaurado, que termina por aprofundar as desigualdades socioespaciais intraurbanas nessa realidade regional.

Como hipótese, tem-se que a política neodesenvolvimentista adotou formas de intervenção diferenciadas diante ao contexto socioambiental instaurado, decorrendo em uma nova lógica para a organização territorial amazônica com novos usos do solo urbano, especialmente nas cidades intermediárias. Nesse sentido, a cidade de Itaituba teve o reforço da sua centralidade historicamente estabelecida na sub-região do Tapajós, pelo imbricamento de projetos logísticos, energéticos e minerais que a utilizam como base urbana referencial diante a um conjunto de exigências que vêm alterando a sua configuração intraurbana, sem que isso represente uma significativa melhoria na qualidade de vida de sua população.

A partir da indicação desses elementos, destaca-se que o objetivo principal dessa tese é analisar os impactos dos projetos neodesenvolvimentistas na região amazônica, a partir do papel que as cidades intermediárias assumiram na reestruturação urbana do território e considerando a urbanodiversidade que as caracterizam segundo múltiplas temporalidades e espacialidades. Para tanto, tem-se como objetivos específicos:

- a) identificar e caracterizar as ações governamentais do planejamento territorial neodesenvolvimentista direcionada à Amazônia, com destaque aos projetos executados e/ou previstos na sub-região do Tapajós;
- b) analisar os impactos dos projetos neodesenvolvimentistas em cidade intermediária amazônica levando-se em consideração o papel assumido pela cidade de Itaituba frente às transformações na organização territorial;
- c) analisar as transformações do espaço intraurbano da cidade de Itaituba, bem como seus agentes e processos, associadas à psicosfera e à tecnosfera responsáveis por caracterizá-la em face dos projetos neodesenvolvimentistas.

Mediante o exposto, destaca-se que o método de interpretação e análise utilizado para o entendimento do processo de reestruturação urbana na região amazônica, promovido pelas políticas neodesenvolvimentistas, é o materialismo

histórico e dialético, cuja prática intelectual está fundamentada na ação, na crítica e na autocrítica (SPOSITO, E., 2001, p. 103), permitindo a análise das contradições internas às sociedades modernas capitalistas em constante movimento (DEMO, 1995).

Na análise marxista, a teoria e a prática constituem uma unidade indissolúvel e os processos históricos e sociais são expressos no território em relação à sua forma de utilização pela ocupação humana, a partir da lógica de produção capitalista em escala mundial, entendendo-os como contraditórios e combinados. Pires (1997) observa que a forma com que o homem se organiza em sociedade, com foco na produção e reprodução da vida, representa o caráter material, e, como vem ocorrendo, essa organização, ao longo dos anos, representa o caráter histórico. A autora destaca, ainda, a importância em “captar, detalhadamente, as articulações dos problemas em estudo, analisar as evoluções e rastrear as conexões sobre os fenômenos que os envolvem” (PIRES, 1997, p. 85-86).

Para Sposito, E. (2001), que considera essencial para o desenvolvimento da ciência a compreensão da maneira de interpretar as diferentes leituras da realidade a partir da relação entre a teoria e o paradigma adotado, o materialismo histórico é tido como doutrina e a dialética como método, que se utiliza de técnicas não-quantitativas sem desconsiderar a utilização de dados matemáticos e estatísticos, como base de informações complementares e relevantes no estudo da realidade social apresentada. O autor caracteriza teoricamente o materialismo histórico com os seguintes elementos:

Em termos teóricos, essa tendência caracteriza-se pela tentativa de desvendar conflitos de interesses, pela fundamentação teórica por meio da eleição das categorias de análise e na sua articulação com a realidade estudada, pelo questionamento da visão estática da realidade, por se utilizar apontamentos para o caráter transformador dos fenômenos, relacionado à preocupação com a transformação da realidade estudada e da proposta teórica, procurando sempre o resgate da dimensão histórica dessa realidade, propondo-se as possibilidades de mudanças com base em uma postura marcadamente crítica (SPOSITO, E., 2001, p. 102-103).

Quanto aos pressupostos epistemológicos, esse autor projeta o materialismo histórico como concepção de causalidade: “a inter-relação entre os fenômenos, ou seja, inter-relação do todo com as partes e vice-versa, da tese com a antítese, dos elementos da estrutura econômica com os da superestrutura social, política, jurídica, intelectual etc.” (SPOSITO, E., 2001, p. 103). A verdade científica tem sua fundamentação na lógica do movimento em espiral e da transformação da matéria,

como também no método que apresenta as “contradições internas dos fenômenos - relação sociedade-natureza, reflexo-ação, teoria-prática, público-privado” (SPOSITO, E., 2001, p. 103). Ademais, apresenta o homem enquanto sujeito capaz de moldar a história, e não simplesmente ser determinado por ela, pois considera que ele próprio produz as condições materiais necessárias para sua existência, escrevendo, assim, a história humana (SPOSITO, E., 2001).

A opção pela dialética marxista para atingir os objetivos propostos por esta tese justifica-se pela necessidade de captar a visão global dos processos, por meio da qual seja possível perceber os diferentes elementos socioespaciais que estão interligados a uma mesma totalidade. Identificam-se, assim, os conflitos entre os agentes que seguem a racionalidade e aqueles que constituem uma contraracionalidade ao processo de globalização do capital, como também à espacialização desse processo.

Nesse sentido, lança-se mão dos conceitos de economia política da urbanização e na economia política da cidade, sendo que o primeiro ajuda a estabelecer a relação da cidade com a região (divisão social e territorial do trabalho), e o segundo, por sua vez, permite entender a organização intraurbana em face da produção e da localização dos agentes a cada período da história da cidade (SANTOS, [1994] 2012).

Levando-se em consideração que a compreensão das diversidades de situações e pluralidades de atores existentes na questão urbana amazônica não pode ser estabelecida apenas por variáveis resultantes de análises estatísticas, a presente pesquisa se estruturou como qualitativa. Isso porque, conforme Günther (2006), a pesquisa de natureza qualitativa é caracterizada por métodos e técnicas que passam por adaptações específicas, de acordo com as necessidades do caso em estudo, e, por isso, todos os passos da pesquisa foram explicitados, documentados e controlados continuamente.

Para Groulx (2008), a contribuição da pesquisa qualitativa à pesquisa social está na “renovação do olhar lançado sobre os problemas sociais e sobre os mecanismos profissionais e institucionais de sua gestão” (GROULX, 2008, p. 96), bem como por produzir um discurso social condizente com a vida democrática. O autor também destaca a introdução de um novo sentido dos problemas, no qual a

compreensão dos significados não está limitada à pesquisa dos fatores², exercendo, portanto, um deslocamento do ponto de referência: da instituição à comunidade, e do profissional ao usuário. Neste sentido, as categorias de percepção e de análise frequentemente adotadas são reavaliadas e, muitas vezes, substituídas por análises e conceitos voltados à diversidade da vida social da qual eles são parte integrante, o que força o repensar acerca do “estudo das necessidades não mais segundo indicadores de medida, mas sim, segundo as especificidades socioculturais dos meios de vida” (GROULX, 2008, p. 98).

Assim, consideramos que o descompasso entre as definições institucionais ou profissionais das situações e aquelas dos sujeitos que as vivem só pode ser revelado pela abordagem qualitativa, uma vez que este tipo de pesquisa está focada nos significados da ação, na pluralidade das perspectivas e na diversidade das construções sociais. O procedimento adotado para tal pressupõe a compreensão do que, na prática social, parece incoerente, inesperado ou complexo, dando enfoque “à construção social dos fenômenos e ao caráter arbitrário e relativo das categorias de percepção dos problemas” (GROULX, 2008, p. 108).

Ademais, utilizou-se como parâmetro de referência a metodologia elaborada pela Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (RECIME)³, que estrutura os temas e variáveis das suas pesquisas coletivas, realizadas desde 2007, em diversas cidades médias, cujos resultados estão reunidos nos livros da série “Cidades em Transição”. De forma geral, essas pesquisas buscaram:

[...] conhecer as dinâmicas de estruturação urbana e regional das cidades e, ao mesmo tempo, compará-las entre si; avaliar os níveis de determinações decorrentes da atuação de novos agentes econômicos; elaborar o pensamento com base não apenas em recortes territoriais (escala cartográfica), mas também a partir das articulações entre diferentes dimensões e níveis de organização espaciais (escala geográfica), verificando os fluxos que articulam as cidades médias aos espaços regionais, nacionais e supranacionais (SPOSITO; ELIAS; SOARES, 2016, p. 11).

² A pesquisa dos fatores segue os padrões quantificáveis, construídos por categorias estatísticas que divide os indivíduos em classes, em relação a critérios econômicos e de variações de renda, por exemplo, como sugere Groulx (2008, p. 98).

³ A RECIME é constituída por pesquisadores de diversas instituições de ensino superior, públicas (estaduais e federais), privadas e confessionais, sobretudo brasileiras, com uma grande diversidade de níveis de formação intelectual, assim como também alguma variedade de áreas, visto que há geógrafos, arquitetos e economistas, assim como múltiplas trajetórias de especialização, ainda que a maior parte tenha interesse nos estudos urbanos (RECIME, 2019).

A partir dos questionamentos elencados na problemática desta pesquisa, de natureza qualitativa, destaca-se que o instrumental técnico-empírico utilizado se assenta em pesquisa bibliográfica, pesquisa documental, entrevistas semiestruturadas e observação participante; técnicas de investigação mobilizadas neste empreendimento para melhor alcançarmos os objetivos que aqui foram propostos.

No que diz respeito à revisão bibliográfica, buscou-se identificar e analisar o material já produzido sobre o tema em estudo com base na seguinte sistematização:

- a) construção de uma base teórica aprofundada sobre o tema estruturante deste estudo, ou seja, a modernização do espaço (SANTOS, 1993, [1989] 2002, [1996] 2006, [1994] 2008a, [1979] 2008b, [1994] 2012; SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014) e seus conceitos e categorias correspondentes: espaço (forma, função, estrutura e processo); globalização; verticalidades e horizontalidades; meio técnico-científico informacional; fixos e fluxos, sistema de objetos (tecnosfera) e sistema de ações (psicosfera);
- b) compreensão da lógica de reestruturação urbana na região amazônica em face das políticas neodesenvolvimentistas, destacando o papel das cidades médias (centralidade) com base nas seguintes teorias: rede urbana (CORRÊA, R., 1987); cidades médias (SPOSITO, M., 2007; TOURINHO, 2011; TRINDADE JR., 2011b, 2015a); urbanodiversidade amazônica (TRINDADE JR., 2010); e o neodesenvolvimentismo (CÊPEDA, 2012; SAMPAIO JR., 2012; BOITO JR., 2013; BRESSER-PEREIRA, 2016; CORRÊA, S., 2017);
- c) caracterizar a cidade de Itaituba, possibilitando a apreensão de suas singularidades e particularidades, e, com base em suas dinâmicas, o possível reconhecimento ou não na noção de “cidade média” (SPOSITO, M., 2007; TOURINHO, 2011; TRINDADE JR., 2011b, 2015a, 2018; TRINDADE JR. *et al.*, 2016; SCHOR; OLIVEIRA, 2011; MIRANDA NETO, 2016).

A pesquisa documental teve grande importância na elaboração desse trabalho. Segundo Cellard (2008), o documento “permite acrescentar a dimensão do tempo à compreensão do social” (CELLARD, 2008, p. 295). Entende-se como documento, todo texto escrito, manuscrito ou impresso, registrado em papel, tendo como exemplos, os documentos públicos (arquivos governamentais), documentos

privados (não pertencentes ao domínio público) e os documentos pessoais (diários, documentos familiares etc.) (CELLARD, 2008).

O uso dessa técnica foi feito em instituições públicas e/ou particulares por meio de buscas por documentos que contivessem indicadores econômicos, sociais, fluxos etc. no que tange à nossa referência empírica de estudo, a cidade de Itaituba, tanto no âmbito das horizontalidades quanto nas verticalidades⁴, conforme especificado a seguir:

- a) análise documental sobre a Região de Integração do Tapajós, em especial a cidade de Itaituba/PA, relacionado aos programas e planos do governo federal, a partir de 2003:
 - publicações nacionais (relatórios e balanços) sobre o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC);
 - publicações regionais (cartilha estadual - Pará) sobre o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC);
 - Planos Plurianuais (PPAs), entre os anos de 2003 a 2015;
 - Planos Decenais de Energia (PDEs), entre os anos de 2003- 2018;
 - Plano BR-163 Sustentável (BRASIL, 2004a);
 - Agenda de Desenvolvimento Territorial (ADT) do Tapajós (BRASIL, 2014);
- b) análise documental sobre a Região de Integração do Tapajós, em especial a cidade de Itaituba/PA, relacionado aos programas e planos do governo estadual, a partir de 2003:
 - Plano Pará 2030 (PARÁ, 2017);
- c) análise documental sobre a Região de Integração do Tapajós, em especial acerca da cidade de Itaituba/PA, relacionada aos programas e planos do governo municipal, a partir de 2003, listados abaixo:
 - Plano Diretor Municipal (PDM) (ITAITUBA, 2006);
 - Revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) (ITAITUBA, 2015a);

⁴ Segundo Santos ([1994] 2008a), as verticalidades se expressam pelas forças e racionalidades da ordem distante, exógenas, superiores, que atravessam o território e se instalam por meio de redes técnicas e organizacionais, formando pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade. Por sua vez, as horizontalidades abarcam a ordem local e regional, expressando a força endógena e racionalidades internas, proporcionando agregações, embora não isentas de conflitos, conduzidas por espaços contínuos, formados de pontos que se agregam sem descontinuidades (SANTOS, [1994] 2008a).

- d) análise documental de Relatórios de Impacto Ambiental (RIMA) dos empreendimentos previstos e/ou em instalação na região, integrantes do processo de licenciamento ambiental que disponibilizam informações sobre os impactos possíveis e os dados operacionais;
- e) levantamento e análise documental com objetivo de caracterizar a cidade de Itaituba, possibilitando a apreensão de suas singularidades e particularidades, bem como o possível reconhecimento dessa cidade amazônica como “cidade média”, nos arquivos das instituições públicas estaduais e municipais:
- atividades econômicas representativas da atuação dos novos agentes econômicos: levantamento de dados sobre a abertura de novas empresas e profissionais liberais na Junta Comercial do Estado do Pará e na diretoria de tributos municipal; levantamento de dados sobre a possível variação na arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadoria estadual (ICMS) e o Imposto Sobre Serviço municipal (ISS) entre os anos de 2003 a 2017, realizado na secretaria estadual de fazenda (SEFA), na diretoria de tributos municipal e nos relatórios/boletins estaduais sobre o tema, elaborados pela Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas do Pará (FAPESPA, 2015, 2016); levantamento de dados sobre a possível variação no consumo de energia elétrica industrial e residencial entre os anos de 2003 a 2017 na Centrais Elétricas do Pará (Celpa); análise de leis e atas de audiências públicas realizadas na Câmara Municipal e relacionadas aos projetos neodesenvolvimentistas;
 - novas formas de produção urbana: alterações no sítio físico da cidade de Itaituba a partir do ano 2000, associadas à densidade urbana e dispersão, áreas de expansão recente, continuidades/descontinuidades da malha urbana, implantação de equipamentos urbanos de uso coletivo e às intervenções públicas e privadas, especialmente voltadas para a habitação, realizando um comparativo entre os mapas cartográficos urbanos anexados ao Plano Diretor Municipal - PDM (ITAITUBA, 2006) e a revisão do Plano Diretor (ITAITUBA, 2015a) disponibilizado pela diretoria municipal de planejamento de Itaituba, como também em mapas cadastrais dos imóveis, plantas topográficas da cidade e documentos que comprovem decisões e estratégias administrativas motivadas pelos projetos neodesenvolvimentistas;

- disposição de infraestrutura básica na cidade de Itaituba: sistema de transporte na Coordenadoria Municipal de Trânsito de Itaituba (COMTRI), sistemas de saneamento na Companhia de Saneamento do Pará (COSANPA) e sistema de distribuição de energia (Celpa), identificando intervenções recentes nesses sistemas;
- serviços de educação e saúde: coleta de dados quantitativos de instituições públicas e privadas, na Secretaria Municipal de Educação (SEMED), na Secretaria Municipal de Saúde (SEMSA), no Instituto Federal de Ciência e Educação (IFPA) campus Itaituba, na Faculdade do Tapajós (FAT), na Faculdade de Itaituba (FAI), e nos hospitais particulares;
- fluxo de cargas/mercadorias e pessoas, separados pelo eixo fluvial, aéreo e rodoviário coletado nas seguintes instituições públicas: Diretoria Municipal de Planejamento, Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON) e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO).

Outrossim, e ainda no que diz respeito à pesquisa qualitativa, adotou-se a entrevista semiestruturada enquanto técnica de coleta de dados com um único respondente. Para Gaskell (2008), essa técnica representa o mundo vivencial das pessoas, observando que:

o emprego da entrevista qualitativa para mapear e compreender o mundo da vida dos respondentes é o ponto de entrada para o cientista social que introduz, então, esquemas interpretativos para compreender as narrativas dos autores em termos mais conceituais e abstratos, muitas vezes em relação a outras observações (GASKELL, 2008, p. 65).

Considerando que a finalidade real da pesquisa qualitativa é explorar um conjunto de opiniões, foi essencial coletar referências das diferentes representações sobre a percepção positiva ou negativa acerca das políticas neodesenvolvimentistas, bem como o conseqüente reflexo desta na configuração da rede urbana amazônica e, ainda, as alterações no âmbito intraurbano de nosso referencial empírico de estudo, a fim de abranger todos os pontos de vista com a captura e interpretação de falas. Nesse contexto, o uso da técnica da entrevista semiestruturada, articulada com a pesquisa documental, proporcionou dados primários fundamentais para a compreensão das questões formuladas. As entrevistas foram realizadas com os seguintes sujeitos, os quais autorizaram suas identificações:

- a) representantes do poder público municipal – prefeito Sr. Valmir Climaco de Aguiar (gestão 2017-2021);
- b) diretor de planejamento do município – Sr. Edmilson Goés;
- c) presidente da Associação Comercial de Itaituba – Sra. Irma Barasuol;
- d) presidente do CDL – Sr. Patrick Souza;
- e) presidente da federação dos moradores e organização comunitária de Itaituba (FAMOCITA) – Sr. Cleuto Figueira;
- f) presidente do Sindicato dos Produtores Rurais do Município de Itaituba (SIPRI) – Sra. Antônia Gurgel;
- g) diretora do Museu Municipal Aracy Paraguaçu e membro do Movimento Tapajós Vivo – Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira;
- h) coordenador regional da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agropecuário e Pesca (SEDAP) – Sr. João Paulo Meister;
- i) antigo funcionário do DNER, morador de Miritituba – Sr. Acrísio Lourenço de Melo.

A observação participante foi outra técnica mobilizada no contexto desta pesquisa, e, conforme Borges (2009), sua utilização exige uma relação estreita entre o pesquisador e os seus agentes de pesquisa, para possibilitar a compreensão dos modos de agir e pensar do grupo em questão. Para Jaccoud e Mayer (2008), a ação do pesquisador é “concebida como um meio de compreender de dentro os processos sociais em curso” (JACCOUD; MAYER, 2008, p. 266). Nesse sentido, essa técnica se desenvolveu perante o entendimento da relação pré-estabelecida com diversos grupos presentes na cidade de Itaituba/PA, que fora construída ao longo dos nove anos de residência, que, de certa forma, estabelece uma “credibilidade no campo”⁵.

As observações realizadas buscaram apreender, de forma descritiva, as principais alterações no uso do solo urbano da cidade de Itaituba, em face da influência das políticas neodesenvolvimentistas no espaço intraurbano, conforme os eixos temáticos propostos pela RECIME:

⁵ Sobre isso, Jaccoud e Mayer (2008, p. 270) enfatizam a importância do tempo que o pesquisador está no campo, de modo a facilitar a interação, a obtenção de dados suficientes e que esteja em condições de elaborar interpretações válidas.

- a) atividades econômicas representativas da atuação dos novos agentes econômicos:
 - abertura de novas empresas e profissionais liberais;
 - renovação das fachadas e interior das edificações nos centros comerciais;
 - alteração na tipologia residencial, avaliando obras de construção e de reforma;
- b) novas formas de produção urbana:
 - alterações na forma urbana da cidade de Itaituba a partir do ano 2000, associado à densidade urbana e dispersão, áreas de expansão recente, continuidades e descontinuidades da malha urbana;
 - implantação de equipamentos urbanos de uso coletivo público ou privado, especialmente na área de saúde, educação, segurança, transporte e lazer;
 - intervenções públicas e privadas, especialmente voltadas para a habitação;
- c) disposição de infraestrutura básica na cidade de Itaituba:
 - sistema de transporte, sistemas de saneamento e sistema de energia, identificando intervenções recentes nesses sistemas;
 - serviços de educação e saúde: quantitativos de instituições públicas e privadas, identificando também a origem dos seus usuários;
- d) fluxo de cargas/ mercadorias e pessoas, separados pelo eixo fluvial, aéreo e rodoviário;

Além dessa seção introdutória, com a prenúncia de todos esses elementos, ressalta-se que a estruturação da tese é feita em quatro capítulos, organizados de modo a garantir um relativo grau de coesão à análise, partindo do que é geral no âmbito da política neodesenvolvimentista brasileira e do processo de urbanização, para o que é característico da realidade regional amazônica, até o mais específico, a cidade estudada.

O primeiro capítulo é dedicado à análise das políticas territoriais brasileiras caracterizadas como neodesenvolvimentistas, com o foco em suas repercussões na região amazônica. Para tanto, foi necessária uma incursão na trajetória dessas políticas, elencando os principais programas e/ou projetos governamentais que influenciaram a organização territorial dessa região, de forma a compreender suas bases. Assim, divide-se o capítulo em duas partes, a primeira é destinada à caracterização e à análise da trajetória desenvolvimentista na Amazônia, entre as

décadas de 1930 a 2000, abordando um retrospecto dos projetos político-econômicos do governo federal desenvolvimentista e neoliberal, e a inserção de seus respectivos “sistemas técnicos” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014) que alteraram sobremaneira a dinâmica socioterritorial da região. A segunda apresenta a análise das políticas territoriais contemporâneas, iniciada na década de 2000, sob o viés neodesenvolvimentista, teoricamente inovadoras ao suscitar “novas” estratégias de integrar as dimensões ambiental, econômica e social.

O segundo capítulo expõe a análise do percurso histórico das ações de ordenamento territorial direcionadas à Amazônia, considerando a difusão do urbano e o papel das cidades ao longo de sucessivas modernizações ocorridas, em grande parte, por meio de um adensamento técnico pontual, em várias porções do território, proporcionado pelas políticas territoriais e suas pluralidades. Pretende-se definir as lógicas que demarcaram essas ações nos períodos anteriores de forma a subsidiar a análise dos impactos dos projetos neodesenvolvimentistas nas cidades amazônicas. Assim, esse capítulo foi dividido em quatro subitens, de forma a diferenciar as estratégias de ordenamento territorial impostas à região amazônica. No primeiro, será apresentado o processo de formação e as características da configuração da rede urbana dendrítica referente à época colonial mercantilista. No segundo, mostram-se as alterações que a rede urbana sofreu a partir do forte intervencionismo governamental, tanto sob o viés do nacional desenvolvimentismo, como também pelas ações consorciadas do governo neoliberal com o capital privado. No terceiro, mostra-se a fase contemporânea das políticas neodesenvolvimentistas. Por último, veremos qual o papel desempenhado pela cidade de Itaituba, nosso referencial empírico de estudo, ao longo da difusão do urbano nessas fases expostas até sua configuração urbana atual.

O terceiro capítulo tem como objetivo analisar o imbricamento desses sistemas de ações e sistemas de objetos, de cunho neodesenvolvimentistas e as mudanças em cidades intermediárias amazônicas, utilizando como referência o papel que Itaituba (sub-região do Tapajós) assumiu frente às transformações na organização territorial dessa rede urbana. Partiu-se do entendimento de que essa cidade vem exercendo forte centralidade nessa sub-região desde as atividades econômicas da borracha e do garimpo, como fora abordado no capítulo anterior, assumindo um papel de gestão e de comando sobre outros centros urbanos (cidades, distritos ou núcleos populacionais diversos). Assim na primeira seção

serão apresentadas as principais ações que tomam a região do Tapajós estratégica na implantação dos eixos de desenvolvimento regional, desde as políticas de integração da década de 1970 até o estabelecimento da “nova ordem” neodesenvolvimentista. Em seguida, busca-se identificar e caracterizar o sistema técnico neodesenvolvimentista, com seus sistemas de objetos e de ações que foram planejados sobre a sub-região do Tapajós. Por último, evidencia-se o cenário caracterizado por esses novos sistemas técnicos no reforço dado à centralidade que a cidade de Itaituba exerce historicamente nessa sub-região.

O último capítulo busca 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 a luz das reproduções globais e das especificidades regionais, agregando elementos de centralidade econômica, política e socioterritorial, propostos por Trindade Jr. (2015a). Analisa-se, assim, o porquê dessa condição frente aos novos processos que vêm se consolidando na sub-região do Tapajós diante a intensificação da “urbanização corporativa”⁶ (SANTOS, 1993).

⁶ Empreendida sob o comando dos interesses das grandes firmas, constitui um receptáculo das consequências de uma expansão capitalista devorantes dos recursos públicos, uma vez que estes são orientados para os investimentos econômicos, em detrimento dos gastos sociais (SANTOS, 1993, p. 95).

1 A AMAZÔNIA E AS POLÍTICAS TERRITORIAIS NEODESENVOLVIMENTISTAS

No Brasil, a organização e a reorganização do território estão vinculadas, frequentemente, ao mercado global, que tem o Estado como grande executor de suas demandas. Nessa perspectiva, a região amazônica vem reiterando seu papel de fronteira de recursos em face do desenvolvimento do País, sofrendo sucessivas etapas de “modernizações”⁷ (SANTOS, [1979] 2008b) impulsionadas por ações governamentais que são, reconhecidamente⁸, predatórias e excludentes.

É com esse olhar que nos remetemos à década de 1930, o marco inicial do desenvolvimentismo⁹ no Brasil, entendido como um projeto governamental político-econômico de âmbito federal, com a implantação do Estado Novo por Getúlio Vargas. Nesse momento, as ações do Estado direcionam-se para a adoção de instrumentos e de técnicas de planejamento para racionalizar os investimentos públicos a fim de promover a industrialização, entendida como condição *sine qua non* para se alcançar um satisfatório nível de desenvolvimento econômico do País (BIELSCHOWSKY, 1995).

A sucessiva marcha de planos de desenvolvimento nacional, ao longo das décadas seguintes, perpassando os governos militares desenvolvimentistas, os governos neoliberais e os governos progressistas, demonstra as diferentes funções dadas às políticas estatais, que, de fato, visaram garantir o predomínio do interesse do capital internacional, por vezes associado à burguesia nacional. Esse favorecimento é identificado nas estratégias de ação utilizadas pelo Estado sobre o

⁷ Segundo Santos ([1979] 2008b, p. 20-21), as variáveis modernas não ocorrem simultaneamente no espaço, e nem têm a mesma direção, uma vez que “as forças da modernização impostas do interior ou do exterior são extremamente seletivas, em suas formas e em seus efeitos”. O “espaço operacional” é formado a cada modernização, com a conquista de novos “pontos” ou novas “zonas” no “espaço neutro”. Assim, a “característica do lugar” se dá pela combinação das diversas variáveis decorrentes do impacto dessas forças.

⁸ Remete-se à vasta produção acadêmica que corrobora com as críticas sobre a ação do Estado na região amazônica, uma análise presente em quase que na totalidade da bibliografia utilizada como referência desta tese.

⁹ Na busca de recuperar de forma sistematizada as origens do desenvolvimentismo no Brasil, Fonseca (2004) ressalta que o ideário do desenvolvimentismo, com o significado imbricado à defesa da industrialização, do intervencionismo pró-crescimento e do nacionalismo, pode ser identificado, mesmo que de uma forma fragmentada, desde a época do Império e ainda no período colonial no viés nacionalista, como observado na obra de Holanda ([1936] 1979). No entanto, o enfoque diretamente associado a uma política econômica, ou seja, o início efetivo de políticas com caráter desenvolvimentista aplicadas pelo governo federal, tem sua inauguração, no Brasil, na década de 1930 por Getúlio Vargas.

espaço amazônico por meio das políticas territoriais, especialmente após a década de 1960 (TOLEDO, 2009; OLIVEIRA, A., 2016).

Neste capítulo, abordam-se as políticas territoriais brasileiras caracterizadas como neodesenvolvimentistas, com o foco em suas repercussões na região amazônica. Para tanto, é necessária uma incursão na trajetória dessas políticas, elencando os principais programas (e/ou projetos) governamentais que influenciaram a organização territorial dessa região, de forma a compreender suas bases. Assim, divide-se o capítulo em duas partes, sendo a primeira destinada à caracterização e à análise da trajetória desenvolvimentista na Amazônia entre as décadas de 1930 a 2000, demonstrando um retrospecto dos projetos político-econômicos do governo federal desenvolvimentista e neoliberal e a inserção de seus respectivos “sistemas técnicos” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014) que alteraram sobremaneira a dinâmica socioterritorial da região. A segunda parte, por sua vez, apresenta a análise das políticas territoriais de cunho neodesenvolvimentista iniciadas na década de 2000; políticas estas teoricamente inovadoras ao suscitar “novas” estratégias de integrar as dimensões ambiental, econômica e social.

1.1 A trajetória desenvolvimentista e a Amazônia

No Brasil, o nacional-desenvolvimentismo compreende um período iniciado no governo de Getúlio Vargas, em meados da década de 1930, prolongando-se até o final da ditadura militar, na década de 1980. Segundo Fonseca (2004), o desenvolvimentismo não se limita ao domínio econômico uma vez que o seu propósito visava o alcance do bem-estar e do progresso da nação:

o desenvolvimento não é apenas uma palavra de ordem a mais, mas o elo que unifica e dá sentido à toda a ação do governo, ao legitimar a ampliação de sua esfera nos mais diferentes campos, além da economia propriamente dita: educação, saúde, legislação social, cultura, políticas públicas, etc. Torna-se um fim em si mesmo, porquanto advoga para si a prerrogativa de ser condição para desideratos maiores, como bem-estar social, ou valores simbólicos de vulto, como soberania nacional. Assim, o desenvolvimento assume a configuração de uma utopia, um estágio superior a ser conquistado, com patamar mais elevado de felicidade. Sem ele a nação permanecerá no atraso, com péssima distribuição de renda, periférica ou subordinada no contexto internacional, com indicadores sociais degradantes (FONSECA, 2004, p. 227).

Diante desse contexto, o Estado adotou um projeto político-econômico, na perspectiva do modelo de crescimento econômico do pós-guerra¹⁰, baseado na “substituição das importações”, defendendo a intervenção estatal para a promoção do desenvolvimento (BASTOS, 2006). O planejamento estatal é tido como principal ferramenta vinculada ao interesse nacional, tendo como marco teórico as análises econômicas e receitas de desenvolvimento elaboradas pela Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL)¹¹ (MANTEGA, 1984).

As transformações na base da economia, que passou de agroexportadora mercantilista, cuja dinâmica dependia da demanda e valorização de produtos tropicais no mercado exterior, para industrializada desenvolvimentista, foram responsáveis por grandes alterações territoriais no Brasil. Isso porque, a indústria e a mecanização da circulação influenciaram uma nova configuração do território nacional, desmontando a forma anterior caracterizada como “ilhas econômicas” (BECKER, 1982) ou “arquipélagos” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014) dispostas ao longo da sua fachada atlântica. A interiorização da ocupação repercutiu na formação de uma estrutura espacial polarizada, tipo “centro-periferia”¹² (BECKER, 1982), através da concentração de investimentos com fluxos regionais de produção e mão de obra voltados para o “centro” (Rio de Janeiro e São Paulo). Desse modo, o

¹⁰ Este modelo se revela por meio de estratégias de desenvolvimento sustentadas no fordismo e no consenso keynesiano. Buarque (2002) descreve as características do paradigma fordista nos países periféricos pela competitividade e atratividade dos investimentos de capital externo decorrentes da mão de obra barata, abundância de recursos naturais e no limitado controle ambiental, que reduzem substancialmente os custos de produção. O consenso keynesiano, segundo Mantega (1984), baseou-se na teoria econômica fundamentada na posição do Estado como agente primordial para o controle da economia, opondo-se às concepções ortodoxas (liberalismo neoclássico). Esse ideário empolgou boa parte da intelectualidade latino-americana nos anos 1940 e 1950, e se constituiu na “bandeira de luta de um conjunto heterogêneo de forças sociais favoráveis à industrialização e à consolidação do desenvolvimento capitalista nos países de ponta deste continente” (MANTEGA, 1984, p. 23).

¹¹ Criada em 1948 como órgão regional da Organização das Nações Unidas (ONU) e com a atribuição de elaborar estudos e alternativas para o desenvolvimento latino-americano, a CEPAL desempenhou um importante papel na construção das políticas nacional-desenvolvimentistas, com destaque para as teses dos brasileiros Celso Furtado, Maria da Conceição Tavares, Carlos Lessa, Fernando Henrique Cardoso, Antônio Barros de Castro e José Serra, e do argentino Raul Prebisch, no âmbito da América Latina. Mantega (1984, p. 33) aponta dois “trabalhos angulares do pensamento da Cepal”: as diretrizes da comissão mista Brasil – Estados Unidos, que balizou a política econômica no primeiro quinquênio dos anos 1950 e o Plano de Metas do governo de JK, também bastante influenciado pelas diretrizes traçadas pelo Grupo Misto do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDE) e a CEPAL.

¹² Becker (1982) desenvolve sua análise com base na Teoria do Desenvolvimento Polarizado, de John Friedmann, entendendo que a integração do sistema espacial ocorre por uma estrutura de relações de autoridade-dependência, exercidas a partir de grandes cidades, foco inicial das inovações.

sistema espacial começou a se materializar com a construção de rodovias, que articularam o “centro à periferia”, iniciando o que é atualmente a região polarizada do país (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014).

Nessa fase inicial do planejamento nacional (1930-1964), o despertar desenvolvimentista pela região amazônica ficou registrado nas seguintes ações governamentais, conforme demonstra Becker (2004): “marcha para oeste”¹³; criação da Fundação Brasil Central (1944); inserção de um programa de desenvolvimento para a Amazônia na Constituição de 1946¹⁴; e delimitação oficial da região¹⁵ por critérios científicos, seguidos pela criação da Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA)¹⁶. A autora também observa nessas ações estatais o reconhecimento do alto valor dos recursos ainda inexplorados da região, destacando as áreas de mata virgem e as jazidas minerais (BECKER, 1982). A análise de Brito (2001) salienta que esse “despertar” se voltou, exclusivamente, para o desenvolvimento econômico, sem perspectivas de transformações sociais na região, já assinalando a negligência que seria dada às populações tradicionais nessa fase do planejamento estatal.

Santos e Silveira ([2001] 2014) identificam um período de transição entre o começo do século XX até a década de 1940, quando ocorre, simultaneamente, o começo da “integração nacional e um início da hegemonia de São Paulo, com o crescimento industrial do País e a formação de um esboço de mercado territorial localizado no Centro-Sul” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 37).

[...] as novas formas de participação do país na fase industrial do modo de produção capitalista permitiram às cidades beneficiárias aumentar seu comando sobre o espaço regional [...] rompia-se, desse modo, a regência

¹³ Constituiu a primeira política oficial de ocupação das regiões Centro-Oeste e Amazônia com o objetivo de ser a ponta de lança para incentivar os fluxos migratórios. Considera-se que tal política estatal funcionou como uma etapa preliminar para a ocupação do sul da Amazônia (OLIVEIRA, A., 2016, p. 163).

¹⁴ Nas Constituições de 1934 e 1946, previa-se a destinação de, respectivamente, 4% e 3% da renda tributária anual da União para o desenvolvimento de plano destinado à Amazônia, durante um período de 20 anos (LEITÃO, 2009).

¹⁵ A Amazônia Legal foi delimitada por meio da Lei Complementar nº 1.806/1953, abrangendo os Estados do Pará e Amazonas, os territórios federais do Acre, Amapá, Guaporé e Rio Branco (atualmente Estado do Acre, Amapá, Rondônia e Roraima, respectivamente), parte do Estado de Mato Grosso (antes da divisão do seu território em dois estados), o Estado de Goiás (parte atualmente pertencente ao Estado do Tocantins) e do Estado do Maranhão; delimitação esta que foi mantida pela Lei nº 5.173/66 (BECKER, 1982).

¹⁶ Nas análises de Brito (2001), as ações desse órgão representaram a manutenção de negociações clientelistas, com repasses de verbas direcionados ao atendimento de políticas personalistas, fato que levou sua substituição pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM).

de um tempo “natural” para ceder lugar a um novo mosaico: um tempo lento para dentro do território que se associava com um tempo rápido para fora (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 37).

A expansão das redes de transportes aumentou em um ritmo importante até a década de 1940. Entretanto, a integração regional ainda não era vista como imperativo nas ações governamentais de planejamento territorial, refletindo em profundas diferenças regionais. Nesse sentido, Becker (1982, p. 21-26) identifica quatro tipos de regiões, segundo suas interações espaciais: a) regiões periféricas dinâmicas ou em desenvolvimento, incorporando grande parte da região sudeste e a maior parte da região sul, onde a vinculação entre as cidades se estreitava pela existência das ligações rododiferroviárias, aéreas e marítimas; b) regiões periféricas em lento crescimento, entendidas como a “retaguarda da região dinâmica”, definidas por uma grande área pastoril e ainda a região de influência do Rio de Janeiro, devido à perda gradativa de sua primazia enquanto centro industrial para São Paulo; c) regiões periféricas deprimidas, dispostas em ampla faixa ao longo da fachada atlântica (áreas agrícolas tradicionais), que fornecem grandes contingentes de mão de obra para as outras áreas do sistema; e d) fronteira de recursos ou regiões de novas oportunidades, um território que ainda não se encontrava incorporado ao sistema espacial, mas que, devido à sua grande extensão com baixa densidade demográfica e ao alto valor de seus recursos naturais, a colocava sob novas perspectivas.

Nesse contexto, observa-se que Amazônia pode ser identificada como um território que permaneceu às margens do sistema “centro-periferia” decorrente do processo de industrialização brasileiro, configurando-se, do ponto de vista econômico, como uma “periferia não-integrada” ao restante do País, uma fronteira de recursos ou mesmo uma região de novas oportunidades, dependente da economia extrativista mercantilista (BECKER, 1982). No que diz respeito à sua configuração territorial, salienta-se que, até a década de 1960, predominava a forma de “rede dendrítica”¹⁷, na qual prevalecia a circulação fluvial e se tinha Belém e Manaus como os principais centros urbanos, com a concentração de atividades

¹⁷ O termo dendrítico se refere à forma ramificada como a rede urbana se organiza em função do rio principal e seus afluentes. É a forma mais simples de uma rede urbana, caracterizando-se pela progressiva implantação de uma cidade primaz, estratégica e excentricamente localizada em face de uma hinterlândia (CORRÊA, R., 1987).

atacadistas e de importação e exportação precedentes da dinâmica econômica da borracha (CORRÊA, R., 1987).

A partir da década de 1960, a integração nacional foi adotada como realidade imprescindível à continuidade do crescimento do País, uma vez que as diferenças regionais foram percebidas enquanto limitantes do processo de industrialização, e, conseqüentemente, do desenvolvimento propagado pelo Estado. Com isso, as ações governamentais se voltaram à ampliação do mercado interno, à recuperação da “região deprimida” e à exploração dos recursos naturais da região amazônica. Becker (1982) identifica como marcos iniciais dessa necessidade de integração e do início da experiência de planejamento regional estatal, a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), em 1959, e a construção de Brasília, em 1960:

a construção de Brasília simboliza a ânsia de integração de uma nação que, secularmente concentrada na faixa costeira, voltava os olhos para o imenso interior despovoado que se valoriza diante de uma nova conjuntura econômica e social. A nova capital, situada em posição estratégica, no contato com todos os tipos de periferia, representa verdadeira ponta de lança do “centro”. Ponto de convergência das grandes rodovias de penetração que se dirigem para o Norte e para Oeste, estimula o avanço das frentes pioneiras e o estreitamento das relações com São Paulo (BECKER, 1982, p. 28).

Criavam-se, então, as condições para a expansão do consumo do que era produzido nas indústrias nacionais, assim como a afirmação do Estado sobre o conjunto do território e seu intrínseco comando. A posição da região amazônica torna-se peculiar enquanto fornecedora de insumos para o “centro” do Brasil, conformando uma relação colonial interna que se estenderia até os dias de hoje (HÉBETTE, 2004).

No governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), a construção das rodovias Belém-Brasília¹⁸ e Brasília-Acre marca o início efetivo das ações governamentais na região amazônica, inaugurando um amplo processo de intervenção estatal sob uma raiz autoritária, que impactou negativamente as comunidades anteriormente

¹⁸ A Rodovia Belém-Brasília foi a primeira conexão estabelecida para ligar a Amazônia ao centro do sistema espacial nacional, permitindo a expansão agropastoril para a região com o avanço instantâneo de uma frente pioneira baseada na produção de arroz, milho e gado. Com a pavimentação da estrada no ano de 1973, grandes empresas sediadas em São Paulo adquiriram terras e incentivos fiscais, utilizados para a exploração de madeira e expansão da pecuária, acelerando, assim, o processo de apropriação de terras em grandes extensões (BECKER, 1982).

estabelecidas mediante a expropriação de terras, a exploração humana e a excessiva depredação ambiental (OLIVEIRA, F., 1994).

O golpe de Estado¹⁹ impôs uma nova fase de planejamento territorial no Brasil, traçando um caminho para a internacionalização da economia brasileira sob as influências da guerra fria. O desenvolvimentismo nacionalista e democrático, nesse contexto, passou a se caracterizar como internacionalista e autoritário, afastando-se, em definitivo, do ideário de um crescimento econômico com equidade na distribuição dos benefícios e dilatando ainda mais as questões regionais (MANTEGA, 1997). Além disso, nesse momento, impôs-se uma política manipuladora não apenas com alcance exclusivo ao domínio industrial, estendendo-se, também, à manipulação da mídia e de programas educacionais, os quais foram disseminadores de propagandas nacionalistas e de integração regional.

O planejamento regional foi colocado em prática com a criação do Ministério do Planejamento e Coordenação Geral e do Ministério do Interior, ambos institucionalizados no ano de 1967. Nesse mesmo ano, tem-se a criação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM)²⁰, sucedida pela criação de outras superintendências de desenvolvimento regional. Consoante a isso, Santos e Silveira ([2001] 2014) afirmam que esse foi o pano de fundo para tornar ainda mais requintada a adesão do País ao modelo capitalista internacional, associado à ideologia de racionalidade e de modernização a qualquer preço, resultando em acordos assinados para que a entrada de capitais externos ocorresse de forma mais segura.

As ações governamentais para a incorporação da região amazônica ao sistema nacional são intensificadas e aceleradas a partir da década de 1970,

¹⁹ A ditadura militar se estabeleceu no Brasil entre os anos de 1964 a 1985, caracterizada pela falta de democracia, supressão de direitos constitucionais, censura, perseguição política e repressão aos que se opunham ao regime militar. As reflexões de Mantega (1997) sobre o golpe militar levam a identificação de uma “nova e eclética esquerda”, que buscou revelar as lacunas explicativas na dinâmica de acumulação periférica para além da visão genérica que, por vezes, recaia na justificativa exclusiva de reflexo do setor exportador. O autor observa que o surgimento de interpretações com premissas na sociedade e suas forças internas impulsionavam o debate sobre modelos alternativos de desenvolvimento, os quais colocaram em descrença as bases da ideologia nacional-desenvolvimentista, identificando ambiguidades e contradições a partir de compromissos entre classes.

²⁰ O objetivo desse novo sistema institucional seria a centralização das ações do governo na região amazônica e, ao mesmo tempo, levantar barreiras que impedissem o retorno de práticas classificadas como “lamentável política regionalista” (BRITO, 2001, p. 150). A Sudam foi criada com a função de planejar o desenvolvimento da região amazônica e, assim, definir prioridades, analisar e aprovar projetos, além de fiscalizar os empreendimentos beneficiados com incentivos.

objetivando uma solução conjunta tanto para as tensões populacionais do Nordeste²¹, como para garantir a soberania nacional no território, formando condições para novos investimentos do “centro”. Nesse contexto, a criação de instituições, de planos e de mecanismos de financiamento do chamado “desenvolvimento regional” (OLIVEIRA, F., 1994) introduziu os “grandes objetos” técnicos, os projetos de investimentos e a colonização dirigida; fatores que, juntos, reestruturaram o território regional. Para tanto, o Estado autoritário implementa a política de ocupação e administração do território:

com o Ato Institucional Nº 5 (1968) o regime militar “endureceu” e a partir dos anos 70 a questão agrária foi militarizada. Todavia, despreparados e ignorando costumes regionais [...] os governantes militares acirraram a questão, tornando-a complexa, aumentando a concentração fundiária, não assentando os carentes de terra para trabalhar e intervindo de forma ilegítima nos Estados, ao subtrai-lhes a autonomia administrativa, territorial e dominial, sobre largos espaços geográficos (ÉLERES, 2002, p. 70).

O Estado brasileiro, protagonista dessas ações, assegurou ainda a presença do País na valorização da “Amazônia sul-americana” (BECKER, 1982, p. 64), uma vez que a conjuntura mundial ampliava as perspectivas de valorização das matérias-primas e o Estado se preocupava em garantir a exploração imediata ou futura dos recursos da região. Assim, nas palavras de Becker:

embora constituída por nove unidades políticas, em virtude da homogeneidade de seu quadro natural e sócio-econômico, a Amazônia requer esforços conjuntos para sua valorização. Por sua posição no âmbito de grande vale, pois constitui 63,4% da Amazônia total, e por seu dinamismo econômico, caberia à Amazônia brasileira, além do comando do rio, a iniciativa da ação desenvolvimentista amazônica global num Programa de Desenvolvimento Integrado Pan-Amazônico (BECKER, 1982, p. 64).

Dessa forma, as características amazônicas de baixa densidade demográfica, bem como sua posição geográfica, entendidas no passado como limitantes aos planos nacionais de desenvolvimento, passaram a ser vistas como desencadeadoras de imensas possibilidades²² no âmbito da Amazônia sul-americana (BECKER, 1982). As dinâmicas da floresta, que até então organizavam o espaço regional e urbano, foram negadas com a imposição do ritmo das economias

²¹ Pretendia-se que a região amazônica, mediante um conjunto de políticas estatais de ocupação humana, funcionasse como “válvula de escape” às tensões fundiárias da região Nordeste, onde o processo de modernização da agricultura, que excluía a população rural residente, foi ainda agravado por um período prolongado de seca de grandes proporções (BECKER, 1982).

²² Definidas por Becker (1982) como “fronteira de recursos”, ou seja, zonas de povoamento novo, em que o território virgem é ocupado e tornado produtivo. Estas zonas podem ser contíguas quando se localizam a frente de povoados antigos, ou não contíguas quando os centros de povoamento são separados por amplas áreas desabitadas.

industriais e suas ações de integração, identificadas por Becker (1982, p. 65-79) em três focos principais: a integração física do território, a integração psicossocial e a captação direta de recursos:

a) a integração física do território efetivou-se com a implantação de uma rede rodoviária extensa e estratégica, onde se acentuava o traçado transversal da Rodovia Transamazônica (BR-230), visando não apenas favorecer as relações entre as regiões amazônica e nordestina, mas também facilitar as trocas com os países vizinhos da Amazônia sul-americana e formatar um “corredor de exportação” de matérias-primas e manufaturados pelos oceanos Atlântico e Pacífico, sendo assim a vinculação terrestre com o “centro” garantida pela construção das rodovias Cuiabá-Santarém (BR-163) e Porto Velho-Manaus (BR-319). Para Becker (1982) a abertura desses eixos rodoviários proporcionou grande transformação nos meios de circulação com a redução das navegações fluviais e aéreas;

b) a integração psicossocial decorreu da atuação da força política sobre a opinião pública, mediante o direcionamento de um fluxo de informação, objetivando a propagação dos valores do “centro” para uma população “marginalizada no espaço e no tempo”, onde a Embratel, o Mobral e o Projeto Rondon se destacaram como agentes difusores. A Embratel, por permitir ligações telefônica em minutos. O Mobral, com uma atuação educacional de grande penetração urbana e rural, trabalhando a alfabetização de adultos juntamente com a difusão de valores do “centro”. E o Projeto Rondon, destinado a conscientizar a juventude universitária quanto à realidade das regiões periféricas através de estágios *in loco*, que forneceria também a assistência à população;

c) a captação direta de recursos financeiros da iniciativa privada ocorreu na forma de atração por incentivos fiscais, coordenados pela Sudam, com apoio do Banco da Amazônia (BASA). Outro recurso captado foi o humano, que fora mobilizado visando ao povoamento da fronteira, tanto para absorver os excedentes demográficos do Nordeste, como para obter a força de trabalho necessária para a implantação dos projetos na região. A forma mais imediata de deslocamento da população ocorreu através do emprego nas construções das rodovias, sucedida pelos planos de colonização oficial e reforma agrária.

Assim, no primeiro ano do governo do Presidente Médici (1970-1974), foi instituído o Programa de Integração Nacional – PIN²³ (Decreto Lei nº 1.106/ 1970) com um plano de obras de infraestrutura nas regiões de atuação das agências regionais SUDAM e SUDENE, promovendo não somente a aceleração da integração física e econômica, como também o controle do território em termos geopolíticos, baseado no conceito de planejamento de “Eixos de Desenvolvimento” (BECKER, 1982; KOHLHEPP, 2002). As motivações desse programa estão ilustradas em uma célebre frase atribuída ao então Presidente Médici: “é necessário que os homens sem-terra do sertão se dirigissem para as terras sem homens da Amazônia”. Essa frase retrata ainda a omissão do governo federal em relação à população que ali habitava, fato que perdurou nos planos desenvolvimentistas até a década de 1980.

A primeira etapa do PIN consistiu na construção de extensas rodovias como eixos de desenvolvimento (BR-230 e BR-163) e em “novas rotas” de migração para a Amazônia, destinadas preferencialmente aos nordestinos (BECKER, 1982; KOHLHEPP, 2002). O programa também lançou os Projetos Integrados de Colonização (PICs)²⁴, a cargo do recém-criado Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), desapropriando, através de decreto governamental, uma área de 64.000km² ao longo da Rodovia Transamazônica, entre as cidades paraenses de Altamira e Itaituba, para os projetos de colonização oficial de assentamento agrícola em grande escala, repercutindo no aumento do fluxo migratório e na presença do Estado na região (WALKER *et al.*, 1997).

²³ O Plano de Metas e Bases de ação do governo enfatizou a integração socioeconômica nacional em duas dimensões: a dimensão regional, por meio do PIN, e a integração social, mediante o Programa de Integração Social (PIS), também o Programa de Redistribuição de Terras (PROTERRA), e incentivos à indústria agrícola nas regiões Norte e Nordeste.

²⁴ Kohlhepp (2002) e Walker *et al.* (1997) descrevem o assentamento da colonização oficial, estabelecida em uma faixa de 10 km, em ambos os lados da rodovia, para a locação de pequenas propriedades, com 100 hectares cada, através de um sistema de rotação de terras com apenas 50% de devastação, conforme estabelecia o código florestal vigente. Alguns lotes tinham sua frente voltada à estrada principal e outros para estradas vicinais, que foram construídas de cinco em cinco quilômetros, com uma extensão máxima de 10 km. Para cada grupo de 50 lotes, aproximadamente, haveria uma agrovila, onde os agricultores teriam suas residências em lotes individuais, com características urbanas. No entanto, construíram-se apenas 27 agrovilas, das dezenas que foram planejadas, e, das três agrópolis projetadas, nenhuma funcionou. Apenas uma Rurópolis prosperou, devido a sua privilegiada localização, no cruzamento das BR-230 e BR-163, atualmente consolidada como Município. O programa previa ainda uma quota de 75% de migrantes nordestinos e 25% de migrantes dos outros Estados do Sul. A análise desenvolvida por Browder e Godfrey (2006, p. 37-40) apresenta como esse programa foi inspirado pela Teoria das Localidades Centrais, do alemão Walter Christaller.

O governo realizou, também utilizando recursos do PIN, investimentos no Projeto Radar da Amazônia – RADAM (1970-1985), objetivando obter um conhecimento mais detalhado e completo sobre os recursos naturais e as características físicas da região, cuja abrangência foi posteriormente ampliada para todo o território nacional. Os dados obtidos pelos levantamentos de campo e aerofotogramétrico visavam auxiliar a indicação de alternativas para a construção de estradas, de usinas hidrelétricas e de pesquisas geológicas na região, para possibilitar um melhor aproveitamento de seus recursos (LEITÃO, 2009).

Becker (1982) observa que, mesmo utilizando intensa propaganda, os PICs não conseguiram atrair em grande escala a população nordestina, como previsto inicialmente nos planejamentos governamentais. Ademais, a autora destaca o fato de uma grande parcela dos migrantes terem abandonado seus lotes em um curto período, devido às condições climáticas e naturais encontradas, além das carências estruturais, as quais estabeleciam grandes restrições à produção agrícola no que tange ao armazenamento e ao transporte. Seguindo a mesma linha, Kohlhepp (2002) identifica falhas no planejamento, principalmente referentes às condições ecológicas locais (topografia, tipos de solo, água etc.), repercutindo em um número bem abaixo do previsto de colonos assentados e altas taxas de emigração. Assim, percebe-se que esses projetos de colonização oficial não foram eficazes em proporcionar uma grande transferência da população rural brasileira para a região amazônica, como previa o planejamento governamental. Porém, foi de suma importância para a disponibilização de força de trabalho e formação de novas sociedades na região²⁵ (BECKER, 1982).

Por outro lado, a colonização particular desenvolvida pelo capital privado no Estado do Mato Grosso proporcionou uma transferência significativa da população rural do sul do País para a região amazônica. Nesse sentido, Becker (1982) faz uma menção especial à companhia Colonização Sinop S.A., que a partir de sua expertise em projetos de colonização no Paraná, realizou, na Rodovia Cuiabá-Santarém, um

²⁵ Becker (1982) destaca que paralelamente à chegada de colonos pela migração oficial, houve também a migração de técnicos vinculados a firmas de construção, planejamento e assessoria nos governos estaduais e nos organismos governamentais sediados na região, que formou uma força societal totalmente estranha aos interesses regionais, desencadeando uma “estrutura social dualista, altamente estratificada e sem coesão interna” (BECKER, 1982, p. 88). De forma que a elite de técnicos e administradores, cuja permanência é temporária, contrasta com a população local que fica excluída do processo que se inicia.

processo de colonização à base de pequenas propriedades familiares, destinadas a colonos dotados de experiência e algum recurso financeiro. Assim, foram feitos estudos de solos e o planejamento de uma colonização agrícola apoiada em centros urbanos para residência e para comercialização e processamento da produção, atraindo colonos da região Sul do País e até mesmo do exterior (norte-americanos e japoneses).

A colonização de novas áreas foi induzida ainda por incentivos fiscais e financiamentos especiais²⁶, possibilitando, às grandes empresas brasileiras e multinacionais a reprodução de seus excedentes sobre as mais variadas atividades, que se deu, especialmente, na pecuária subsidiada e a derrubada predatória da mata virgem (BECKER, 1982; FEARNSIDE, 1991; KOHLHEPP, 2002).

A prioridade dos incentivos governamentais para a ocupação em larga escala de “terras devolutas” é constatada por Becker (1982) ao analisar os projetos aprovados pela SUDAM até o ano 1972, destinados em grande parte à atividade agropecuária (aproximadamente 63%), voltados basicamente à criação de gado, atividade que proporcionava alta rentabilidade quando se trata de “ocupar grandes espaços com baixo investimento” (BECKER, 1982, p. 74).

Paralelamente aos projetos governamentais no âmbito do PIN, ocorreram as correntes migratórias espontâneas²⁷ (MACHADO, 1999), tanto nas áreas de colonização oficial no Estado do Pará, quanto próximas às áreas dos projetos financiados pela SUDAM, especialmente no Estado do Mato Grosso, na área da Rodovia São Paulo-Acre. Tal fato corroborou para o surgimento de vários conflitos fundiários na região, uma vez que a penetração se fez por compra e grilagem de terras devolutas, reservas indígenas e, ainda, terrenos ocupados por posseiros,

²⁶ A partir de 1969, o governo disponibilizou 50% de isenção no imposto de renda para investimentos na Amazônia e permitiu que as empresas investissem em fazendas o dinheiro que, de outra forma, teriam de pagar como imposto de renda sobre empreendimentos de outros tipos, em outras partes do país. Empréstimos especiais foram dados a taxas de juros menores que a inflação, tornando os juros negativos, em termos reais. Esse quadro perdurou até o ano de 1979, quando a SUDAM declarou que “não aprovaria novos incentivos fiscais na área de floresta densa da Amazônia” (FEARNSIDE, 1991, p. 210), porém os incentivos anteriormente aprovados permaneceriam.

²⁷ Os fluxos migratórios foram atraídos, em grande parte, pelos núcleos coloniais do INCRA, empresas particulares individuais ou de colonização. Sendo que uma pequena parte migrou espontaneamente a procura de um lote maior do que aquele que possuía ou para estabelecer uma posse (MACHADO, 1999). Assim, o INCRA teve uma função adicional, não-prevista, de regularizar também esses migrantes sem títulos, cujo processo perdura até os dias de hoje com o programa “Terra Legal”.

prevalecendo os interesses dos “mais bem-sucedidos”, conforme retrata Hébette (2004):

inevitavelmente, surgiram os conflitos, pois a necessidade empurra o povo, como o lucro empurra o capital. Toda a Amazônia tornou-se um imenso campo de tensões entre classes em torno dos seus recursos: terra, madeira, minério, uso da água. Houve competições também, é claro, entre interesses divergentes do capital: entre capital nacional e estrangeiro, capital privado e estatal, entre capitais individuais. [...] Os mais fortes, naturalmente, nunca deixaram de ser os mais bem-sucedidos neste jogo de interesses, conforme a lei de acumulação e da centralização do capital (HÉBETTE, 2004, p. 33).

Um segundo momento, que intensifica a atração de firmas e capitais para a exploração da região, ocorre com a implantação do Polamazônia²⁸ (1974 a 1980). O programa trouxe um novo foco à estratégia de desenvolvimento, priorizando o “*business privado*” a partir da exploração econômica setorial e da quase ilimitada distribuição territorial da periferia amazônica (KOHLHEPP, 2002). Assim, utilizando o fundamento de que a polarização irradiaria o dinamismo pelo território, o Estado determinou áreas especializadas de produção para concentrar grandes investidores – atraídos por vantagens fiscais e pela implantação de infraestruturas necessárias – e migrantes com maior poder aquisitivo (BRITO, 2001). Essa estratégia resultou na apropriação privada de enormes glebas de terras e na expansão das grandes empresas agropecuárias e de mineração, oportunizando a implantação de grandes projetos na Amazônia, denominados por Santos ([1994] 2008a) como “grandes objetos” técnicos²⁹.

Os principais polos minerais que integravam a porção oriental da região amazônica são identificados por Monteiro (2005) como: a usina de pelotização para o manganês pela Indústria e Comércio de Minérios S. A. (ICOMI), no Amapá, em

²⁸ A estratégia seletiva de Polos de Desenvolvimento previu a implantação de quinze áreas prioritárias de desenvolvimento na região amazônica, especializadas em determinadas atividades de produção (mineral, pecuária, madeireira, industrial etc.). Compreendiam os seguintes polos: agrominerais (Rondônia, Carajás e Amapá), madeireiros e agropecuários (Acre, Juruá-Solimões e Juruena) agropecuários e agroindustriais (Roraima, Tapajós-Xingu, Pré-Amazônia Maranhense, Xingu-Araguaia e Aripuã), e urbanos (Manaus, Belém e São Luís) (SUDAM, 1975).

²⁹ Segundo Santos ([1994] 2008a, p. 105-110), o espaço é formado por um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. Os objetos técnicos substituem os objetos naturais e consistem em hidrelétricas, fabricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades. Os sistemas técnicos tendem a ter a mesma composição em todos os lugares, criados com intencionalidades precisas, mercantis e simbólicas, a fim de garantir maior eficácia, maior produtividade, maior rentabilidade aos propósitos daqueles que os controlam. Nesse contexto, o autor define “as regiões do fazer e as regiões do mandar” (SANTOS, [1994] 2008a, p.109), onde o fazer é voltado cada vez mais para os interesses dos atores hegemônicos, para os outros, e, por isso, o espaço está em permanente organização e desorganização.

1969; a extração industrial de caulim pela Empresa Caulim da Amazônia (CADAM), em 1977, no âmbito do Projeto Jari, localizado na divisa dos Estados do Pará e Amapá; a exploração de bauxita no vale do Rio Trombetas pela Mineração Rio do Norte (MRN), em 1979, no noroeste do Pará; e a exploração das minas de ferro pela Companhia Vale do Rio Doce na Serra dos Carajás, no sudeste do Pará, que culminou com a criação do Projeto Grande Carajás (PGC)³⁰, em 1985.

Em 1973, dentro da perspectiva do desenvolvimento do Polamazônia, foi criada a Centrais Elétricas do Norte (ELETRONORTE), para fornecer a energia necessária à produção de alumina e alumínio nas indústrias planejadas no Município de Barcarena (PA). Assim, o governo federal custeou a construção da Usina Hidrelétrica (UHE) de Tucuruí, junto com as linhas de transmissão necessárias para a conexão da usina ao referido Município (BRITO, 2001).

Essa atuação do planejamento governamental se prolonga até o início da década de 1980, refletindo em grandes transformações na rede urbana amazônica, evidenciando o papel das grandes corporações e do Estado capitalista na acentuação da urbanização regional. Como resultado geral, tem-se uma rede urbana complexa e, de certa forma, desarticulada, intensamente afetada pela “malha programada” (BECKER, 1999, p. 29)³¹, em que o elemento regional fora tratado de forma artificial e os benefícios gerados foram excluídos da grande parcela da população, particularmente nas cidades, onde viviam em condições de extrema pobreza.

Kohlhepp (2002, p. 40) aborda o surgimento de enclaves³², mantidos artificialmente pelo Estado, a partir do aumento das disparidades do

³⁰ O PGC se destaca enquanto estratégia do governo, uma vez que foi planejado no intuito de coordenar os projetos já existentes na área (especialmente o Projeto Ferro Carajás, a ALBRÁS, a ALUNORTE, a ALUMAR e a UHE de Tucuruí). Receberia cerca de ¼ dos fundos de todo o Programa POLAMAZÔNIA. O complexo do PGC se constituiu em mina, ferrovia e porto, com um sistema especial de financiamento estatal e de isenções fiscais, geridos pela SUDAM e BASA. O governo custeou toda a infraestrutura energética, urbana (*company towns/cidades-empresa*), portuária e ferroviária (890 km de extensão da linha férrea que interligam a Serra de Carajás, no Pará, ao terminal marítimo em São Luís, no Maranhão), necessárias ao funcionamento das indústrias de transformação mineral – ALBRÁS (PA), ALUNORTE (PA) e ALUMAR (MA). Esse complexo começou a operar em 1985 (BRITO, 2001; MONTEIRO, 2005).

³¹ Segundo Becker (1999, p. 29), a “malha programada” representa uma malha de controle técnico e político, correspondente ao conjunto de programas e projetos governamentais.

³² Para Cardoso e Faletto (2000), enclaves podem ser entendidos como núcleos de atividades primárias controladas de forma direta pelo exterior, utilizados para entendimento da relação de dependência e incorporação da economia local sobre a economia mundial. Nesse sentido, o desenvolvimento de uma economia de enclave “passa a expressar o dinamismo das economias

desenvolvimento intra e inter-regional, analisando os danos irreparáveis ao ecossistema, principalmente pela rapidez que sucedeu essas implantações, impactando no aumento do desmatamento e dos conflitos sociais provenientes da especulação de terra:

a falta de participação regional e local em todos os setores e a chamada integração ao mercado mundial intensificaram a chamada síndrome de "periferia da periferia" na região de planejamento do Grande Carajás. Numerosos conflitos de interesse, a falta de respeito pelos limites das reservas indígenas, a insegurança com respeito a direitos legais e a continuada escalada da competição pelo uso da terra levaram a uma situação na qual a coexistência dos grupos sociais e seus objetivos econômicos ressaltaram a falha de objetivos comuns de desenvolvimento para a região amazônica. O preço alto do crescimento econômico, juntamente com os mega-projetos, foi pago com a destruição da floresta tropical e a degradação ecológica e social (KOHLHEPP, 2002, p. 40).

Por sua vez, e refletindo acerca da relação entre a minero-metalurgia e o desenvolvimento regional na Amazônia, Monteiro (2005) identifica que prevaleceu a garantia da viabilidade econômica das empresas, as quais se utilizam de vantagens comparativas consequentes da "possibilidade de acessar recursos e serviços ambientais a baixo custo, o que não a vincula à existência ou à necessidade de ela se integrar ou interagir com arranjos produtivos locais" (MONTEIRO, 2005, p. 198).

Por outro lado, Brito (2001) descreve como objetivo real preterido pelo governo, ao viabilizar os grandes projetos na Amazônia, não o desenvolvimento regional *per se*, mas a captação de recursos através do recolhimento de divisas (impostos), estimadas a totalizar no ano de 2000 aproximadamente US\$ 15 bilhões, sendo US\$ 8.108 milhões com o projeto de ferro da Companhia Vale do Rio Doce; US\$ 96,8 milhões da fábrica de alumínio ALUNORTE, de Barcarena; US\$ 6.265 milhões da fábrica de alumínio ALBRÁS, de Barcarena; e US\$ 168,5 milhões da ALUMAR, de São Luís.

Na década de 1980, as últimas ações de planejamento do governo ditatorial consolidaram-se na terceira edição do Plano Nacional de Desenvolvimento (III PND) (1980-1985), no qual o processo de ocupação da região amazônica deveria ser consolidado a partir da articulação da "retórica socioambientalista de manutenção do equilíbrio ecológico e redução das desigualdades sociais, evocando a pretensão de diversificação das exportações mediante a elevação da sua participação no

centrais e o caráter nelas assumido pelo capitalismo, independentemente da iniciativa dos grupos locais" (CARDOSO; FALETTO, 2000, p. 510).

processo de desenvolvimento nacional” (LEITÃO, 2009, p. 135). No entanto, grande parte dos objetivos pretendidos por esse plano foi inviabilizada pelo cenário de recessão econômica, de endividamento externo do País, de pressão inflacionária e de desemprego (LEITÃO, 2009).

O ano de 1985 é o marco do esgotamento do nacional-desenvolvimentismo frente à crise do Estado brasileiro. O cenário final é caracterizado como um “endividamento externo exacerbado e regime interno de estaginflação³³ persistente” (CARDOSO JR., 2011, p. 19). Segundo Becker (1982, p. 32), o desenvolvimento preconizado significou somente a “expansão do sistema”, com a manutenção dos desequilíbrios de ordem social. Para Santos e Silveira ([2001] 2014), mesmo com a constatação do estágio alcançado pela industrialização, o País conservou uma série de “condições de subdesenvolvimento”, que fora agravado, muitas vezes, pelo crescimento econômico, a saber: “a disparidades regionais pronunciadas, enormes desigualdades de renda e uma crescente tendência ao empobrecimento das classes subprivilegiadas” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 51). Essa visão foi corroborada por Mantega (1984), pois, em sua opinião:

acontece que a melhoria de vida para o grosso da população, a sua integração no progresso, elevação dos salários etc., não se concretizaram. E não foi por falta de industrialização. Além disso, o desenvolvimento nacional resultou na ampla penetração do capital estrangeiro, que passou a ditar as regras da acumulação bem embaixo das barbas dos nacionalistas caboclos (MANTEGA, 1984, p. 63).

Por sua vez, Karam (2012) destaca o efeito reverso sobre as expectativas em relação à industrialização substitutiva, observando que esse processo proporcionou apenas uma alteração na configuração da dependência do País em relação ao exterior, e não a sua redução como se propunha. Esse processo é visto por Matus (1989) de uma forma mais ampla, considerando sua extensão por grande parte da América Latina, que possibilitou a inserção do pensamento neoliberal:

³³ Segundo Iadrozza (2002), esta situação foi denominada pelos economistas de “estagflação”, isto é, uma economia estagnada com aceleração inflacionária, decorrendo para que a década de 1980 ficasse conhecida como a “década perdida”. A análise de um conjunto de dados da economia brasileira nos anos 1980, expostas por esse autor, permite entender porque a década foi chamada de “perdida” pelos economistas: o Produto Interno Bruto (PIB) apresentou um crescimento médio de 18,5% da taxa de investimento percentual, representando uma queda acentuada da taxa média verificada na década de 1970. A queda foi ainda mais expressiva em relação ao produto industrial, haja vista o quadro que repercutiu na significativa redução do crescimento da economia e a consequente disparada da inflação, atingindo a média de mais de 300% ao ano quando considerada toda a década de 1980 (IADEROZZA, 2002, p. 149).

a América Latina vive, hoje, sua hora mais confusa. A inflação cresce tanto quanto a miséria e transborda até os países mais conservadores enquanto ilhas de estabilidade são impostas à força, em algumas nações de antiga história inflacionária. O panorama é desconcertante. Por um lado, a estabilidade econômica impede o aprofundamento da democracia. Por outro, a inflação contradiz o progresso social. Todos os grandes problemas se acumulam, as indefinições, sem dúvidas, tendem a desaparecer e surge um forte chamado a imitar os exemplos da experiência neoliberal. Renunciamos aos sonhos para nos entregar a um realismo mais cômodo que, pelo menos, evita o caos e a mediocridade (MATUS, 1989, p. 13).

A reestruturação neoliberal ocorreu em grande parcela do território da América Latina, concernindo ao período de transição das ditaduras aos períodos constitucionais, no final do século XX. Segundo Castelo (2012), a partir dos pleitos eleitorais da democracia representativa, adotou-se uma agenda política voltada para o Consenso de Washington³⁴, que compilava medidas para combater a crise da dívida externa, a estagnação da economia e os altos índices da inflação.

Katz (2016) verifica que esse cenário político também oportunizou para a maioria dos Países da América Latina a retomada do papel internacional dessa região enquanto fornecedora de produtos básicos, em especial os agrominerais. Esse padrão, frequentemente identificado como “reprimarização da economia latino-americana”, foi intensificado pela renovação da importância das *commodities* de alta valorização no mercado internacional, especialmente as *commodities* minerais e as agrícolas. Com isso, promoveu-se uma transformação profunda, tanto na agricultura, com a priorização do cultivo voltado à exportação (monocultura da soja), como na mineração, em face da adoção de uma nova modalidade extrativista³⁵, que fortaleceu a entrada de empresas estrangeiras como suas principais financiadoras (KATZ, 2016).

³⁴ Plano elaborado no ano de 1989, na cidade de Washington (EUA), com base nas ideias do economista britânico John Williamson, contemplando um conjunto de critérios de ajuste macroeconômico idealizados por economistas de diversas instituições financeiras, tais como: o Fundo Monetário Internacional (FMI), o Banco Mundial e o Departamento do Tesouro dos Estados Unidos. As medidas formuladas no documento tornaram-se pré-requisitos para a concessão de novos empréstimos e cooperação econômica dessas instituições financeiras para com os países da América Latina. O conjunto de prescrições inclui: a estabilização macroeconômica, a abertura comercial e financeira, a expansão das forças do mercado e a privatização, entre outros pontos. É considerado por muitos uma síntese do neoliberalismo e do chamado fundamentalismo de mercado (DRUMMOND, 2017).

³⁵ A mineração, denominada de “explorações a céu aberto”, ocorre pela extração do mineral e dissolução das rochas utilizando-se de um composto químico (*fracking*), substituindo assim as técnicas anteriores, as quais dependiam de escavação e explosão. Os desastres ambientais foram ampliados, especialmente pela utilização de alto volume de água. Esses empreendimentos necessitam de grandes somas de investimentos e são controlados por empresas do Canadá, Austrália, Bélgica, Suécia e EUA (KATZ, 2016).

No Brasil, o projeto político-econômico neoliberal, de acordo com o discurso, traria estabilidade, crescimento e conduziria o País ao desenvolvimento. A gestão do Presidente Sarney (1985-1989) teve uma característica ainda de transição, com tímidas ações no sentido de sua consolidação. O abandono total do modelo desenvolvimentista e de seu processo de “substituição de importações” foi identificado no início da década de 1990, com a eleição de Fernando Collor de Mello para a presidência da República. A significativa mudança nos rumos da economia nacional foi determinada pela progressiva liberalização da economia, que prometia a modernização técnico-normativa do País para torná-lo mais competitivo frente ao mercado internacionalizado (TOLEDO, 2009).

O trabalho de Buarque (2002, p. 17) analisa o surgimento de um novo paradigma de desenvolvimento, com diferentes respostas aos problemas e aos desafios do modelo desenvolvimentista em declínio, baseado na revolução tecnológica e organizacional e seus desdobramentos políticos e sociais, tornando viável, com isso, novas propostas de organização da economia e da sociedade. O autor aponta para o crescimento da preocupação internacional com a destruição das florestas tropicais e de seus produtos naturais como componentes desse novo paradigma, valorizando questões voltadas à sustentabilidade e à qualidade de vida da população.

Nesse sentido, criou-se, por iniciativa alemã, o Programa Piloto Internacional para Conservação das Florestas Tropicais Brasileiras (PPG-7)³⁶, em julho de 1990, visando apoiar financeiramente a reorganização dos modelos de desenvolvimento regional para a Amazônia, a partir do qual seria possível a harmonização entre os objetivos econômicos e ecológicos nas florestas tropicais. Kohlhepp (2002) salienta que, dentre os inúmeros conflitos de interesses na Amazônia, somente os seguintes foram abordados no PPG-7: o aumento da população e da urbanização, o desmatamento e as atividades madeireiras.

A gestão neoliberal de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) na presidência do Brasil consolidou a retomada do livre-comércio enquanto chave-

³⁶ O PPG-7 é um empreendimento conjunto do governo do Brasil, da sociedade civil brasileira, do Banco Mundial e dos países do G-7. O programa consiste em um conjunto de projetos que devem contribuir para o uso sustentável dos recursos naturais e para uma substancial redução da taxa de desflorestamento. O objetivo geral descrito pelo Banco Mundial é maximizar os benefícios ambientais das florestas de uma maneira que seja consistente com os objetivos de crescimento do Brasil (KOHLHEPP, 2002).

mestra do desenvolvimento³⁷ do País, por meio de um plano de estabilização monetária, o Plano Real, associado ao ideário de “privilegiar o mercado como agente principal do bem-estar dos indivíduos” (PEREIRA, J., 2012, p. 730). O Estado reformulou o aparato jurídico-institucional brasileiro, favorecendo as privatizações, as terceirizações e a introdução da administração gerencial, decorrentes das novas exigências estruturais da economia e da sociedade, frente à revolução tecnológica e organizacional (BUARQUE, 2002). Segundo Santos e Silveira ([2001] 2014), “de um tempo lento, diferenciado segundo as regiões, passamos a um tempo rápido, um tempo hegemônico único, influenciado pelo dado internacional: os tempos do Estado e das multinacionais” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 52).

As ações governamentais de âmbito regional, determinadas nos planos plurianuais da década de 1990, previam a realização de investimentos concentrados no setor de infraestrutura, especialmente em transportes mediante a implantação dos Eixos Nacionais e Integração e Desenvolvimento (ENIDS)³⁸, que se resumiam a corredores de circulação e escoamento de mercadorias voltadas para exportação. A escolha desses eixos ficou a cargo dos interesses dos mercados globais, refletindo no agravamento das desigualdades regionais (KARAM, 2012), que também impactaram diretamente no pacto federativo, em face da “guerra fiscal” desencadeada entre os Estados para atrair investimentos externos, demonstrando, assim, o desmonte do governo federal enquanto coordenador de ações de planejamento nacional (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014).

No âmbito territorial, Santos e Silveira ([2001] 2014) reconhecem novos conteúdos e a imposição de novos comportamentos em face das: “enormes possibilidades da produção e, sobretudo, da circulação dos insumos, dos produtos, do dinheiro, das ideias e informações, das ordens e dos homens” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 52-53), fatores que caracterizam a irradiação do meio técnico-científico-informacional. No âmbito do espaço amazônico, Trindade Jr. (2015b) observa que a expansão do chamado meio técnico-científico informacional se manifestou com especificidades no que tange aos sistemas técnicos e aos

³⁷ O desenvolvimento passa a ser compreendido como “algo que acontece a um país quando movido por suas forças sociais e de mercado, ambas reguladas privadamente” (CARDOSO JR., 2011).

³⁸ Como base conceitual para a elaboração do programa, tem-se ainda a teoria da polarização da escola francesa.

sistemas de valores, ou seja, nas dimensões da tecnosfera e da psicosfera (SANTOS, [1994] 2008a), tal como será abordado no próximo capítulo.

O Estado “renovado” por uma burocracia mista (agentes públicos e privados) promoveu a modernização técnico-normativa de seletos pontos no território e sua integração aos mercados internacionalizados. Utilizando um ostensivo domínio do conhecimento técnico-científico, tanto sobre o território quanto sobre a sociedade, mediante a adoção de sistemas estratégicos, como o planejamento³⁹, imprimiu-se “uma materialidade de um tempo múltiplo e desigual verificado na disposição dos sistemas de engenharia e na força que o Estado, os homens, as firmas possuem para utiliza-los” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 340). A iniciativa privada interessou-se em ocupar apenas algumas posições que lhe garantissem a rentabilidade, direcionando o investimento do poder público para viabilizar suas demandas, como exemplificado por Toledo (2009) ao abordar a temática da expansão portuária:

o financiamento das obras de melhorias nos sistemas de movimentos que viabilizam as ações das grandes corporações econômicas internacionais em território nacional, a modernização dos macro-sistemas de engenharia portuários, por demandarem longo período para sua execução e custos significativos, fica a cargo do Estado. Os novos conjuntos de objetos que permitem maior eficiência nas transações portuárias são construídos com verbas retiradas do orçamento da União, restando à iniciativa privada a sua manutenção e, evidentemente, os lucros ligados ao seu uso (TOLEDO, 2009, p. 17).

Nessa mesma perspectiva, Furtado (2000) analisa que o uso corporativo do território foi reforçado pelas privatizações e pela “modernização seletiva”, uma vez que as decisões foram tomadas no âmbito das empresas sobre: o que e onde produzir, as características do processo produtivo, o que importar e/ou exportar, para quais mercados internos e externos. Assim, tem-se o uso privado do território, impondo a outros agentes sociais um lugar restrito no que tange aos investimentos públicos, fazendo com que as demandas sociais novamente fiquem em segundo plano.

O Programa Brasil em Ação, lançado em agosto de 1996, inaugurou a compatibilização em um projeto governamental de três ferramentas: planejamento,

³⁹ Toledo (2009) destacou que o Estado brasileiro dividiu com as empresas privadas a tarefa de governar, uma vez que delegou às empresas de consultoria internacional até mesmo o planejamento das ações de suas políticas e, assim, privilegiou alguns lugares e algumas empresas, sem preocupação, de fato, com a maioria da sociedade; fato que proporcionou uma modernização alienada dos lugares.

orçamento e gestão. Ao longo do período de quatro anos, dos 42 empreendimentos inicialmente projetados, apenas 25 foram concluídos. Ao analisar o documento oficial de lançamento do plano, Toledo (2009) identifica o cumprimento do receituário ditado pelo Consenso de Washington, uma vez que os projetos escolhidos priorizaram os empreendimentos capazes de: “ampliar a competitividade da economia, reduzir os custos de produção e comercialização, eliminar gargalos e melhorar a oferta de mão-de-obra qualificada” (TOLEDO, 2009, p. 32-33). Para o autor, os investimentos em pontos selecionados do território apenas autorizaram um uso corporativo de seus fragmentos modernizados, e não promoveram, de fato, o desenvolvimento propagado, viabilizando, por sua vez, um adensamento tecnocientífico do meio geográfico brasileiro, voltado para:

a integração logística de pontos distantes do país, como a das áreas produtoras de *commodities* com os portos exportadores, para lubrificar os sistemas de ações das grandes empresas transnacionais, provocando assim uma fragmentação do território por privilegiarem algumas regiões em detrimento de outras (TOLEDO, 2009, p. 34).

Percebe-se que as atividades estatais na região amazônica se desenvolveram de modo contrastante e desigual, principalmente no âmbito do PPG-7. De um lado, posicionaram-se os objetivos governamentais de melhoria em infraestrutura, de fomento ao crescimento econômico regional e de fortalecimento da integração ao mercado. De outro, ficaram os compromissos realizados com o desenvolvimento sustentável como objetivo da política regional, em que deveria ser priorizada a proteção do espaço vital da população local e regional, bem como o meio ambiente em si, o que conflitava fundamentalmente com as diretrizes e ações do programa Brasil em Ação (1997-1999) e do seu sucessor, o programa Avança Brasil (2000-2003) (KOHLHEPP, 2002).

Este contraste pode ser identificado na substituição do sistema público de suprimento nacional de energia elétrica por uma estrutura baseada na exploração competitiva que, por sua vez, não alterou a posição da região amazônica como exportadora de energia e, tão pouco, impediu a continuidade dos processos de implantação de grandes empreendimentos hidrelétricos. Nesse sentido, Kohlhepp (2002) observa o desrespeito aos componentes social e ambiental em todas as ações desses programas de modernização:

em termos de esforços de desenvolvimento "de baixo para cima" e de descentralização em todos os setores, é uma experiência muito estranha acompanhar uma vez mais a implementação de estratégias "de cima para

baixo" absolutamente desajustadas ao meio ambiente e às necessidades básicas da população regional (KOHLHEPP, 2002, p. 50).

Como consequência da abertura comercial, das privatizações do patrimônio nacional e da prioridade às exportações agrominerais, tem-se os desequilíbrios do governo neoliberal em um cenário de grande conservadorismo político, através da ampliação da polarização social, do retrocesso do processo industrial local, da estagnação econômica em um quadro de crescimento lento, expressando, segundo Katz (2016), o maior processo de “desnacionalização econômica” do País, submetido ao capitalismo globalizado. Para Bresser-Pereira (2007):

[...] os ideólogos da ortodoxia convencional enganaram-se ainda mais gravemente ao pressupor que o desenvolvimento seria retomado com as reformas e a política econômica propostas pelos países ricos. Ou a sociedade brasileira repensa a sua história neste último século, e se dá conta de que seus objetivos não podem ser apenas a democracia e a diminuição da desigualdade, mas deve ser também a do desenvolvimento econômico, e que para isso é preciso reconstruir a Nação brasileira, ou então não superará a quase-estagnação em que se encontra (BRESSER-PEREIRA, 2007, p. 11).

Diante dessas características negativas das ações e reformas do Estado neoliberal, as discussões sobre o desenvolvimentismo foram retomadas, tendo como pano de fundo, no Brasil e em outros Países ditos subdesenvolvidos (especialmente da América Latina), o intercâmbio de ideias e de debates sobre as questões da integração nacional, da primazia das exportações agrominerais, da intervenção estatal e das resistências sociais, diante de uma forte influência da globalização, da crise financeira e da ascensão de novas potências na escala mundial. Assim, as questões sociais, políticas e ambientais são amadurecidas no debate até então associado, especialmente, às questões econômicas. Abordam-se novos contextos, de natureza multidisciplinar, incorporando a temática do desenvolvimento local (endógeno), economia popular e solidária da gestão pública, da gestão social (processos participativos), da justiça social e da sustentabilidade ambiental (BRESSER-PEREIRA, 2007; CEPÊDA, 2012).

1.2 O neodesenvolvimentismo e a “nova” fase das políticas territoriais

O final do século XX apresenta 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 desenvolvimentista⁴⁰ 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:

nos últimos anos, houve uma novidade importante: a perspectiva de maior estabilidade macroeconômica aberta pela guinada chinesa por importações de matérias-primas, cujo impacto favorável ao balanço de pagamentos brasileiro ocorreu a partir do início dos anos 2000. A mudança parece ter representado solo fértil para uma nova etapa de discussões sobre o desenvolvimento (BIELSCHOWSKY, 2012, p. 11).

As principais teses político-econômicas brasileiras que abordam o neodesenvolvimentismo⁴¹ 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.

A estratégia neodesenvolvimentista para o acúmulo de divisas, baseada no modelo de crescimento por exportações⁴², defende a integração do País em desenvolvimento no sistema mundial com o aproveitamento dos seus baixos salários, como salienta Bresser-Pereira (2016, p. 160):

a grande vantagem que os países em desenvolvimento têm em relação aos países ricos são seus salários baixos. É absurdo não aproveitar essa vantagem, inclusive porque, como vimos de forma radical na China, é através dessa estratégia que os salários passam a realmente aumentar. O

⁴⁰ O significado desse termo está baseado no entendimento de que o acréscimo do sufixo “ismo” ao termo desenvolvimento: “indica aspecto de processo, de movimento com dimensão social, gerando paradigmas, correntes e, especialmente, configurações históricas” (CEPÊDA, 2012, p. 79). O neodesenvolvimentismo é entendido como um “projeto de transformação profunda, operada politicamente de maneira racional e orientada pelo Estado, vinculando economia e avanço social” (CEPÊDA, 2012, p. 79).

⁴¹ O neodesenvolvimentismo enquanto sistema teórico tem o enfoque em respostas aos enfrentamentos que os países periféricos perpassam, em sua busca por atingir patamares superiores de desenvolvimento. Esse processo ocorre em reação a um “duplo populismo” (o fiscal e o cambial) presente tanto na base do fracasso neoliberal, como também do desenvolvimentista, em tentar promover o crescimento com estabilidade monetária. Nesse sentido, tem-se a elaboração e aprovação das dez teses sobre o neodesenvolvimentismo por um grupo de economistas reunidos em São Paulo, em maio de 2010 (BRESSER-PEREIRA, 2016, p. 153).

⁴² Na literatura econômica, esse modelo é conhecido como “*export-led grown*”, processado pelo aumento da produção interna de bens para a comercialização no mercado externo ou pela acumulação de divisas, por meio do aumento da importação, que possibilita o aumento da produção.

novo desenvolvimentismo defende, portanto, a integração do país em desenvolvimento no sistema mundial, mas exportando manufaturados, e não apenas *commodities*. E defende também uma integração competitiva e não subordinada (BRESSER-PEREIRA, 2016, p. 160).

A manutenção da agroexportação como potencial provedora de divisas para a promoção do processo de reindustrialização nacional, a partir do exemplo dos países asiáticos, é identificada por Katz (2016) como a base da dicotomia presente na política econômica neodesenvolvimentista, uma vez que pressupõe a aceitação da “remodelação neoliberal da agricultura e a conseqüente concentração de terras, especialização em exportações básicas, perda de cultivos diversificados e acentuada deterioração do meio ambiente” (KATZ, 2016, p. 162). O autor também destaca a visão, trazida pelas teses neodesenvolvimentistas, da globalização enquanto uma grande oportunidade aos “Países medianos”:

a grande “oportunidade comercial” que se destaca é a legitimação da inserção dependente da América Latina como fornecedora de produtos primários. E o que se questiona como um “perigo financeiro” é o endividamento descontrolado. No entanto, a experiência histórica indica que, a longo prazo, essa primarização exportadora recria a hipoteca da dívida (KATZ, 2016, p. 171).

Para Lang (2016), o neodesenvolvimentismo praticado nos países latinos americanos se revelou em um aprofundamento do “modelo extrativista”⁴³ com vistas à acumulação de divisas, mesmo diante das resistências, por vezes internas ao próprio governo:

[...] os governos progressistas latino-americanos apostaram, na prática, no neodesenvolvimentismo e aprofundaram o modelo extrativista – argumentando com a necessidade de financiar o investimento social com os *royalties* obtidos com a exportação de *commodities*. Muitas organizações sociais tiveram de organizar – ou seguir com – a resistência aos impactos sociais e ambientais do extrativismo das maneiras mais diversas, em todos os países do continente (LANG, 2016, p. 34).

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 conseqüências da heterogeneidade

⁴³ Para Lang (2016, p. 33), o extrativismo, enquanto modelo econômico primário-exportador, “consolida a dependência dos países exportadores de matéria-prima em relação ao mercado mundial, sempre em posição subordinada”.

estrutural herdada do neoliberalismo, buscaram-se estímulos aos processos de industrialização nacional e de consumo em massa.

Morais e Saad-Filho (2011) identificam nos programas de governo do PT, em especial na gestão do presidente Lula, o seguimento de alguns elementos da política macroeconômica neoliberal. No entanto, os autores salientam que a adoção de uma agenda neodesenvolvimentista se concretizou pela presença dos seguintes elementos:

[...] no fomento à produção via financiamento de capital e investimentos públicos em infraestrutura; na expansão do mercado de consumo de massa via programas de transferência de renda, elevação do salário mínimo e do crédito ao consumo e no apoio à formação de grandes empresas brasileiras, transformando-as em agentes competitivos em frente às multinacionais tanto no mercado interno como no mercado internacional (MORAIS; SAAD-FILHO, 2011, p. 520).

Na mesma perspectiva, Boito Jr. (2013) defende que o percurso do governo do PT não rompeu completamente com a estrutura do modelo neoliberal, mas que representou, claramente, a crescente adoção de uma política neodesenvolvimentista:

do primeiro governo Lula até o governo Dilma é possível detectar uma afirmação crescente do programa de política econômica e social que podemos denominar neodesenvolvimentista. O primeiro governo Lula foi marcado por concessões importantes ao capital financeiro internacional, o que, de resto, neutralizou e dividiu as forças opositoras; mas, já no segundo mandato, o perfil neodesenvolvimentista da política econômica e social do governo estava claro. Dilma, na sequência do dirigente histórico do PT, avançou ainda mais e na mesma direção: depreciou o câmbio, reduziu a taxa básica de juro, pressionou pela queda do *spread* bancário, reduziu por intermédio de expedientes variados o superávit primário, instituiu uma nova regulamentação para as compras públicas que favorece a produção local, estabeleceu medidas protecionistas e outras (BOITO JR., 2013, p. 174).

A composição da “frente neodesenvolvimentista”, conforme denomina Boito Jr. (2016, p. 156), compreende uma “frente política policlassista, ampla, heterogênea e contraditória”, uma vez que agrega reivindicações de segmentos da grande burguesia interna, do operariado, da baixa classe média, de trabalhadores rurais da agricultura familiar e de trabalhadores da massa marginal. Esse quadro resultou do longo processo de conversão ocorrido nas campanhas eleitorais prefaciais à vitória do PT, o qual articulou a adesão desse partido ao projeto político das classes dominantes, que, por sua vez, mostravam grande insatisfação e insegurança ao

processo de abertura econômica⁴⁴ do governo neoliberal, em especial na década de 1990. Para Boito Jr. (2012):

um setor da grande burguesia interna, que também havia apoiado, ainda que de modo seletivo, o programa neoliberal foi acumulando contradições com esse mesmo programa. Foi nesse quadro marcado, de um lado, por dificuldades crescentes para o movimento sindical e popular e, de outro lado, pelo fato de um setor da burguesia começar a rever suas posições frente a algumas das chamadas reformas orientadas para o mercado que se criaram as condições para a construção de uma frente política que abarcasse setores das classes dominantes e das classes dominadas. [...] Não se tratava, agora, de uma frente que se pudesse denominar populista e, ademais, tampouco o seu programa poderia ser identificado com o programa do velho desenvolvimentismo (BOITO JR., 2012, p. 5).

O resultado dessa correlação de forças concretizou um modelo neodesenvolvimentista com duplo direcionamento de forças. De um lado, o programa neoliberal vinculado, mesmo que de uma forma arbitrária, a questões sociais voltadas ao combate dos altos índices de pobreza e a uma política de expansão de renda. De outro, uma política econômica que beneficiava outros setores da burguesia nacional, entre os quais se destacaram os setores produtivos como a indústria, o agronegócio exportador e o setor petrolífero (PACCOLA; ALVES, 2018).

A dualidade do modelo neodesenvolvimentista, praticado pelo PT, está presente na elaboração e execução de políticas, planos e estudos territoriais, que, por vezes, marcaram fortes embates internos ao próprio governo, especialmente no que tange às questões ambientais. 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).

⁴⁴ Uma fração da burguesia interna brasileira se articulou ao processo de abertura econômica mediante associação, compras e fusões com o capital internacional – a burguesia internacionalizada. Por outro lado, uma outra grande fração não se integrou a este processo promovido pelo governo neoliberal, o qual ainda não se mostrava aberto a dialogar pelas vias institucionais do corporativismo. Este fato repercutiu em um cenário de grande insatisfação e insegurança desta fração burguesa não integrada que buscou a prevalência de sua estabilidade através de aliança com um partido de massa disposto a dialogar (BOITO JR., 2012).

Leitão (2009) analisa que o governo do PT se propôs, de fato, o desafio de abarcar a totalidade do território nacional por meio de um planejamento desenvolvido em conjunto por diferentes setores do governo, a partir de diagnósticos das realidades municipais que contemplavam suas diversidades e seus potenciais de desenvolvimento, além de, frequentemente, oportunizar a participação da sociedade civil nesse processo. Contudo, a autora observa que esses componentes não foram coesos às práticas territoriais empreendidas ao longo da sua gestão:

[...] as discrepâncias entre os discursos propalados e práticas territoriais efetivamente constituídas, os embates travados entre os distintos setores do governo em torno de concepções contrastantes de desenvolvimento territorial para o país e suas regiões, e ainda, os processos de desconstituição de iniciativas de planejamento em privilégio do lançamento de carteiras de projetos setoriais e medidas territoriais desarticuladas.

[...] as orientações contidas nesses documentos, quando não foram simplesmente deixadas em segundo plano, foram frequentemente ignoradas no planejamento de ações do governo federal, como por exemplo, no caso da elaboração das peças orçamentárias plurianuais das gestões. [...] E mesmo quando as diretrizes dessas iniciativas de planejamento territorial foram minimamente incorporadas aos conteúdos de planos de ação do governo, o foram de maneira retórica, frequentemente reduzidas a um caráter de intenções, ou assumiram um papel secundário dentro da gestão (LEITÃO, 2009, p. 178 e 179-180).

Toledo (2009), ao identificar as prioridades de investimentos do Plano Plurianual (PPA) 2004-2007, denominado de “Brasil de Todos”, conclui que este manteve o discurso baseado na melhoria da competitividade da economia nacional, seguindo a lógica neoliberal do governo anterior, com a intenção explícita de promover a “integração competitiva” do território nacional, priorizando os investimentos em infraestrutura. O autor sublinha que, para estabelecer os investimentos executados nesse PPA, o governo do PT contratou o Consórcio Brasileira, coordenado por uma empresa internacional de consultoria:

[...] o Estado brasileiro delegou até mesmo o planejamento das ações de suas políticas a uma empresa privada internacional, dividindo com ela a tarefa de governar e assim planejando privilegiadamente para alguns lugares e algumas empresas, sem preocupação, de fato, com a maioria da sociedade, proporcionando uma modernização alienada dos lugares (TOLEDO, 2009, p. 38).

As estratégias regionais, definidas no PPA 2004-2007, ainda foram reforçadas por novos mecanismos de financiamento e pelo aumento de concessões e parcerias público-privadas⁴⁵, conforme salienta Toledo (2009):

⁴⁵ A Lei referente às Parcerias Público-Privadas (PPP) (BRASIL, 2004b) é um marco político e normativo de institucionalização dessa parceria que vem sendo estabelecida desde a década de

[...] os sistemas de ações políticas instrumentais do Governo tinham o objetivo de viabilizar projetos disponibilizando linhas de crédito para o financiamento de grandes projetos relacionados aos macro-sistemas de engenharia para transportes através de fundos setoriais de investimento. O Estado deveria assegurar também a remuneração pública ao parceiro privado através de garantias e avais, além de fortalecer as funções tradicionais de financiamento do BNDES e ampliar sua presença nos mercados de dívida e participações (TOLEDO, 2009, p. 44).

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)⁴⁶. 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). Essa questão se revela em 26 projetos voltados à integração energética, no âmbito na IIRSA, sob o estigma de “segurança energética”, como descreve Bermann (2012, p. 6):

o Brasil possui 26 usinas hidrelétricas planejadas e em construção na Amazônia nos próximos dez anos. No Peru, seis usinas hidrelétricas são previstas na região para iniciar a geração em 2015, a partir de um acordo energético Peru-Brasil. Já a Bolívia possui duas usinas hidrelétricas planejadas na bacia do rio Madeira. No Equador, estão previstas duas usinas hidrelétricas na encosta oriental da Cordilheira dos Andes, na região amazônica. Outras tantas estão planejadas na Colômbia, na Venezuela, no Suriname e nas Guianas (BERMANN, 2012, p. 6).

1990, possibilitando agora a realização dos contratos de concessão nos quais o Estado participa como subsidiário com o intuito de viabilizar projetos dispendiosos, como os de modernização dos portos ou de expansão ferroviária ou rodoviária.

⁴⁶ Criado oficialmente no ano 2000, durante a reunião dos presidentes da América do Sul ocorrida em Brasília, tem como objetivo consolidar uma agenda comum para impulsionar projetos de integração e infraestrutura em energia, transportes e comunicações. Nesse sentido, elaborou-se um plano de promoção da integração da infraestrutura regional na América do Sul, conectando projetos que abarcam 12 países sul-americanos, totalizando 348 obras previstas para serem construídas no prazo de 20 anos, com investimentos do BID e de todos os países envolvidos nos projetos (IIRSA, 2019).

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:

não se trata apenas de discursos diplomáticos, mas de ações concretas efetivadas por meio de novas regulamentações e acordos de cooperação que apontam na direção de financiamentos e projetos de infraestrutura e permitam uma ligação multimodal entre os países. [...] O Brasil, por intermédio de suas instituições, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), tornou-se um financiador de projetos em inúmeros pontos nas fronteiras nacionais de países da IIRSA (CASTRO, 2012, p. 47).

A paridade⁴⁷ entre o IIRSA e os Planos de Aceleração do Crescimento (PAC 1 e 2) ocorre de forma clara na concepção dos EINDS, voltados para a logística de transporte, de energia e de comunicação, o que retoma, ainda que em outro contexto, ao modelo de desenvolvimento⁴⁸ que orientou a expansão da fronteira amazônica a partir da década de 1970, com a implantação dos grandes projetos e seus consequentes conflitos socioterritoriais, abordados no item anterior deste capítulo. Assim, o 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 início do segundo mandato do presidente Lula, em 2007, foi lançada a primeira versão do PAC (2007-2010), abrangendo um amplo conjunto de investimentos em infraestrutura e normatização para oportunizar uma carteira de créditos no País, prevendo um investimento de R\$ 503,9 bilhões de reais (BRASIL, 2007a). Sua consecução foi articulada a novos instrumentos normativos⁴⁹, de forma

⁴⁷ O conceito de integração, na perspectiva do IIRSA e do PAC, pressupõe necessariamente ações estatais na esfera supranacional. Castro (2012, p. 47) salienta a falta de menção e de valorização dos processos de integração preexistentes nas fronteiras, circunscritos pelas populações que ali vivem e têm suas práticas ancoradas em uma dada ordem social e econômica.

⁴⁸ Segundo Castro (2012), a determinação dos ENID, prevista no Plano 2004-2007, mostrou grande similitude em relação ao planejamento estratégico dos anos 1960 e 1970, como se pode observar nos seguintes recursos de planejamento: rede multimodal de transportes, hierarquia funcional das cidades, identificação dos centros dinâmicos e dos ecossistemas.

⁴⁹ Castro (2012) identifica os seguintes instrumentos normativos que deram suporte ao PAC: a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), a Política Nacional de Logística e Transporte (PNLT), a Política Nacional de Transporte Hidroviário (PNTH), o Plano Nacional de Viação, o Plano

a orientar a intervenção na economia e no território, que manteve os vínculos não apenas aos mesmos eixos de desenvolvimento, definidos no governo neoliberal, como também a mesma visão estratégica, “unindo macropolíticas a políticas setoriais, regionais e territoriais” (CASTRO, 2012, p. 48).

Leitão (2009) demonstra que o lançamento do PAC intensificou as tensões internas presentes no próêmio da gestão neodesenvolvimentista do governo do PT, em função das diferentes concepções de desenvolvimento territorial, as quais, por vezes, mostravam-se opostas. A autora também destaca o rompimento da visão integrada do território, inicialmente proclamada nos discursos oficiais, a partir da continuidade, no PAC, dos projetos associados aos ENIDS, eminentemente setoriais, que ainda colidem com os valores ambientais e sociais.

Este fato revela que o foco principal do governo se voltou, novamente, ao estímulo do crescimento da economia brasileira, a partir de investimento em obras de infraestrutura (portos, rodovias, aeroportos, redes de esgoto, geração de energia, hidrovias, ferrovias etc.). Segundo Toledo (2009), o PAC reiterou os “mandamentos” do Consenso de Washington, por meio de um conjunto de medidas destinadas a “estimular o investimento privado, aumentar os investimentos públicos em infraestrutura e remover obstáculos (burocráticos, administrativos, normativos, jurídicos e legislativos) ao crescimento econômico do País” (TOLEDO, 2009, p. 46).

No caso da região amazônica, o PAC reforçou a opção pelo padrão energético baseado em matriz hidrelétrica, que apoia as indústrias minero-metalúrgicas, e estimulou as atividades produtivas do agronegócio nacional, fundamentalmente para a logística da monocultura de grãos (soja), associada à visão de integração continental do IIRSA, mesmo com o enfrentamento de forte oposição dos movimentos sociais e ambientalistas.

As primeiras obras que marcaram a retomada da implantação dos grandes projetos na Amazônia, conforme Théry (2005), foram: a construção das usinas de Belo Monte (PA), de Santo Antônio (RO) e de Jirau (RO); a construção de novas eclusas e a implantação de novas linhas de transmissão na Usina de Tucuruí (PA); e a implantação dos gasodutos Coari-Manaus (AM) e Urucu-Porto Velho (RO). De

Nacional de Energia 2030, a Matriz Energética Nacional 2030, a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), o Plano Hidroviário Estratégico, o Plano Nacional de Mineração e o Plano de Ordenamento Territorial (CASTRO, 2012, p. 48).

regra, essas obras passaram por um processo de grande resistência social, composto por apelos sociais, denúncias de irregularidades feitas por diversos setores da sociedade civil e de setores do Estado, como em especial os ministérios públicos estadual e federal, Defensoria Pública, que, no entanto, não conseguiram impedir a efetivação das mesmas.

O estímulo às atividades produtivas do agronegócio nacional direcionou também grandes investimentos voltados, fundamentalmente, para a logística da monocultura de grãos (soja), com a previsão de obras de pavimentação dos seus principais eixos rodoviários, os quais funcionariam como vetores de expansão de rotas para o escoamento da produção pelo norte do País, diminuindo a necessidade de longos desvios para os portos do sul (THÉRY, 2005), a exemplo da BR 156 (ligando o Brasil à Guiana); a BR 230 (Transamazônica); a BR 364 e a BR 319 (ligando Rondônia, respectivamente, ao Mato Grosso, ao Acre, e a Manaus), e por fim, a BR 163 (Cuiabá-Santarém). Toledo (2009) observa que esses investimentos foram além das obras de pavimentação de rodovias, consistindo na previsão de estabelecer microssistemas de engenharia para uma circulação mais eficiente das *commodities*:

além do estímulo para a produção de soja na Região Central do Brasil, complementarmente, foram feitos investimentos nos macro-sistemas de engenharia para transportes que permitem a melhor circulação através das Regiões Norte e Nordeste, que, com bons portos e boas rodovias, ferrovias, hidrovias, viabilizam uma aproximação das grandes empresas comercializadoras de soja, de seus principais mercados consumidores (Europa, EUA e China) (TOLEDO, 2009, p. 43).

Em consonância, esses investimentos também se voltavam a um estímulo direto a outros ramos produtivos direcionados ao mercado internacional, como por exemplo, a produção de gado, de madeira e das empresas minero-metalúrgicas. Na Figura 01, apresenta-se um mapa com a indicação de todas as obras previstas na primeira versão do PAC para a região amazônica, no que tange a rodovias, hidrovias e ferrovias, consideradas como “projetos estruturantes” que totalizam um investimento previsto de R\$ 8.487 milhões (NASCIMENTO, A., 2007).

Esse contexto reforçou a concentração de terras em latifúndios, a monocultura e o agravamento das consequências ambientais na Amazônia, medidas essas que contrastam diretamente com as diretrizes declaradas no PPA 2004-2007 de “inclusão social, de desconcentração de renda e de crescimento ambientalmente sustentável, redutor das disparidades regionais” (BRASIL, 2003, p. 55).

No início do ano de 2007, o governo do PT elaborou a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR)⁵⁰, a partir de um diagnóstico que identificou nas macrorregiões brasileiras a coexistência de espaços dinâmicos e de áreas com precárias condições de vida e traços de estagnação, ou seja, buscou a compreensão da dinâmica territorial brasileira referenciada em uma abordagem das desigualdades regionais em múltiplas escalas. As diretrizes da PNDR balizaram a produção de programas e planos ministeriais em diferentes escalas, dentre os quais, destacam-se aqueles que se referem ao território amazônico paraense: os Planos de Desenvolvimento Sustentável para a Área de Influência da BR-163⁵¹ e do Arquipélago do Marajó, e o Plano Amazônia Sustentável (PAS)⁵². No entanto, conforme análise de Leitão (2009), o PNDR e suas ações correlatas representaram nada mais que um outro exemplo do caráter discursivo do governo do PT, uma vez que as diretrizes planejadas não foram efetivamente colocadas em prática, a exemplo das obras de pavimentação da BR-163 incluída no PAC, que foram iniciadas “à revelia das medidas preventivas contidas no Plano BR-163 Sustentável” (LEITÃO, 2009, p. 194).

A prioridade dada ao PAC, no âmbito de concentração de investimentos, é reafirmada no Plano Plurianual (PPA) 2008-2011, em que o território é tido como determinante na estratégia de desenvolvimento adotada pelo governo:

- o PPA 2008-2011 incorpora a dimensão territorial no planejamento com o intuito de promover:
 - a) a superação das desigualdades sociais e regionais;
 - b) o fortalecimento da coesão social e unidade territorial;
 - c) os potenciais de desenvolvimento sustentável das diferentes regiões;
 - d) a valorização da inovação e da diversidade cultural e étnica da população;
 - e) o uso sustentável dos recursos naturais;

⁵⁰ O processo de elaboração dessa política começou em 2003, passando por alguns ajustes metodológicos ao longo da gestão do governo do PT, foi institucionalizada no ano de 2007 (BRASIL, 2007a).

⁵¹ Comumente designado como Plano BR-163 Sustentável, surgiu como uma demanda dos movimentos sociais da área de abrangência da BR-163, organizados no Consórcio pelo Desenvolvimento Socioambiental da BR-163 (CONDESSA). Vislumbrou-se não apenas como uma obra de asfaltamento desta rodovia, mas, sim, como uma ação do Estado capaz de desenvolver a dinamização da economia local, para a alocação de recursos para a agricultura familiar e solução para as questões de infraestrutura precária, combate à violência e grilagem de áreas públicas (LEITÃO, 2009, p. 191).

⁵² A elaboração desse plano foi iniciada no ano de 2003 com a coordenação conjunta entre o Ministério de Integração Nacional e o Ministério do Meio Ambiente, oficialmente lançado no ano de 2008. Em linhas gerais, estabelece uma agenda com dezesseis compromissos governamentais (de âmbito federal e estadual) pelo desenvolvimento sustentável da Amazônia.

f) o apoio à integração sul-americana e o apoio à inserção competitiva autônoma no mundo globalizado.

[...] Para impulsionar a estratégia de desenvolvimento escolhida, o Governo Lula reforça o conjunto dos programas finalísticos do PPA 2008-2011 e destaca três agendas prioritárias: a) Agenda Social; b) Plano de Desenvolvimento da Educação (PDE); c) Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) (BRASIL, 2007a, p. 13).

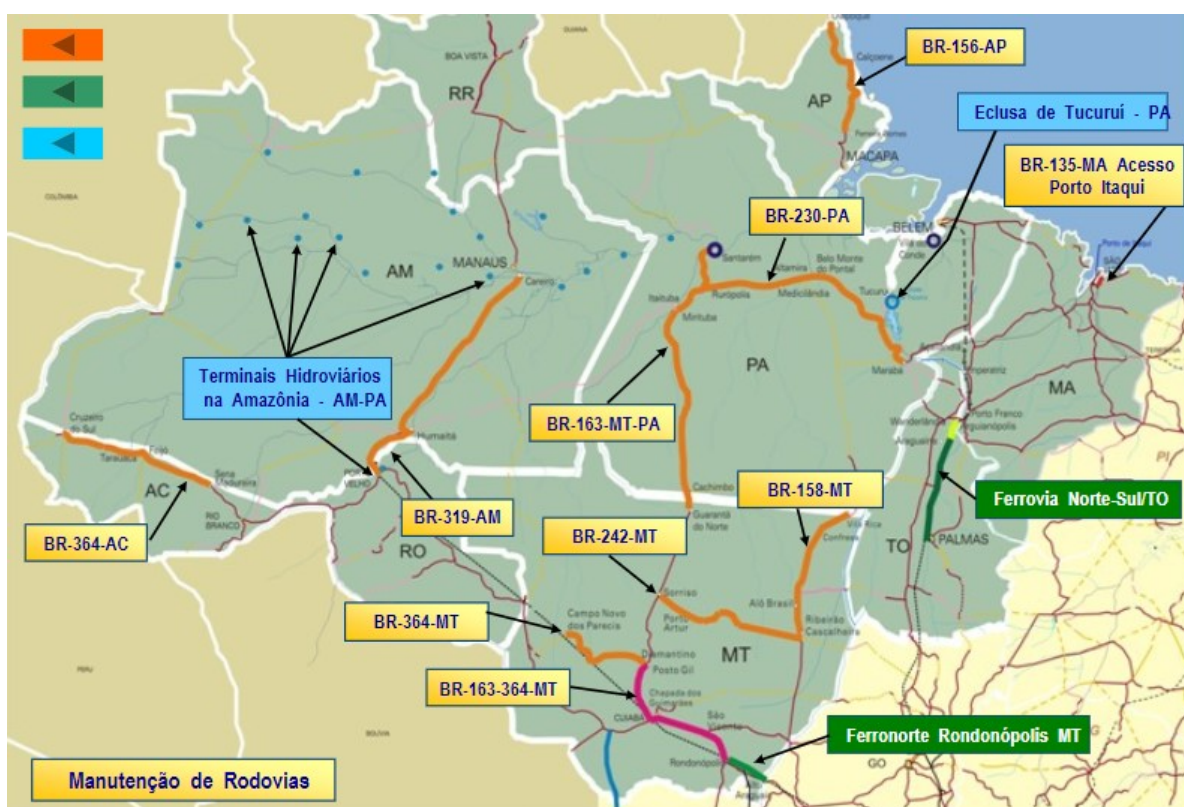
As metas propostas pelo PAC envolvem expansão significativa do investimento público e, em decorrência, do investimento privado. A elevação do nível de investimento pelo setor público na resolução dos gargalos existentes na infra-estrutura logística e energética, aliada à continuidade das políticas inclusivas – essenciais à expansão do mercado interno –, é fundamental para a expansão da capacidade produtiva nacional e elevação da produtividade sistêmica da economia (BRASIL, 2007a, p. 19).

É notório que as metas definidas neste PPA reforçam ainda mais o caráter discursivo⁵³ exposto anteriormente, como também o predomínio do interesse hegemônico nas políticas neodesenvolvimentistas do governo do PT, considerando que a concentração de grandes investimentos para setores de infraestrutura logística e energética, em especial na região amazônica, mostra-se incompatível com a mistificada promoção do uso sustentável dos recursos naturais. Segundo Toledo (2009), a continuidade dada ao projeto neoliberal de modernização consolida um arranjo técnico-político voltado para um uso cada vez mais corporativo do território.

A segunda versão do PAC (2011-2014) teve os recursos subdivididos em cinco eixos: “Transportes”; “Energia”; “Cidade Melhor”; “Comunidade Cidadã”; “Minha Casa, Minha Vida”; e “Água e Luz para Todos”. O eixo de “Transporte” teve como objetivo consolidar e ampliar a rede logística, interligando os diversos modais no território nacional e sul-americano (rodovias, ferrovias, portos, hidrovias, aeroportos e equipamentos para estradas vicinais). O eixo de “Energia” invocava a “segurança” de suprimento de energia com base em fontes renováveis, em destaque para as hidrelétricas, e a ampliação da produção nacional de petróleo com novas descobertas no pré-sal, desenvolvendo projetos de: geração e distribuição de energia elétrica, petróleo e gás natural; marinha mercante; combustíveis renováveis; eficiência energética; e pesquisa mineral.

⁵³ Para maior aprofundamento acerca da dicotomia entre o discurso e as ações empreendidas no início do governo do PT, ver a análise de Leitão (2009), que abrange uma avaliação das diretrizes presentes nas políticas, dos planos e dos estudos de rebatimento territorial das gestões federais a partir de 2003, destacando a falta de integração entre os distintos setores do governo federal e a desarticulação entre os planos elaborados e as ações territoriais empreendidas.

Figura 01 – Indicações das obras do PAC I na Amazônia



Fonte: Nascimento, A. (2007, não paginado).

O eixo “Cidade Melhor” foi destinado a projetos de enfrentamento de problemas das grandes aglomerações urbanas, definidos como: saneamento, prevenção em área de risco, mobilidade urbana e pavimentação. O eixo “Comunidade Cidadã” visava aumentar a cobertura de serviços urbanos nos bairros populares com a instalação de equipamentos diversos, como: unidades de pronto atendimento (UPA), unidades básicas de saúde (UBS), creches e pré-escolas, quadras esportivas nas escolas, praças do PAC e postos de polícia comunitária. O eixo “Minha Casa, Minha Vida” teve o objetivo de reduzir o déficit habitacional dinamizando o setor da construção civil com a construção de conjuntos habitacionais populares, a disponibilização de créditos para a aquisição da casa própria, e ainda a urbanização de assentamentos precários. E, o eixo “Água e Luz para Todos” direcionou recursos para universalização de água (abastecimento doméstico em áreas urbanas e irrigação de lavoura nas áreas rurais) e energia elétrica em todo o território nacional.

Para o Estado do Pará, onde se localiza a referência empírica dessa tese, o PAC 2 alocou investimentos de aproximadamente R\$ 43 bilhões, entre os anos de 2011 a 2014, conforme apresentou, em maio de 2013, a então ministra de planejamento, orçamento e gestão, Mirian Belchior, em palestra proferida no Encontro Estadual com novos prefeitos e prefeitas paraenses na capital Belém, identificados na Tabela 01:

Tabela 01 – Investimento previsto no PAC 2, por eixo

Eixo	Investimento (R\$ milhões)
<i>Transportes</i>	3.688,1
<i>Energia</i>	31.216,4
<i>Cidade Melhor</i>	606,3
<i>Comunidade Cidadã</i>	454,9
<i>Minha Casa, Minha Vida</i>	4.477,3
<i>Água e Luz para Todos</i>	2.529,8
TOTAL	42.972,8

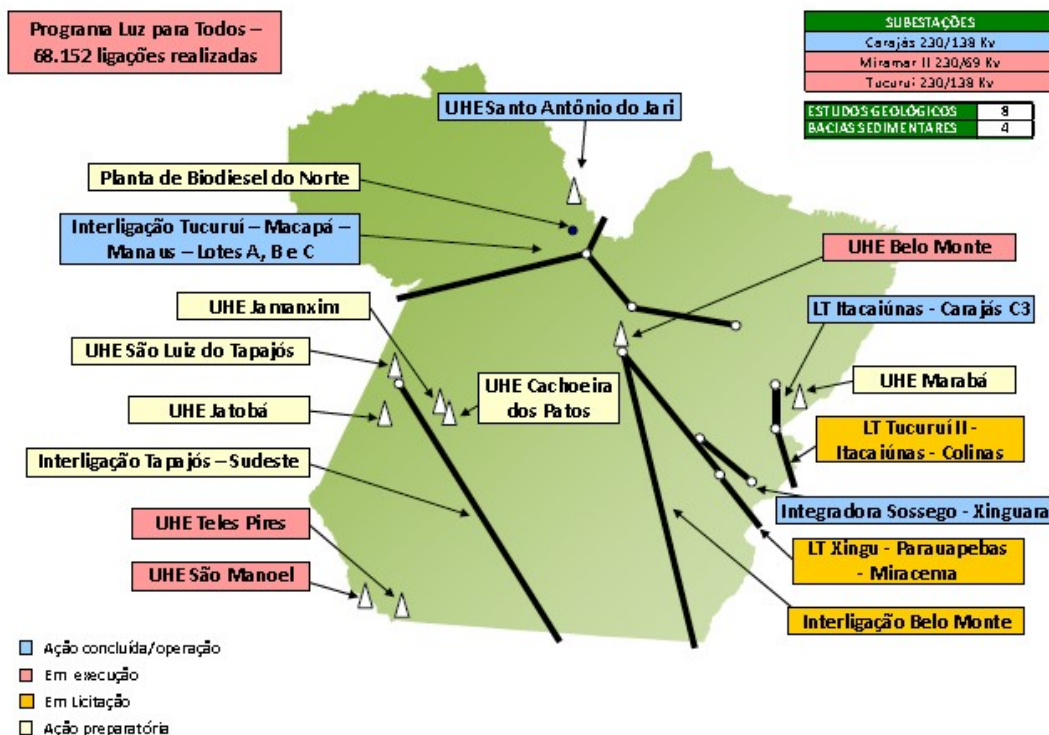
Fonte: adaptado de Belchior (2013).

Verifica-se que a maior parcela desses investimentos ficou com o eixo de “Energia” (R\$ 31.216,4 bilhões), distribuído em 15 empreendimentos caracterizados como: geração e de transmissão de energia; petróleo e gás natural (pré-sal); combustíveis renováveis (biodiesel – palma de dendê); e geologia e mineração (gestão da informação, levantamentos e estudos). Os empreendimentos voltados à

geração e transmissão de energia estão indicados na Figura 02, dentre os quais, destaca-se, em relação à soma de investimentos previstos, em primeiro lugar a construção da hidrelétrica de Belo Monte, e, em segundo, a contratação de estudos ambientais prévios à instalação de um complexo hidrelétrico na bacia do rio Tapajós.

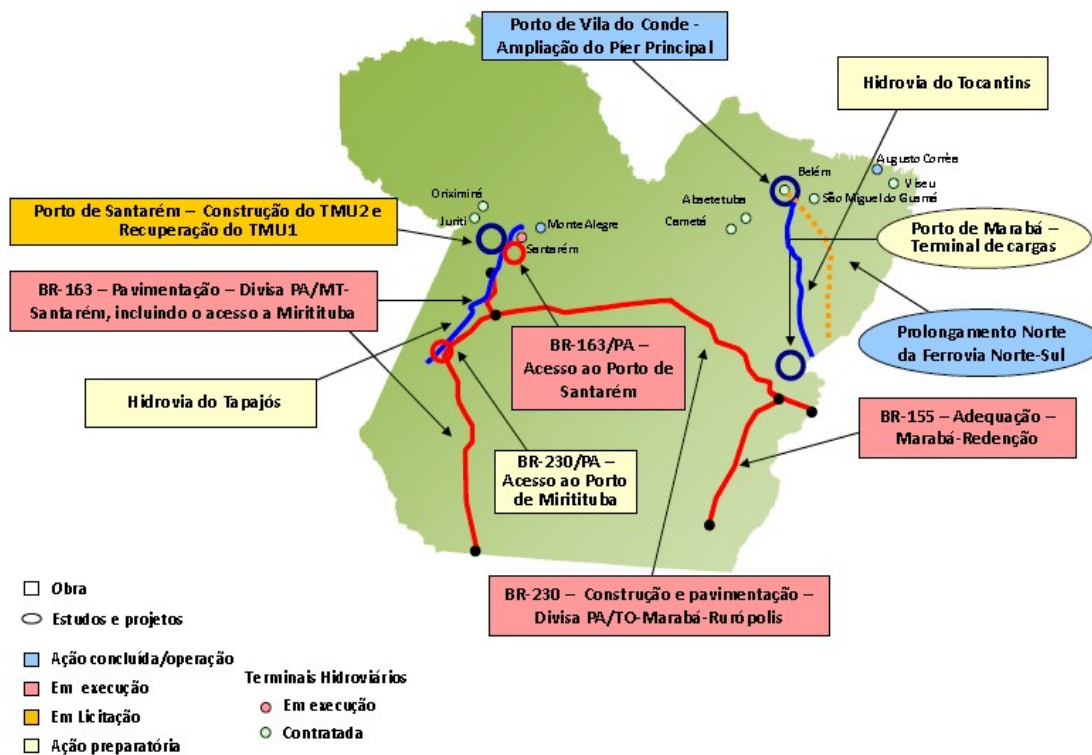
O eixo de “Transporte” também recebeu grande previsão de investimento com objetivo de ampliar a infraestrutura logística para integrar o território no âmbito da IIRSA e consolidar os corredores de exportação das *commodities* agrícolas e minerais iniciados na primeira versão do PAC. Para isso, deu-se continuidade nas obras de pavimentação e adequação das rodovias BR-163, BR-230 e BR-155; de ampliação da ferrovia Norte-Sul; de adequações (dragagem, derrocamento e sinalização) das hidrovias do rio Tapajós e Tocantins; de recuperação dos portos de Santarém e Vila do Conde (BRASIL, 2011b), conforme ilustrado na Figura 03.

Figura 02 – Indicação das obras do PAC 2 no eixo energia previstas no Estado do Pará



Fonte: BRASIL (2011b).

Figura 03 – Indicação das obras do PAC 2 no eixo transportes previstas para o Estado do Pará



Fonte: BRASIL (2011b).

Castro (2017) chama a atenção para o direcionamento de investimentos em obras para viabilizar a navegação e o transporte fluvial, que embora com recursos minoritários, tiveram um papel de grande importância no conjunto das políticas de infraestrutura, com grande poder de rápida transformação no território. A autora ainda observa que, no contexto do planejamento territorial, os rios são nomeados como hidrovias, tornando-se corredores de cargas de grãos:

[...] os rios da Amazônia tornaram-se um novo espaço de interesse de mercado, seja de empresas de mineração, do agronegócio, de transporte de cargas ou de uma série de outras atividades empresariais mobilizadas pelas grandes obras de infraestrutura, entre elas, com destaque, os terminais portuários. O tempo e a rapidez na instalação de empreendimentos minerais, na montagem de logísticas de transporte, na construção de terminais portuários, é impressionante pelo poder de transformação observada nos territórios. Grandes rios como o Amazonas, o Tocantins, o Xingu, o Madeira e o Tapajós, responsáveis pela capilaridade de uma extensa rede hidrográfica em imenso território de floresta, com uma história de ocupação milenar, tornaram-se territórios redefinidos pelas políticas nacionais e interesses dos grupos econômicos do setor mineral, do agronegócio, do papel e celulose e da pecuária, como se fossem territórios vazios (CASTRO, 2017, p. 35).

Todavia, e ainda no eixo de transportes, cabe ressaltar as obras de reformas e ampliações de 23 aeroportos no Estado do Pará: Almeirim, Altamira, Breves, Cametá, Castanhal, Conceição do Araguaia, Dom Eliseu, Soure, Itaituba, Jacareacanga, Marabá, Monte Alegre, Novo Progresso; Oriximiná; Ourilândia do Norte; Paragominas; Parauapebas; Redenção; Rurópolis; Santana do Araguaia; Santarém; São Félix do Xingu; e Tucuruí. Esse fato comprova a importância e a necessidade adquirida pelo referido sistema de movimento⁵⁴ no período técnico-científico-informacional, conforme observam Santos e Silveira ([2001] 2014, p. 132):

estradas, silos, frigoríficos, portos com terminais de uso exclusivo e tantos outros objetos indicam a força dos capitais fixos no território. Mas esse arranjo de objetos não funciona sem um acréscimo contínuo de máquinas de plantio e colheita, tratores, sementes híbridas e fertilizantes, isto é, um capital constante (orgânico) que, por sua vez, precisa de energia e informação [...]. A provisão de todos esses insumos e a presença dos especialistas para realizar um trabalho extremamente dividido aumenta a necessidade de movimento. Cresce a espessura dos fluxos dos produtos, insumos, pessoas, ordens e, sobretudo, dinheiro. E esses fluxos exigem novamente uma importante infraestrutura para se concretizarem (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 132).

⁵⁴ Para Santos e Silveira ([2001] 2014), o sistema de movimento do território é o conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares.

A amplitude territorial da região amazônica e o baixo nível de desenvolvimento de suas estradas e rodovias proporcionaram grande relevância histórica do uso do transporte aéreo para os intercâmbios do capital, revelados muito mais pelo número de pontos interligados do que pela espessura dos fluxos (SANTOS; SILVEIRA [2001] 2014, p. 170). Os investimentos decorrentes do PAC 2 alteraram sobremaneira a configuração dos fluxos aéreos, rompendo com a exclusividades das convergências dos fluxos nacionais para as capitais estaduais, possibilitando que essas ligações fossem feitas diretamente para com as cidades médias, como é o caso de Marabá (PA) e de Santarém (PA).

Ademais, destaca-se o investimento destinado pelo PAC 2 a três programas no Estado do Pará: o “Minha Casa Minha Vida” (MCMV), com aproximadamente R\$ 4,5 bilhões, que representou, até o ano de 2013, a contratação de 86,6 mil unidades habitacionais em todo o Estado; o “Luz para Todos” que realizou mais de 300 mil ligações residenciais de energia elétrica; e os investimentos em infraestrutura social e urbana, com a destinação de R\$ 2,9 bilhões para 128 Municípios paraenses em obras de saneamento, urbanização de assentamentos precários, pavimentação e prevenção em áreas de risco (BELCHIOR, 2013).

A rapidez dos processos e do planejamento à execução das obras, públicas e privadas, em especial nos eixos de energia e transportes, segundo Castro (2012), são elementos que revelam o alto grau de articulação entre o mercado e as ações do Estado neodesenvolvimentista. A consolidação das ações previstas no PAC 2 teve como sustentação o incremento dado às parcerias, tanto em nível de governo federal, com os demais entes federativos (Estados e Municípios), como também em nível do setor público com a iniciativa privada (BRASIL, 2011a).

A nova relação estabelecida entre o governo federal e as prefeituras, teve início com a criação do Ministério das Cidades, em 2003, possibilitando um vínculo direto para a solicitação de recursos, que foi fortificado pelas duas versões do PAC, em face da formulação de um regime diferenciado para acelerar a execução de seus projetos, no qual, o acesso das prefeituras aos programas fora facilitado e simplificado com as seguintes ações: dispensa de contrapartidas locais para as obras provenientes de recursos da União; dispensa de adimplência no Cadastro Único de Exigências de Transferências Voluntárias (CAUC); simplificação dos procedimentos de acompanhamento de execução de obra; aumento do número de medições oficiais para a liberação dos recursos pelos agentes financeiros, devendo

ocorrer quando a obra atingisse 40%, 60%, 90% e 100% de sua execução; monitoramento diferenciado com a designação de responsável preferencialmente ligado ao gabinete do Prefeito; a participação no Grupo de Gestão Integrada (GGI), no qual se insere a Prefeitura, a Caixa e a União por meio de representante qualificado e com capacidade de tomada de decisão; e o uso do Regime Diferenciado de Contratação (RDC)⁵⁵ para fazer a licitação das obras (BELCHIOR, 2013).

Destarte, convém salientar que todas essas ações possibilitaram uma grande adesão das prefeituras, inclusive as que possuíam algum endividamento com os bancos oficiais, visando à rapidez na aplicação de todo o ciclo de investimento do PAC⁵⁶, no que tange aos estudos ambientais dos projetos, à supervisão e à obra propriamente dita, especialmente pela instituição do RDC.

No entanto, o que se noticiou por todo o território nacional, especialmente na segunda versão do PAC, foram as inúmeras consequências do ritmo lento de suas execuções, identificado por Gomide (2015) como “constrangimentos” decorrentes de uma série de fatores, dentre os quais, não se insere a falta de recursos, uma vez que não houve contingenciamento para os investimentos do PAC e que estes não ficaram restritos ao setor público, pois as obras transferidas para a iniciativa privada, por meio de concessão, também passaram pelas mesmas dificuldades.

A autora também enfatiza a má qualidade técnica dos projetos de engenharia e arquitetura, e, conseqüentemente, de suas execuções e fiscalizações; a demora na obtenção das licenças ambientais; os diferentes controles (internos e externos, procedimentais e judiciais) a que está submetida à administração pública; as limitações da legislação de licitações e contratos administrativos; a falta de articulação entre os entes federativos; a baixa capacidade técnica de Estados e de Municípios para executar os empreendimentos; a consulta tardia aos grupos sociais afetados negativamente pelas obras, bem como a sociedade civil como um todo,

⁵⁵ O RDC é um novo modelo de licitação, lançado em conjunto com o PAC 2, que poderia ser usado em todos os empreendimentos deste programa com objetivo de desburocratizar os processos e reduzir o custo da obra.

⁵⁶ Os investimentos dos programas do “PAC Cidade Melhor”; “Comunidade Cidadã”; “Minha Casa, Minha Vida”; “Água e Luz Para Todos” foram definidos a partir de diálogos entre o governo federal com os Estados e Municípios, com a submissão de propostas as quais seriam verificadas quanto às conformidades com as regras específicas de cada programa para serem selecionadas ou não.

que se dava apenas depois de decididas as obras, resultando em judicialização e paralisações (GOMIDE, 2015).

As estratégias de intervenção do Estado brasileiro na área de infraestrutura portuária para o Brasil e para a Amazônia, a partir das políticas portuárias, planos e programas, implantados desde 2007, são destacados por Castro (2017, p. 26) como elementos que representam a ação continuada das políticas neodesenvolvimentistas com suas antecessoras, revelando uma síntese da dimensão institucional, jurídico e político-econômico do Estado brasileiro.

trata-se do mesmo modelo de desenvolvimento, porém no contexto de um novo momento no qual as estratégias do capital são realinhadas, com base na construção de grandes obras. Nesse modelo, há uma dominação simbólica que se afirma, sobretudo pelas imagens veiculadas em profusão pelos meios de comunicação e da mídia, em um mercado altamente estruturado e guloso de recursos públicos destinados à publicidade; e para valorizar a ideia de que o país vai muito bem, a economia cresce e a desigualdade social diminui, apesar das crises do mercado financeiro global. Enfim, um discurso que acentua as melhores perspectivas para o Brasil ascender ainda mais no concerto dos países e no *ranking* mundial. Mas será que o povo brasileiro não está na exaustão de suas forças físicas para responder positivamente a esse ciclo virtuoso, pelas estatísticas de violência, endividando-se no mercado imobiliário, nas agências de crédito para financiar a casa própria ou outros bens de consumo durável? (CASTRO, 2017, p. 42).

Assim, a configuração das duas versões do PAC está baseada em um modelo de crescimento com bases comprovadamente ineficazes, sobretudo no que concerne às esferas operacionais, sociais e ambientais, conforme destaca Castro (2012):

ora, trata-se de um modelo há décadas criticado pelo seu reducionismo e pela sua ineficácia social e ambiental. Ele retoma a experiência do planejamento da década de 70 para a Amazônia e projeta, para essa região, uma modernização com base na produção de *commodities* dos setores pecuária, madeira, grãos, minérios e energia (CASTRO, 2012, p. 48).

Esse fato refletiu em grandes resistências e protestos por parte das organizações sociais e ambientais, que marcaram as etapas de implantação das grandes obras de infraestruturas previstas no PAC, desde a elaboração dos seus estudos prévios necessários ao licenciamento ambiental, até o início de suas operações, especialmente no caso das usinas hidrelétricas construídas na região amazônica. Nascimento, S. (2017) trata dessa temática em sua tese sobre a violência acometida no processo de construção da usina hidrelétrica de Belo Monte, no Estado do Pará, expondo os pormenores desse “projeto questionável, por tudo o

que o precede e por tudo o que dele decorre em termos de violações de direitos e degradação ambiental” (NASCIMENTO, S., 2017, p. 271). A autora observa que, de fato, na construção desses grandes projetos os direitos constitucionais são negligenciados quando o discurso governamental evoca o “interesse nacional” como justificativa das ilegalidades e violências necessárias à consolidação dos interesses hegemônicos:

[...] a construção da hidrelétrica se tornou possível por meio da prática de consecutivas ilegalidades tanto no processo de licenciamento quanto na construção da hidrelétrica. Além disso, o mais importante é destacar que a natureza do objeto em si já é violenta, porque nega, necessariamente, uma diversidade imensa de outras existências que dependem da integridade do rio para sobreviver. [...] Dessa forma, podemos dizer que a suspensão da norma e tudo o que dela decorre é um dos traços mais fundamentais da implantação de Belo Monte, que configura, conforme defendemos nessa tese, na produção de um estado de exceção. Nesse sentido, ela não se define segundo um modelo ditatorial, como uma plenitude de poderes declarada, mas sim como um vazio e uma interrupção do direito, que vai marcar a força da decisão estatal face a um interesse nacional (NASCIMENTO, S., 2017, p. 269).

A alteração dos dispositivos legais que asseguram direitos sociais, étnicos e ambientais ficou explícita nos projetos do PAC 1 e 2, assim como, também, a promulgação de novas regulamentações que facilitem a concessão de licenças ambientais, permitam agilizar a exploração mineral em áreas indígenas e criem liberações ao regime de gestão de unidades de conservação; todos eles direcionados aos recursos naturais e à viabilização de seu acesso pela iniciativa privada (CASTRO, 2017, p. 38).

Outrossim, cabe destacar que a política neodesenvolvimentista brasileira de fato abordou programas voltados para inclusão, equidade social e promoção da educação pública, mesmo assumindo um caráter secundário e, por vezes, contraditório. Nesse sentido, Cepêda (2012) defende o destaque estratégico dado às questões do consumo e da renda popular:

a via de desenvolvimento por consumo de massa, transferência de renda direta (como Bolsa Família), políticas de crédito popular e economia social são características importantes de uma acepção de economia estimulada pelo “lado da demanda” – pela tese do mercado interno e pela inovação via multiplicação de empreendedorismo popular. Associada a distribuição de recursos estratégicos de *empoderamento* e geração de *capabilities*, torna-se distributiva e inclusiva em mais de um sentido (CEPÊDA, 2012, p. 85).

Essas questões impactaram em termos de melhoria de vida para um grande número de brasileiros dentro da faixa de “extrema pobreza”, notadamente com os programas sociais iniciados no governo Lula e que foram continuados no governo de

Dilma Rousseff: o “Bolsa Família”, o “Crédito Consignado”⁵⁷, o Programa “Universidade para todos” (PROUNI), o Programa de “Fortalecimento da Agricultura Familiar” (PRONAF), o Programa “Luz para Todos” e o MCMV, além das ações de oferta de crédito para dinamizar o mercado interno, que possibilitou a aquisição de eletrodomésticos e até automóveis e motocicletas. Sobre isso, Maricato (2006) destaca que:

[...] durante os quatro anos do governo Lula, pela primeira vez o governo federal reservou R\$ 8,4 bilhões para seu maior programa social, o Bolsa Família. Pela primeira vez, depois de 25 anos, o orçamento do FGTS para o financiamento habitacional volta a ser significativo tendo R\$ 10,0 bilhões para aplicar em moradia. E pela primeira vez talvez em toda a história do FGTS, 80% desse valor está sendo dirigido para a população de renda entre 0 a 5 salários mínimos. Ainda pela primeira vez em vinte anos, recursos da ordem de R\$ 10,6 bi estão sendo aplicados, entre 2003 a 2006, para financiar ou subsidiar o saneamento. Esses investimentos tiveram o efeito de retirar o Brasil da lanterna da lista dos países mais desiguais do mundo. De penúltimo lugar, o Brasil melhorou sua posição e passou a ser “apenas” o oitavo pior do mundo em desigualdade social. Além disso, 6 milhões de pessoas passaram das faixas de renda D e E para a C. Certamente, o aumento real de 14% do salário mínimo em 2005 combinado a uma estabilidade e até rebaixamento do preço da cesta básica contribuiu para uma mudança relativamente rápida (MARICATO, 2006, p. 217-218).

Porém, Maricato (2013) observa que as limitações para a aplicação plena dessas e outras políticas sociais, planejadas pelo governo do PT, esbarravam em duas questões: nos compromissos firmados com o mercado financeiro internacional, e no tradicional clientelismo. Primeiramente, os compromissos firmados pelos receituários do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Fundo Monetário Internacional (FMI) orientaram a execução orçamentaria geral do governo, priorizando os investimentos em infraestrutura para o atendimento das necessidades do mercado, restando uma parcela mínima de recurso destinada às demandas sociais. Em segundo, tem-se a manutenção do tradicional “clientelismo” da política brasileira, que exige a aplicação pontual de recursos pelo território em troca do apoio parlamentar nas votações do Congresso Nacional.

Por um período, a combinação de condições externas favoráveis e de políticas internas de sustentação da demanda proporcionou uma melhora nos

⁵⁷ A modalidade de crédito conhecida como empréstimo consignado em folha de pagamento de trabalhador dos setores privado e público, foi regulamentada e incentivada pelo governo federal a partir de 2003, com o apoio das centrais sindicais. Em princípio, a novidade não interessou aos grandes bancos, porque seus juros eram mais baixos do que os do cheque especial ou os do empréstimo pessoal. Mas, com o decorrer do tempo, houve a adesão, de forma generalizada, das instituições bancárias; fato que acirrou a competição.

indicadores econômicos do Brasil, sem reduzir os impedimentos estruturais ao desenvolvimento, uma vez que as taxas de crescimento estiveram sustentadas na expansão do consumo por esquemas de endividamento. Portanto, o governo do PT vislumbrou uma ascensão geopolítica brasileira não acompanhada pela equivalente expansão econômica, em que o “projeto neodesenvolvimentista industrializador entra em choque, no Brasil, com a prioridade atribuída à agroexportação, em detrimento do desenvolvimento manufatureiro” (KATZ, 2016, p. 203). Ademais, o estabelecimento de uma concorrência entre os países latino-americanos, decorrente da venda das mesmas *commodities* ao mercado internacional, impediu a consolidação da integração regional em termos econômicos, de comércio e de criação da complementariedade na produção, como proposto pelo IIRSA (KATZ, 2016).

A partir de meados do ano de 2014, a crise mundial impactou fortemente no cenário econômico do Brasil, e outros países latino-americanos, devido principalmente à queda drástica dos preços internacionais das *commodities* (LANG, 2016), revelando as fragilidades do modelo neodesenvolvimentista. Nesse mesmo ano, teve início a chamada “Operação Lava-Jato”, a qual se propunha investigar políticos, empresários, dentre outras pessoas envolvidas em crimes como os de corrupção e lavagem de dinheiro, tendo como órgãos responsáveis a Polícia Federal (PF), o Ministério Público Federal (MPF) e a Justiça Federal. Foi designado para tais julgamentos o juiz de 1ª instância, titular da 13ª Vara Federal de Curitiba, Sérgio Moro, que se destacou na imprensa nacional e internacional pela repercussão de suas sentenças, em especial as que envolveram o ex-presidente Lula. Esse cenário desencadeou uma grande crise política no Brasil, e levou ao processo de *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff (GLASS, 2016, p. 404).

No âmbito do projeto neodesenvolvimentista do País, adotado pelos últimos governos do PT, a “Operação Lava-Jato” revelou um sistema corrompido de operacionalização dessa política, que levanta questões-chave quanto à sua viabilidade:

[...] por atingir frontalmente os atores e o *modus operandi* do projeto desenvolvimentista brasileiro – calcado no aprofundamento da exploração dos bens naturais e em investimentos sem precedentes na engenharia logística que a tornaria possível –, a Lava Jato expôs um sistema gangrenado. Ou seja, ao se revestir de uma ortodoxia capitalista ordinária, disposta a lançar mão de velhos instrumentos como a corrupção, o autoritarismo e, quando necessária, a repressão, o “desenvolvimentismo progressista” do governo brasileiro falhou. A indolência ética que se

apoderou da operacionalização desta política pressupôs uma leniência com desvios legais, o que nos leva a questionar se seria viável sem ela. Sugere também uma urgência no aprofundamento da análise acerca da relação entre a debilitação do Estado democrático de direito e o modelo de desenvolvimento em curso, bem como as consequências do perspectivismo econômico como paradigma único das políticas estruturantes da nação (GLASS, 2016, p. 407).

Por outro lado, hoje se sabe que a “Operação Lava-Jato” também foi, ou ainda é, corrupta, uma vez que serviu como apoio, na forma da lei, para a “armação jurídico-política do *impeachment*” (ALVES, 2019, p. 1), o qual levaria as classes dominantes à retomada do poder:

[...] no caso particular do Brasil, a virada de expectativas representou os limites do neodesenvolvimentismo e o esgotamento da conciliação de classe do lulismo na perspectiva da projeto do desenvolvimento capitalista com inclusão social dos pobres e bem-estar social. Enfim, a “virada de expectativas” teve *andante con brio* com o *impeachment* da Presidenta Dilma Rousseff em 31 de agosto de 2016. Na verdade, ele foi resultado de um notável golpe jurídico-político operado pelas classes dominantes com apoio da grande mídia (rádios, jornais e TV's) conduzida pela TV Globo e das principais instâncias dos poderes da República e do aparelho de Estado: o Poder Executivo na pessoa do vice-presidente da República Michel Temer e seu partido, o PMDB; o Poder Judiciário na figura do colegiado do STF e da Operação Lava Jato (conduzida pelo juiz Sérgio Moro); o Poder Legislativo sob a presidência do Deputado Federal Eduardo Cunha (PMDB-RJ) (ALVES, 2019, p. 1).

No início do ano de 2016, Michel Temer ocupou⁵⁸ o cargo de presidente interino do Brasil, após o processo dúbio de *impeachment*, proporcionando um cenário ainda mais propício para o fortalecimento das propostas de política neoliberal, voltada à questão do mercado e aos negócios com países estrangeiros, especialmente com a China. Em carta⁵⁹ endereçada aos membros do congresso nacional, o presidente interino apresentou um balanço das medidas⁶⁰ adotadas em seu primeiro ano de governo e descreveu a necessidade de superar o momento atual de crise econômica, política e social através de profundas reformas, prevendo

⁵⁸ A utilização desse termo se refere à ideia de ocupação de um cargo por imposição, pois compreendemos esse processo como um golpe de Estado, considerando que sua base legal e jurídica e o cometimento de crimes fiscais foram, posteriormente, comprovados como inexistentes.

⁵⁹ Documento que segue as exigências constitucionais, datado no início do ano de 2017, descrevendo a situação do País e as propostas (providências) a serem executadas pelo governo federal no decorrer do ano (BRASIL, 2017b).

⁶⁰ A emenda constitucional de limitação dos gastos públicos (conhecida como “Teto dos Gastos Públicos”); A “Lei de Responsabilidade das Estatais”, em que o “mérito e capacidade técnica passaram a prevalecer na direção das empresas que são patrimônio de todos os brasileiros” (BRASIL, 2017b); a nova “Lei do Pré-sal”, voltada ao setor de petróleo e gás; e o “Projeto Crescer”, que traz reformulações ao modelo de concessões para introduzir previsibilidade, estabilidade e segurança jurídica (BRASIL, 2017b).

a redução da intervenção estatal sobre o setor produtivo, priorizando a reforma da previdência social e atualizando a legislação trabalhista:

a crise tem múltiplas dimensões – mas o Brasil é maior que todas elas. Nosso passado mostra que sabemos caminhar juntos, para além de diferenças conjunturais. A nossa é uma história de superação. Se, ao expormos a situação do Brasil, a palavra crise é inevitável, ao apresentarmos o caminho para o futuro, o termo-chave é reforma. É hora de encarar sem rodeios as grandes reformas de que o Brasil precisa. Reformas vitais para restaurar a credibilidade que traz investimentos, que gera empregos. Reformas cruciais para que tenhamos um Estado eficiente, que assegure oportunidades para todos. Um Estado que corresponda às legítimas expectativas do cidadão (BRASIL, 2017b, p. 12).

Nesse sentido, a afirmação de “profundas reformas” demonstra a retomada do viés neoliberal e a ruptura ao modelo neodesenvolvimentista, ou seja, o governo perde seu caráter intervencionista e passa a ser fomentador das ações do mercado. Esse processo desencadeia grandes perdas para a classe trabalhadora, especialmente no que se refere aos seus direitos constitucionais, ao acesso a serviços públicos e a desmoralização dos servidores, sob o argumento falacioso de que esses direitos fixados na constituição “não cabem no orçamento público” (PIOLLI, 2019, p. 18).

O governo Temer mantém a prioridade ao mercado agroexportador das *commodities*, celebrada pelo “Programa de Parcerias e Investimentos” (PPI)⁶¹, atualmente consolidado no “Programa Avançar”⁶², no que tange à ampliação e fortalecimento das relações entre o Estado e a iniciativa privada, por meio de investimentos em projetos de infraestrutura e desestatização. Nesse sentido, permanecem as obras do PAC que atendem às exigências das firmas transnacionais.

A prioridade ao mercado agroexportador das *commodities* proporciona a internacionalização dos créditos, dos mercados e da propriedade acionária, porém não anula o caráter localmente territorializado dos principais grupos capitalistas (KATZ, 2016, p. 28). Nessa perspectiva, observa-se que as atividades agrominerais reforçam o papel territorial dado às cidades médias, como será analisado no próximo

⁶¹ Criado pela Lei nº 13.334, de 2016 (BRASIL, 2016c) com a finalidade de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria e de outras medidas de desestatização.

⁶² Lançado em novembro de 2017, o Programa “Agora é Avançar” retoma os investimentos em infraestrutura com um orçamento de mais de R\$ 130 bilhões, priorizando mais de 7 mil obras, dividida em três eixos: “Avançar”, “Avançar Cidades” e “Avançar Energia” (BRASIL, 2017a). Algumas dessas obras foram restituídas do PAC e deveriam ter sido finalizadas até o mês de dezembro de 2018.

capítulo, em que a força capitalista no campo forçou uma considerável migração alterando suas dinâmicas:

esse êxodo rural engrossa a massa de excluídos urbanos com pouco trabalho e remunerações reduzidas, em um cenário de poucas alternativas de emprego para a população excedente da América Latina. Por isso, a informalidade se afirmar como norma, tanto na recessão como na prosperidade das economias extrativistas (KATZ, 2016, p. 32).

Diante desse quadro, verifica-se um processo que exprime as profundas tensões e conflitos presentes na região amazônica, como resultado do padrão histórico desenvolvimentista, que se revelou em ações governamentais voltadas aos interesses do mercado global em detrimento dos recursos naturais e da população local. O contexto contemporâneo do “novo”, apesar do discurso inovador e dos investimentos pontuais na área social, compreendeu o redirecionamento de altos investimentos para garantir a atividade agromineral nacional, condicionadas à valorização de *commodities*, que reforçam o papel da Amazônia enquanto fronteira econômica a partir de uma visão colonialista.

2 O PAPEL DAS CIDADES EM FACE DAS ESTRATÉGIAS DE ORDENAMENTO TERRITORIAL NA AMAZÔNIA

A expressão da diversidade sociocultural das populações amazônicas pré-coloniais foi rompida com a chegada do colonizador e com o estabelecimento de uma nova lógica associada às atividades mercantilistas das “drogas do sertão”, a qual repercutiu no embrião da rede urbana amazônica – a rede dendrítica (CORRÊA, R., 1987; TRINDADE JR., 2015b). A partir desse momento, as estratégias de ordenamento territorial na Amazônia se mostram mais como resultado de demandas e orientações externas de modernização da sociedade e de acumulação de capital, do que propriamente de manifestações endógenas.

Mediante esse pressuposto, e de modo que a presente tese possa alcançar o objetivo de interpretar as transformações socioespaciais no ambiente urbano amazônico decorrentes das políticas neodesenvolvimentistas, destaca-se a necessidade de se empreender uma análise, ainda que breve, dos processos urbanos que se impõem nessa região. Dessa maneira, considera-se que a configuração territorial é dada pelo arranjo, sobre o território, dos elementos naturais e artificiais de uso social, que varia a cada momento histórico, como afirma Santos ([1988] 2014):

[...] o fato de que as mudanças operadas no espaço raramente eliminam de uma vez os traços materiais do passado obriga a considerar as fases respectivas de instalação de novos instrumentos de trabalho e de criação de novos meios de trabalho. Em cada fase, as relações sociais não são da mesma natureza. Assim, as combinações entre fluxos e fixos, ainda que estes aparentemente não mudem, não são as mesmas segundo os períodos (SANTOS, [1988] 2014, p. 123).

O ponto de partida para a compreensão da nova rede urbana amazônica, estabelecida pelas dinâmicas capitalistas, dá-se pela análise das “lógicas que estruturam as macrorregularidades no espaço e no tempo” (CASTRO, 2008, p. 16). Para Castro (2008), essas lógicas não podem ser vistas apenas como fruto das ações governamentais intervencionistas, mas, sim, como resultado das relações sociais, políticas e econômicas construídas por várias gerações de diferentes etnias e interesses de âmbito nacional, regional e local (BECKER, 1999; CASTRO, 2008). Assim, é importante buscar regularidades na sistematização do conhecimento, tanto sobre o espaço interurbano, como também no intraurbano, para se alcançar a percepção global dos processos amazônicos (TOURINHO, 2011), isso porque, conforme sustenta Trindade Jr. (2018, p. 1), “faz sentido considerar o que nessa

região se reproduz como processo geral e também o que nela está presente que a identifica e que a diferencia em relação ao todo”.

A partir da década de 1970, as estratégias governamentais de integração impuseram novos significados para a expansão da rede de cidades segundo as dinâmicas de produção capitalista do mundo (BECKER, 1982; VICENTINI, 2004; TRINDADE JR., 2015a). Na Amazônia, as diferentes estratégias desenvolvimentistas implementadas na região por meio das políticas territoriais representaram três formas de difusão do urbano, no âmbito regional, que transpassaram a singularidade da rede urbana dendrítica:

- a) pelas ações intervencionistas governamentais, associadas ao processo de industrialização nacional, após a década de 1970, que foram concentradas na abertura de eixos rodoviários, na instalação da fronteira urbana e na implantação dos polos de desenvolvimento;
- b) pela nova forma de política de desenvolvimento, de concepção neoliberal, após 1990, com estratégias de planejamento voltadas às ações consorciadas e de parceria entre iniciativa pública e privada;
- c) após 2000, com uma atuação política de retomada do viés desenvolvimentista imbricada pela permanência de ações neoliberais, denominado de período neodesenvolvimentista.

Nesse sentido, o presente capítulo busca abordar o percurso histórico das ações de ordenamento territorial direcionadas à Amazônia, considerando a difusão do urbano e o papel das cidades ao longo de sucessivas modernizações, que, em grande medida, ocorreram através de um adensamento técnico pontual proporcionado pelas políticas territoriais em várias porções do território. Pretende-se, então, definir as lógicas que demarcaram essas ações nos períodos anteriores, de forma a subsidiar a análise dos impactos dos projetos neodesenvolvimentistas nas cidades amazônicas.

Para tanto, este capítulo foi dividido em quatro subitens de forma a diferenciar as estratégias de ordenamento territorial impostas à região amazônica. No primeiro apresenta-se o processo de formação, as características e as heranças da configuração da rede urbana dendrítica referente à época colonial/mercantilista. No segundo, trata-se das alterações que a rede urbana sofreu a partir do forte intervencionismo governamental, tanto sob o viés do nacional desenvolvimentismo,

como também pelas ações consorciadas do governo neoliberal com o capital privado. O terceiro tópico, por seu turno, demonstra a fase contemporânea das políticas neodesenvolvimentistas, enquanto no quarto e último subitem busca-se desvelar qual o papel desempenhado pela cidade de Itaituba, nosso referencial empírico de análise, ao longo da difusão do urbano nessas fases expostas até sua configuração urbana atual.

2.1 A configuração territorial e a rede urbana dendrítica

No início dos tempos históricos, o espaço de vida era construído por cada grupo humano de acordo com suas técnicas, as quais eram concebidas para extrair da natureza os elementos necessários para sua subsistência. Ainda sobre esta fase, Santos ([1994] 2008a) assinala que, organizando a produção, organizava-se a vida social e também se organizava o espaço, de acordo com suas próprias forças, necessidades e desejos. Esse esquema foi desarticulado a partir das novas lógicas introduzidas pelo comércio entre as aglomerações humanas, imbuídas de desejos e necessidades; momento em que a “organização da sociedade e do espaço [passou a ser feita] segundo parâmetros estranhos às necessidades íntimas ao grupo” (SANTOS, [1994] 2008a, p. 18). Ainda conforme esse autor:

é nessas condições que a mundialização do planeta unifica a natureza. Suas diversas frações são postas ao alcance dos mais diversos capitais, que as individualizam, hierarquizando-as segundo lógicas com escalas diversas. A uma escala mundial correspondente uma lógica mundial que, nesse nível, guia os investimentos, a circulação das riquezas, a distribuição das mercadorias (SANTOS, [1994] 2008a, p. 18).

O ordenamento territorial inicial da Amazônia é caracterizado pela expressão da diversidade sociocultural das populações pré-coloniais, presentes no seu espaço em numerosos grupos humanos, os quais estabeleciam “forte interação e dependência com os ecossistemas existentes”, já atribuindo às vias navegáveis a relevância enquanto “corredores de contato e de migração entre o litoral e o interior” (TRINDADE JR., 2015a, p. 308-309).

Sob o poderio das ordens religiosas, uma nova lógica de ordenamento associada às atividades mercantilistas das “drogas do sertão” foi estabelecida com a chegada do colonizador, cujos grupos foram responsáveis por aldear os índios para a coleta das especiarias na floresta a serem enviadas para Belém; especiarias estas que, desta cidade, seguiam para Portugal. Esse, portanto, foi o embrião da rede

urbana amazônica, que foi reproduzido e reforçado segundo o mesmo padrão: “localização ribeirinha consubstanciando um padrão espacial dendrítico, e um sítio sobre um terraço fluvial, a salvo de cheias periódicas” (CORRÊA, R., 1987, p. 45).

A colonização portuguesa adentrou pelos rios da região amazônica com o objetivo de estabelecer novos territórios segundo seus interesses econômicos. Nesse contexto, a cidade de Belém era tida como núcleo *primaz*, implantada em uma área plana com situação geográfica que lhe garantia o acesso e o controle do litoral e do vale amazônico. Para Vicentini (2004, p. 62), “nascia o urbano colonial barroco na Amazônia como lógica de penetração, a presença local do além-mar das metrópoles do colonizador, o urbano da soberania dos estados absolutistas”.

Assim, ocorreu a formação de uma rede urbana regional embrionária, de tipo dendrítico, com a construção de fortes e a criação de aldeias missionárias em lugares estratégicos para a extração e comércio das drogas do sertão, “marcada pela posição excêntrica e proeminente de Belém, e pela forma que assumia espacialmente a circulação” (CORRÊA, R., 1987, p. 45).

O “boom” econômico do extrativismo da borracha, por sua vez, foi responsável por consolidar a rede urbana na região amazônica no período entre os anos de 1850 a 1920, sobretudo através da rápida valorização desse produto no mercado internacional e da introdução da navegação a vapor, possibilitando tanto o escoamento mais rápido da produção local, como também o aumento da imigração para a região, especialmente de nordestinos (CORRÊA, R., 1987, p. 48-49):

[...] à medida em que a demanda externa por borracha crescia, o sistema de transporte ia sendo modernizado e ampliado, as necessidades de mão-de-obra satisfeitas, capitais iam sendo aplicados, quer como crédito à produção, quer em obras de porte, a produção de borracha aumentava e os efeitos sobre a rede urbana regional foram se verificando. Tais efeitos referem-se, de um lado, à expansão da própria rede urbana e ao revigoramento demográfico e econômico dos núcleos urbanos preexistentes e, de outro, à intensificação, via mecanismo de “aviamento”, das relações entre os núcleos de povoamento. Os efeitos fizeram-se sentir, também, no âmbito das cidades mais importantes através de melhoramentos urbanos (CORRÊA, R., 1987, p. 49).

As cidades de Belém e Manaus desencadearam um processo de competição comercial com a concentração de atividades e de população urbana; processo que repercutiu no rompimento da “sólida e tradicional primazia de Belém” (CORRÊA, R., 1987, p. 52). Nesse contexto, os excedentes deixados pelas atividades da borracha sob a forma de investimentos em obras de melhorias infraestruturais alteraram

sobremaneira a paisagem urbana das cidades amazônicas, em especial dessas capitais, visando suprir os anseios da classe dominante burguesa:

[...] as duas cidades, locais de residência de poderosos seringalistas-aviadores, e sedes do grande comércio "aviador" e de exportação, deveriam espelhar, através de uma nova paisagem e infra-estrutura (sic), o poder e a pujança econômica daqueles que, à custa do enorme sacrifício e espoliação dos seringueiros isolados em suas "barracas" na floresta, rápida e fugazmente tornaram-se ricos. O Teatro da Paz em Belém e, especialmente, o majestoso Teatro de Manaus simbolizam o poderio da elite gerada pelo comércio da borracha (CORRÊA, R., 1987, p. 53).

Como se pode perceber a partir da contribuição de Corrêa, R. (1987), essas cidades sofreram forte influência dos modismos europeus, notadamente do francesismo e suas manifestações, entre as quais o estilo *art nouveau*, como uma "projeção do gosto burguês europeu, sem alicerces na cultura local", trazidos pela navegação a vapor, conforme descreve Bassalo (2008):

a navegação a vapor transportava as novidades às cidades de Belém e Manaus, duas capitais que passaram a assumir papel histórico importante como centros da atividade civilizadora. O movimento nos portos da região era intenso. Por eles chegavam as novidades recentes lançadas na Europa e esperadas ansiosamente pelos comerciantes, que prosperavam a olhos vistos (BASSALO, 2008, p. 43).

A administração do coronel Antônio José de Lemos (1897-1912) foi responsável pela modernização urbanística da cidade de Belém, onde, até então, destacavam-se em sua paisagem urbana somente as "monumentais igrejas barrocas, os conventos religiosos e algumas construções suntuosas, assobradadas, feitas nas últimas décadas do século XVIII"⁶³ (BASSALO, 2008, p. 45). Inspirado por Georges-Eugène Haussmann (1809-1891)⁶⁴, tanto em questões de estética como de infraestrutura e sanitária, Antônio Lemos delineou a construção de novos prédios públicos (destacando os mercados públicos), o alargamento e calçamento de vias, a implantação de redes de saneamento, a construção de praças, parques e áreas verdes, a elaboração do código de obras municipal, entre outras ações que compuseram a paisagem da *belle époque*, financiada pela economia da borracha (BASSALO, 2008).

A decoração *art nouveau* prevaleceu nesse período, guarnecendo gradis, portões, janelas, escadarias e grimpas, completando de modo artístico e suave as

⁶³ Destacam-se as obras do arquiteto italiano Antônio Landi (1713-1791), o precursor do estilo neoclássico da arquitetura no Brasil.

⁶⁴ Prefeito de Paris, que implantou no século XIX o Plano Haussmann, redesenhando o centro da cidade com a abertura de amplos *boulevards* ladeados por edifícios neoclássicos.

edificações, cuja tipologia⁶⁵, tanto em Belém quanto em Manaus, caracterizou-se como neoclássica e/ou eclética (BASSALO, 2008):

nos grandes navios, a Europa exportou a graciosa decoração *art nouveau*, que ornamentou, com ênfase em Belém, praças, edificações do governo, palacetes residenciais e mesmo casas de famílias menos abastadas, pois o estilo não recorria apenas a materiais nobres como o ouro, a prata ou o estanho. Matérias-primas bem mais acessíveis como a resina, por exemplo, foram muito utilizadas na confecção de objetos decorativos (BASSALO, 2008, p. 45-46).

Nesta fase, ocorre a concentração da mão de obra disponível em torno da atividade da borracha, momento em que, também, os trabalhadores foram impedidos, muitas vezes à força, de produzir para sua subsistência⁶⁶. Com a quebra do setor de subsistência, a fronteira extrativista se tornou dependente de importações inter-regionais de alimentos e de outros produtos (BROWDER; GODFREY, 2006). Esse quadro resultou em sérios problemas de abastecimento da cidade de Belém, e, visando saná-lo, o governo paraense promoveu a colonização de terras ao longo da estrada de ferro de Bragança para os imigrantes nordestinos.

Corrêa, R. (1987, p. 51) identifica esse processo como a “primeira mudança na natureza da rede urbana”, considerando que: a) a produção deveria ser voltada para o mercado regional e não para a exportação; b) situava-se em terra firme e não em um terraço fluvial; e c) a localização à beira de uma ferrovia e não de rios que convergiam para Belém. No entanto, o autor salienta que não se caracteriza enquanto um novo processo específico de elaboração de uma rede urbana, mas, sim, como um “subproduto da expansão da borracha em seu momento de máxima valorização” (CORRÊA, R., 1987, p. 51).

A atividade da borracha proporcionou o revigoramento demográfico e econômico dos núcleos urbanos pré-existentes, com a intensificação das suas inter-relações através do mecanismo de aviamento⁶⁷ (BROWDER; GODFREY, 2006). Castro (2008) avalia esse momento como o mais importante da formação da rede

⁶⁵ Ainda presentes na paisagem dessas cidades, apesar da pouca valorização e preservação.

⁶⁶ A exploração dos seringueiros pela rede de aviadores é retratada por Vicentini (2004).

⁶⁷ O sistema de aviamento consistia num processo de financiamento da cadeia produtiva da borracha, para fornecimento de alimentação, bens de consumo (importados) e instrumentos de trabalho, ocorrido através de uma complexa cadeia de intermediários (“barracões dos seringais”, casas aviadoras nas sedes municipais, casas aviadoras de exportação e o mercado externo), como forma de crédito à produção, que mantinha o endividamento dos seringueiros devido à sazonalidade da atividade. Esse sistema intensificou as relações entre os núcleos de povoamento, resultantes do aumento da circulação de mercadorias entre eles, que viabilizou tanto a produção, a circulação e o consumo, como a estruturação política (CORRÊA, R., 1987).

urbana na Amazônia, onde o povoamento e a formação das cidades ocorreram em função dos fluxos econômicos característicos dessa atividade, ou seja, a produção ocorria nos seringais e o comércio nas cidades.

Após o ano de 1910, a região passou por um longo período de estagnação econômica em face da concorrência dos modernos seringais asiáticos e da desvalorização da borracha no mercado internacional, caracterizada pelas:

[...] numerosas falências das casas aviadoras nas cidades capitais da Amazônia, Belém e Manaus; um abandono dos seringais; a diminuição no tráfego fluvial; o desemprego urbano e rural, e uma ampliação da dívida pública interna e externa, dos Estados da Bacia Amazônica (VICENTINI, 2004, p. 146).

Nesse contexto, a rede urbana foi fortemente afetada pela diminuição do fluxo migratório e pela existência de um refluxo para as áreas de origens e para as capitais Belém e Manaus⁶⁸. Por outro lado, possibilitou uma relativa independência das áreas rurais (antigos seringais) a partir do desenvolvimento da agricultura de subsistência, passando a não mais depender exclusivamente da vida comercial das cidades (CORRÊA, R., 1987).

Ademais, Machado (1999) identifica o início de um processo de auto-organização através da exploração dos recursos locais e a redução no ritmo de trocas entre as aglomerações, justificando a “relativa estabilidade da estrutura de povoamento nas décadas seguintes” (MACHADO, 1999, p. 5). Nessa mesma linha, Costa (2004) observa que o quadro de estagnação ocorreu para a visão imperialista de mercado, uma vez que a população local viveu uma “democratização da produção”, despreendendo as imposições do capital de suas vidas:

[...] não há decadência da Amazônia, e sim desses grupos econômicos fortemente dependentes da economia gomífera, pois os *outros*, índios e camponeses, ficaram com melhores condições de vida, pois os índios tiveram uma trégua do avanço sobre suas terras e os camponeses conseguiram escoar e conquistar mercado para sua produção e atendimento de suas necessidades básicas de consumo; do lado urbano, as pequenas indústrias e comércios conseguiram agilizar suas produções, pois os importados não tinham mais compradores nas cidades grandes, principalmente Belém (COSTA, 2004, p. 42, grifo do autor).

No período entre 1920 a 1960, alguns pequenos núcleos urbanos ainda demonstraram certo dinamismo vinculado ao sistema de aviamento, com

⁶⁸ Segundo Corrêa, R. (1987), a cidade de Belém possuía, no ano de 1940, mais de 2,5 vezes a população de Manaus. Juntas, as duas cidades concentravam 59% da população urbana; percentual este que representava algo em torno de 27% da população total dos Estados amazônicos.

crescimento relativamente importante de duas atividades: a extração de castanha-do-pará, em Marabá, e a produção de juta nas cidades do Médio Amazonas, entre Manaus e Santarém (CORRÊA, R., 1987).

Outro fator que também influenciou a dinâmica urbana de alguns centros regionais, no final desse período, foi o incremento⁶⁹ do extrativismo mineral (ouro, cassiterita e pedras preciosas), com a descoberta de jazidas e a abertura de garimpos, caracterizados como uma atividade rústica que atraiu a mão de obra da decadente economia da borracha (MONTEIRO, 2005). A exploração mineral também despertou o interesse de grandes grupos econômicos internacionais, os quais promoveram a qualificação política e econômica do território (VICENTINI, 2004) introduzindo novas formas espaciais que anunciavam os novos padrões que a rede urbana representaria no período seguinte, identificadas por Corrêa como: “a *company town*⁷⁰, a *currutela*⁷¹ e o núcleo rural-urbano do centro⁷²” (CORRÊA, R., 1987, p. 59).

Segundo Monteiro (2003), a primeira experiência de mineração industrial na Amazônia ocorreu com a exploração do manganês pela Indústria e Comércio de Minérios S.A. (ICOMI), na região da Serra do Navio, no Amapá, cuja implantação da infraestrutura necessária iniciou no ano de 1954, com as obras das instalações industriais para a extração e para o beneficiamento do minério, uma estrada de ferro e um porto para embarque do minério em navios. No ano seguinte, ocorreu a construção de duas vilas residenciais, ou seja, as *company towns* do empreendimento: uma próxima ao porto, denominada Vila Amazonas, e a outra próxima à mina de extração, denominada Vila Serra do Navio. Essas vilas eram

⁶⁹ A extração mineral foi iniciada pelos bandeirantes que adentraram o território da colônia, além dos limites do tratado de Tordesilhas, a fim de atender ao “apetite voraz da Corte Portuguesa” por ouro e prata. No início do século XVIII, os bandeirantes descobriram grandiosas jazidas de ouro na área do atual Estado do Mato Grosso, e seguiram pelos rios fazendo novas descobertas, onde se registra o início da exploração mineral do rio Tapajós e seus afluentes (CABRAL FILHO, 2018).

⁷⁰ O núcleo urbano construído por uma grande empresa é denominado de *company town* e corresponde ao local de controle e de residência da força de trabalho, dos quadros médio e superior e do centro de apoio às atividades da empresa praticadas nas proximidades do núcleo. As referências iniciais dessa tipologia urbana na Amazônia estão na experiência da Ford, em Belterra e Fordlândia, no Oeste do Pará (CORRÊA, R., 1987, p. 59).

⁷¹ Pequenos núcleos de povoamento originário a partir de acampamentos temporários de garimpeiros localizados à beira dos grandes rios da Amazônia, como o Araguaia, o Tocantins e o Tapajós (CORRÊA, R., 1987, p. 59).

⁷² As frentes de expansão voltadas à agricultura interiorizaram a ocupação do território, formando pequenos núcleos, originalmente de natureza eminentemente rural, dispostos distantes dos rios. Esse padrão rompeu com o tradicional caráter ribeirinho das nucleações urbanas (CORRÊA, R., 1987, p. 59).

compostas por hospitais, escolas, áreas de lazer e edificações residenciais, classificadas em casas e conjuntos residenciais para solteiros, que possuíam tipologias diferentes, segundo os segmentos da hierarquia da empresa, totalizando 817 unidades habitacionais (MONTEIRO, 2003, p. 121-125).

No âmbito nacional, a Amazônia seguiu o padrão de “ilha econômica” (BECKER, 1989) até meados do século XX, como fornecedora de especiarias, látex e minerais ao mercado exterior. No âmbito regional, teve uma ocupação urbana diferenciada por não seguir o padrão de povoamento espacialmente contíguo, como nas outras regiões do País, e sim, com um povoamento reduzido às linhas (ocupação esparsa ao longo dos rios) e pontos (locais de transbordo da navegação fluvial) com a emergência de centros urbanos principais, as capitais Belém e Manaus, nas quais se acumulavam as atividades atacadista e de importação e exportação (BECKER, 1989, p. 59).

A partir desse momento, quando outras formas de circulação começaram a compor a organização territorial da região, Trindade Jr. (2015a) observa que o padrão de ordenamento territorial da Amazônia deixa de ser simples, dendrítico, e se torna “misto”. Nesse período, apesar da predominância do padrão dendrítico, as alterações em suas “bordas”⁷³ levam o autor a identificar o padrão “dendrítico-retangular”, conforme sistematizou no Quadro 01, com a diferenciação de duas fases:

Quadro 01 – Padrão de ordenamento territorial misto: dendrítico-retangular (1850-1960)

FASES	ASPECTOS DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL	PRINCIPAIS ELEMENTOS RELACIONADOS À CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL
1850 a 1920	Período do “boom” econômico da borracha e de intensificação da exploração da castanha-do-pará. Superação do problema do sistema de transporte e da escassez da mão de obra. Oferta de capitais para o financiamento da produção. Reforço ao sistema de “aviamento”: viabilização da produção, circulação, consumo, bem como, da estrutura de	Intensificação das relações entre os núcleos de povoamento. Rios e ferrovias como vias de circulação. Seringais como principais espaços de produção econômica regional. Surgimento e/ou crescimento de núcleos de povoamento em função da implantação da Estrada de Ferro Belém-Bragança, como Igarapé-Açu, João Coelho (Santa Izabel do Pará), Castanhal, Ananindeua,

⁷³ Essa ocupação das bordas é definida por Trindade Jr. (2015a, p.314) a partir da presença das ferrovias, como a Belém-Bragança, a Madeira-Mamoré e a Estrada de Ferro do Tocantins, combinando-se, portanto, com uma nova ordem espacial que timidamente começava a se desenhar, de caráter mais reticular, com a ocupação da terra firme e a presença de colônias agrícolas.

	poder.	Anhangá (São Francisco do Pará), Inhangapi e Benevides, ou da intensificação do extrativismo vegetal, como Marabá e Altamira. Revigoração econômica e demográfico de cidades já existentes. Prosperidade de cidades como Belém, Manaus, Santarém e Óbidos, em decorrência da economia da borracha.
1920 a 1960	Nova estagnação econômica, fruto da queda da demanda da borracha. Aumento da dívida pública interna e externa. Refluxo populacional e relativa autarcização dos seringais. Diminuição absoluta da população das pequenas cidades. Destaque econômico: produção da juta no Médio Amazonas e da castanha-do-pará, no Tocantins/Itacaiúnas e tentativas de redinamização da economia gomífera.	Estagnação urbana. Várzeas, castanhais e colônias agrícolas como principais espaços de produção. Relativo desempenho econômico de espaços ligados à produção da juta e da castanha, como o Baixo Amazonas e o Vale do Tocantins/Itacaiúnas. Novos espaços de produção racional da borracha. Presença de novas formas espaciais urbanas ligadas ao plantio racional de seringueiras. Destaque à função político-administrativa das capitais dos territórios federais. Belém como principal foco de direção do êxodo rural. Primeiras cidades-empresa associadas ao plantio racional da borracha.

Fonte: adaptado de Trindade Jr. (2015a, p. 314-315) com base em Corrêa, R. (1987).

A partir da década de 1960, diferentes estratégias governamentais de integração do território repercutiram em alterações profundas no ordenamento territorial da Amazônia, especialmente pela abertura das rodovias. O golpe militar de 1964 acarretou novos significados para as políticas territoriais desenvolvimentistas na região, reforçando a narrativa de integração e a ordem geopolítica como doutrina de segurança nacional. Este quadro é corroborado pelo aumento do consumo dos metais pelas indústrias no cenário internacional e as restrições de mercado decorrentes das guerras mundiais, que motivavam as empresas a buscar novas fontes de abastecimentos. Para Vicentini (2004, p. 152), a inclusão do capital internacional, como parceiro na bacia amazônica, possibilitou a rápida transformação do “binômio integração-segurança/desenvolvimento”, particularmente na participação em pesquisas sobre exploração dos recursos naturais.

2.2 As estratégias de integração e a fronteira urbana

Os fundamentos ideológicos da integração nacional e as inquietações políticas do pós-guerra nortearam os programas governamentais e

desenvolvimentistas de planejamento regional, responsáveis por promover a inserção de “sistemas técnicos” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014) que alteraram sobremaneira a dinâmica socioterritorial da região amazônica, prolongando-se até o início da década de 1980, como abordado no capítulo anterior. Para Vicentini (2004), as motivações de integração trazem adstrito o início da atuação público-privado no território amazônico, inserindo, paulatinamente, “novos meios tecnológicos de forma de apropriação” (VICENTINI, 2004, p. 152).

A nova fase de exploração econômica da região amazônica, entendida por Becker (1982, 1999) enquanto “fronteira do capital”, tem como resultado intensas alterações⁷⁴ na rede urbana pré-estabelecida, sobretudo em razão da presença de novos agentes (empreendedores, especuladores e migrantes) intermediados por ações do Estado. Assim, verificou-se a ruptura da rede dendrítica, com alterações no padrão espacial ribeirinho tradicional e uma rápida ocupação do território por meio da imposição de uma nova ordem voltada às demandas do grande capital, com a abertura das rodovias.

As transformações⁷⁵ na rede urbana são identificadas por Corrêa, R. (1987) quanto ao aparecimento, em escala mais ampla, de outros modelos de gênese de cidades e de novas funções urbanas, com o destaque a quatro processos: a urbanização concentrada, a metropolização de Manaus, o revigoramento dos núcleos antigos e a criação de novos núcleos (CORRÊA, R., 1987, p. 59).

A urbanização concentrada ocorreu principalmente pelo crescimento de seis centros urbanos (Belém, Manaus, Porto Velhos, Macapá, Rio Branco e Boa Vista) onde foram instaladas numerosas instituições públicas e privadas, vinculadas às novas atividades implantadas na região; centros estes que se tornaram focos de vida econômica, política e administrativa e, ainda, “receptáculos de parte da população migrante” (CORRÊA, R., 1987, p. 59). Dentre esses centros urbanos, a cidade de Manaus obteve vantagens oferecidas pela Superintendência da Zona

⁷⁴ Tem-se uma rede urbana complexa e de certa forma desarticulada, intensamente afetada pela “malha programada”, de modo rápido e violento, onde o elemento regional fora tratado de forma artificial e os benefícios gerados foram excluídos da grande parcela da população, particularmente nas cidades que conheciam condições de extrema pobreza (BECKER, 1999).

⁷⁵ O autor salienta que essas transformações ocorreram de forma pontual no extenso território da Amazônia, permitindo que as formas e os usos herdados do passado continuassem presentes nas áreas pouco afetadas; fato que caracteriza a amplitude e a diversidade dessa fronteira, envolvendo “uma variedade de agentes, propósitos e ações, bem como, conflitos também distintos” (CORRÊA, R., 1987, p. 57).

Franca de Manaus (SUFRAMA)⁷⁶, promovendo seu processo de metropolização e, ainda, sua autonomia em relação à cidade de Belém, a qual, concomitantemente, perdeu o domínio sobre a Amazônia ocidental com a consolidação da ligação rodoviária com o Sudeste do País, a partir de Porto Velho.

O revigoramento de núcleos antigos foi motivado pela abertura das rodovias federais e dos projetos de colonização oficial. Corrêa, R. (1987) identifica como exemplos mais expressivos desse processo de revigoramento as cidades de Marabá (rio Tocantins), Altamira (rio Xingu), Itaituba (rio Tapajós) e Humaitá (rio Madeira), nas quais a consolidação da Rodovia Transamazônica viabilizou a colonização dirigida, a implantação de grandes projetos agropecuários e o desenvolvimento das atividades de mineração industrial e garimpeira. Ademais, o autor salienta que essas cidades também foram transformadas em importantes centros de serviços para a população de suas áreas de influência (CORRÊA, R., 1987), o que, em face dos cenários de menor crescimento das cidades ribeirinhas, conferiu-lhes relativa importância no contexto da região amazônica.

O processo que incentivou a criação de novos núcleos urbanos sucedeu das seguintes atividades de mineração industrial (*company towns*), garimpo (currutelas) e agropecuária, bem como de colonização oficial dirigida e de colonização particular. Por se tratar de importantes expressões dos novos nexos⁷⁷ da modernização territorial (TRINDADE JR., 2013), estas atividades serão detalhadas a seguir, individualmente, para que suas particularidades sejam compreendidas.

As *company towns*, ou cidades-empresa, foram implantadas por grandes corporações da mineração industrial, multinacionais ou nacionais, geralmente financiadas pelo Polamazônia, a fim de viabilizar a exploração dos recursos naturais em uma área não habitada e sem nenhuma infraestrutura. Criava-se, assim, um "enclave urbano"⁷⁸ em determinados pontos do território, responsável por introduzir

⁷⁶ Autarquia vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior que administra a Zona Franca de Manaus (ZFM), decorrentes das políticas nacionais de industrialização.

⁷⁷ Segundo Trindade Jr. (2013, p. 191), nem sempre são as metrópoles regionais as principais difusoras dos nexos da modernidade no interior da região, ainda que elas assumam um papel importante para a estruturação da vida intrarregional. Essa questão está diretamente relacionada ao papel e à importância que a região assume hoje nas estratégias de desenvolvimento nacional, bem como no significado que desperta como espaço de novos investimentos capazes de articular, sob a lógica de um novo discurso, a relação local/global.

⁷⁸ Dotado de escolas, hospitais, áreas de lazer, áreas residenciais segregadas pela hierarquia da empresa, e ainda uma completa infraestrutura urbana, como rede de abastecimento de água, rede

uma nova paisagem e um novo estilo de vida, à dessemelhança⁷⁹ da realidade preestabelecida na região. Como exemplo, destacam-se duas áreas no Estado do Pará: Porto Trombetas, voltado à exploração de bauxita no Município de Oriximiná, à margem direita do rio Trombetas, e o núcleo urbano de Carajás, vinculado à exploração de minério de ferro da então CVRD, a 200 km da cidade de Marabá (CORRÊA, R., 1987).

Quando realizada pela atividade garimpeira ou, ainda, por empresas de pequeno porte, a exploração garimpeira também proporcionou a criação de novos núcleos de povoamento com características urbanas, as chamadas “currutelas”⁸⁰, sob a premissa da espontaneidade e não do planejamento, como ocorreu nos outros casos. Todavia, estabeleceram um padrão de urbanização específico com a concentração dos subsetores essenciais para essa atividade, proporcionando tanto o nascimento vertiginoso de cidades, como o crescimento explosivo de outras. Nesse caso, além de Serra Pelada, Corrêa, R. (1987) destaca os garimpos localizados nos vales dos rios Madeira, Tapajós, Xingu, Tocantins, Negro e seus afluentes.

A premissa da espontaneidade no surgimento de novas nucleações urbanas também foi identificada ao longo das obras de abertura das rodovias federais, que incentivaram a ocupação não dirigida do território amazônico associada à atividade agropecuária. Esse processo sucedeu mediante a migração de pequenos lavradores, médios e grandes fazendeiros e grandes empresas, que se localizaram em pontos ao longo das rodovias, nas proximidades de áreas em processo de desbravamento, especialmente nos entroncamentos das vias. Sobre isso, Corrêa, R. (1987) observa que essas nucleações foram marcadas pela instabilidade, ora em

de esgoto, energia elétrica, coleta de lixo, policiamento próprio, transporte coletivo, instalações de telecomunicações e moderno aeroporto (CORRÊA, R., 1987).

⁷⁹ Esse modelo demonstrou “pouca troca favorável à população do entorno e de clara conexão com espaços extras locais, em que pese o discurso de interação e de atendimento das demandas regionais” (TRINDADE JR.; MADEIRA, 2016, p. 45).

⁸⁰ As “currutelas” tiveram origens nos acampamentos temporários dos garimpeiros localizados à beira dos rios ou às margens das pistas de pouso, que se expandiram e formaram pequenos núcleos de povoamento. O seu processo de formação iniciava a partir da notícia sobre uma nova área de ocorrência de ouro aluvionar, onde se acionam dois agentes: um investidor (financia a empreita) e o garimpeiro explorador, que abre “picadas” para adentrar na mata, normalmente seguindo os leitos dos rios até encontrar uma área de lavra de ouro ou outro mineral (métodos empíricos). Dependendo do tamanho da descoberta (jazida) construíam-se a pista de pouso, por onde entravam pessoas, alimentação, combustível, máquinas, equipamentos etc. Quando havia outros pontos de garimpos ao redor dessa pista, diversos estabelecimentos se instalavam, como, por exemplo, armazéns (cantina), farmácia, boates etc. (SCHUBER, 2013).

declínio pelos deslocamentos das frentes de trabalho, ora em crescimento pela consolidação de funções urbanas, acrescentando que:

[...] a maioria dos núcleos espontâneos constituiu-se, inicialmente, em *habitat* rural concentrado de pequenos lavradores e posseiros, em grande parte. À medida em que as fazendas de gado expandiam-se, verificando-se, simultaneamente, a expropriação dos posseiros e a ampliação do trabalho assalariado, os povoados transformavam-se em habitat rural concentrado de assalariados rurais temporários. Os novos povoados, surgidos mais recentemente, constituem-se, em suas origens, em núcleos de concentração da força de trabalho rural em locais de agregação, retenção, manipulação e reprodução dos "peões". São exemplos, entre outros, os povoados de Jabuti (572 habitantes, em 1980) localizado ao longo da Rodovia Belém-Brasília; Água Fria (471 habitantes) ao longo da Estrada Estadual PA-150, no sul do Pará, e Vila Nova (446 habitantes) na Rodovia PA-252, não muito distante da Belém-Brasília: todos possuíam, em 1980, mais de 75% da população economicamente ativa engajada em atividades primárias. [...] São exemplos entre os povoados que adquiriram funções urbanas os de Mãe do Rio (7.771 habitantes, em 1980). Vila Aurora (2.506 habitantes), Ipixuna (2.272 habitantes) e Dom Eliseu (2.436 habitantes): todos ao longo da Rodovia Belém-Brasília. Na Rodovia PA-150, no sul do Pará, destacam-se os ex-povoados de Xinguara (12.802 habitantes, em 1980) e Rio Maria (9.172 habitantes): a população economicamente ativa engajada nas atividades primárias destes núcleos de povoamento varia entre 25 e 60% do total. (CORRÊA, R., 1987, p. 64).

O processo desenvolvido por meio dos Projetos de Integrados de Colonização (PIC)⁸¹, no Estado do Pará, teve como primeira experiência⁸² o assentamento de colonos em lotes (rurais e urbanos), em uma extensão de aproximadamente 1.000 km entre as cidades de Marabá e Itaituba, ao longo da recém-aberta Rodovia Transamazônica. Nessa área, o urbanista José Geraldo da Cunha Camargo⁸³ planejou uma rede hierarquizada de pequenos centros de serviços e uma organização espacial fortemente determinada.

A diferenciação hierárquica dos núcleos de povoamento desse modelo de colonização rural foi estipulada em agrovilas, agrópolis e rurópolis. As agrovilas representavam a menor unidade urbana do sistema de colonização, local de moradia dos colonos que assim o desejassem (em média 50 famílias), com uma

⁸¹ Cabe salientar, ainda no âmbito do PIN, a ação de federalização de muitas terras dos Estados da Amazônia Legal, ou seja, as terras devolutas situadas na faixa de 100 quilômetros de largura de cada lado do eixo das rodovias construídas, em construção ou simplesmente projetadas, destinada ao assentamento de colonos (IDESP, 2014, p. 17).

⁸² Registra-se que outras experiências do PIC ocorreram em Rondônia, ao longo da BR-364, a partir da segunda metade da década de 1970, as quais proporcionaram um grande crescimento populacional nas cidades de Ariquemes, Ji-Paraná, Rolim de Moura e Vilhena, onde o INCRA por vezes se associou ao governo do referido Território.

⁸³ Arquiteto do Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC) – órgão que antecedeu o INCRA – e autor do projeto de colonização oficial implantado pelo governo sob os moldes do "urbanismo rural" e do ideário das "cidades jardins".

infraestrutura composta por um centro administrativo, uma escola primária, um templo ecumênico, um pequeno comércio local (seção de uma cooperativa) e uma área para lazer. Circundando as agrovilas, a uma distância que poderia variar de 500 m a 5 km, estavam os lotes rurais de 100 ha dispostos às margens das rodovias federais. As agrópolis constituiriam um centro urbano agroindustrial e administrativo e estariam situadas a cada 40 km com a finalidade de apoio à integração social no meio rural, exercendo influência socioeconômica e administrativa numa área em que poderiam estar situadas até 22 agrovilas. Possuía moradias para técnicos e colonos (até 1.000 famílias), posto médico, escola de segundo grau, indústrias leves, depósito da Companhia Brasileira de Armazenamento (CIBRAZEM), mercado, clubes de lazer e um amplo setor administrativo, assim como escritórios de diversas entidades que atuavam em conjunto com o INCRA nesse projeto. As rurópolis, situadas a cada 200 km, seriam as sedes administrativas e ponto de integração entre agrovilas e agrópolis, com capacidade para abrigar, aproximadamente, 200.000 pessoas, com serviços ampliados de escolas técnicas, bancos, hotéis e aeroportos (VICENTINI, 2004; ROCHA, 2010).

Segundo Rego (2016), a ação idealista presente no “urbanismo rural” e o sentimento de integração nacional, ora simplista, ora autoritário, almejou criar uma “nova civilização” alinhada às propostas de “cidades ideais” do começo do século XX, especialmente associadas aos trabalhos dos urbanistas Ebenezer Howard⁸⁴, Le Corbusier e Frank Lloyd Wright⁸⁵. O autor salienta, ainda, a perversidade do pensamento utópico para o urbanismo, uma vez que a expectativa, muitas vezes, é diferente da realidade:

[...] paradoxalmente tão valioso quanto perigoso para o urbanismo, o pensamento utópico pode delinear uma perspectiva mais além da realidade existente, que se quer transformar, mas pode também constituir uma visão não-representativa imposta aos demais, inflexível na busca de objetivos de longo prazo e ignorante às contribuições e incrementos de iniciativas

⁸⁴ A proposta urbanística de “cidades jardins”, do britânico E. Howard, buscou a utópica concordância entre o crescimento econômico e os problemas sociais integrados ao desenho da paisagem. Segundo Andrade (2003), essa visão estava associada à busca por soluções dos problemas de “insalubridade, pobreza e poluição nas cidades por meio de desenho de novas cidades que tivessem uma estreita relação com o campo”, assegurando, ainda, “uma combinação perfeita com todas as vantagens de uma vida urbana cheia de oportunidades e entretenimento juntamente com a beleza e os prazeres do campo” (ANDRADE, 2003, p. 2).

⁸⁵ Rego (2016) identifica uma forte ligação desse traçado urbano proposto por Camargo, no PIC, ao urbanismo racionalista dos autores citados, imbricados aos conceitos de cidade jardim, unidades de vizinhança, hierarquização viária, separação entre automóveis e pedestres, setorização e zoneamento funcional.

localizadas que não são menos idealistas que grandes projetos (REGO, 2016, p. 4).

Nesse sentido, por ter como base mais as expectativas do que um diagnóstico da realidade, o PIC apresentou problemas de concepção, de implantação e de gerenciamento, tendo sido, a partir de então, abandonado, conforme sintetiza Rego (2016):

[...] estudiosos do empreendimento do INCRA ao longo da Transamazônica parecem concordar que, se o esquema de colonização estivesse mais próximo da realidade (e, conseqüentemente, mais distante de uma situação idealizada) e tivesse dado margem a adaptações e revisões, sua sorte teria sido outra. De acordo com estes autores, a proposta não foi implementada como se previu; com a infraestrutura necessária incompleta, como a pavimentação adequada da Transamazônica e a construção imediata das estradas secundárias e das edificações planejadas, o esquema de colonização não podia funcionar de modo satisfatório. A colonização não contou com seleção criteriosa de áreas agrícolas e o processo de seleção de colonos tampouco foi adequado. Além disso, enquanto o governo militar voltava-se eminentemente para questões econômicas e geopolíticas, promovendo o avanço capitalista em direção à floresta, o Urbanismo Rural voltava-se para questões sociais; portanto, diferiam as visões e os interesses (REGO, 2016, p. 16).

Vicentini (2004) destaca que dentre as nucleações urbanas planejadas para ocupar a posição “zênite” nesse modelo, com a função de centro de integração microrregional, apenas um exemplar foi construído ao longo da Rodovia Transamazônica, que foi a “Rurópolis Presidente Médici”⁸⁶. Nos demais casos, utilizaram-se as cidades existentes de Marabá, Altamira, Itaituba e Santarém para exercer essa função. Tais cidades receberam diversas instituições públicas federais, fato que intensificou o seu poder de polarização e, em alguns casos, conforme observa Tourinho (2011), favoreceu o redirecionamento do sentido de crescimento da centralidade principal de comércio e serviços, ou ainda, na criação de novas centralidades intraurbanas, com o surgimento de assentamentos descontínuos ao núcleo urbano principal ao longo da rodovia. A cidade de Marabá (PA) é identificada pela autora como exemplo desse redirecionamento a partir da instalação da base militar e de outras instituições:

[...] no caso de Marabá, um projeto urbanístico de mudança da cidade para um sítio livre das enchentes periódicas dos rios Tocantins e Itacaiúnas chegou a ser elaborado. O projeto da Nova Marabá começou a ser implantado ainda nos anos 1970, mas, por uma série de razões, não conseguiu evitar a permanência da Velha Marabá, nem o crescimento na direção da Transamazônica, onde se instalaram a base militar e várias

⁸⁶ Ponto estratégico entre as cidades de Santarém (219 km, via BR-163), Altamira (338 km, via BR-230) e Itaituba (150 km, via BR-230). Atualmente consolidada em sede do Município de Rurópolis.

instituições federais, dando origem a área chamada de Cidade Nova (TOURINHO, 2011, p. 247).

Por outro lado, a colonização particular implementada no mesmo período, no trajeto da Rodovia BR-163, no Estado do Mato Grosso, teve uma repercussão diferenciada (BECKER, 1989). Realizada por empresas privadas e cooperativas, de forma heterogênea, foi comumente vista como uma alternativa superior à colonização oficial (ALMEIDA, 1985), em face do fornecimento de assistência técnica e os serviços de saúde de alta qualidade, proporcionando o surgimento de novos assentamentos urbanos entre as cidades de Sinop e Aripuanã, ambas situadas no Estado do Mato Grosso.

Diante dos processos urbanos detalhados acima, verifica-se que o reordenamento territorial ocorrido na região amazônica, a partir da década de 1970, vem apresentando uma diversidade de conjunturas em sua formação socioespacial, o que leva Trindade Jr. (2015b) a identificar uma “urbanodiversidade amazônica”.

No âmbito da geometria do desenvolvimento, esse contexto é sintetizado na forma de “polos de crescimento econômico” (BECKER, 1990; 2004), uma forma pautada em pontos de investimentos e de incentivos fiscais e creditícios que seriam irradiadores de modernização e de desenvolvimento; fatores que inauguraram a ideia de regiões polarizadas e suas respectivas áreas de influência na Amazônia.

Nesse contexto, os núcleos urbanos assumiram o papel de bases logísticas de ocupação do território (OLIVEIRA, F., 1994), locais relevantes de distribuição de força de trabalho e centros de apoio à colonização e à implantação de grandes projetos, onde se recebem grandes contingentes de migrantes (MACHADO, 1999), dentre os quais poucos se identificam com o ambiente da floresta, o que agrava a pressão sobre o meio ambiente, como salientam Trindade Jr. e Madeira (2016, p. 44):

[...] tais cidades acabaram por atrair mão de obra móvel e polivalente e muitas vezes não especializada, de origem cultural diversa e, normalmente, de pouca identidade com o ambiente da floresta, o que também contribuiu para a forte pressão sobre o meio ambiente, ratificada pelas políticas de pouco ou nenhum apoio aos pequenos produtores (TRINDADE JR.; MADEIRA, 2016, p. 45).

Becker (1974 p. 68) atenta para as fortes desigualdades presentes nessa nova configuração, ratificando o tipo de economia colonialista destinada à região:

[...] áreas estagnadas contrastam com áreas dinâmicas, situadas ao longo dos eixos rodoviários, onde se adensa a população migrante; decaem as cidades fluviais que viviam do comércio atacadista, enquanto crescem

aquelas situadas junto à rodovia, principalmente as capitais de estado. Persiste, portanto, o tipo de economia colonialista, agora muito mais intensa, a região absorvendo manufaturados e exportando matérias-primas (BECKER, 1974, p. 68).

Em acréscimo, a autora argumenta que o crescimento das cidades amazônicas, com exceção das *company towns*, processou-se em meio a grandes “inconvenientes”, uma vez que não possuíam infraestrutura para enfrentar a intensidade e a rapidez das ações no ambiente intraurbano:

[...] avolumam-se os problemas de saneamento, assim como o problema residencial e o de serviços, sem que se possa solucioná-los, em razão dos restritos orçamentos das municipalidades, comprometidos em grande parte com o funcionalismo, e prejudicados pela falta de preparo administrativo. [...] Atordoados com os problemas que surgem, as prefeituras são assessoradas pela SERFHAU⁸⁷, que promove a elaboração de planos para as sedes estaduais. Elaborados por firmas de São Paulo e Rio de Janeiro, esses planos nem sempre atendem às necessidades da realidade local, preocupando-se mais em melhor preparar a cidade para a sua articulação com a rodovia (BECKER, 1974, p. 68).

A partir da década de 1990, tem-se uma nova fase de ordenamento territorial na região amazônica, baseada nas ações governamentais de inserção do País ao mundo globalizado. A resignificação dos rumos da economia nacional em face da progressiva liberalização da economia prometia a modernização técnico-normativa do País para torná-lo mais competitivo frente ao mercado internacionalizado (TOLEDO, 2009). Nesse sentido, o governo neoliberal centra suas ações para a implantação dos ENIDs, dentre os quais priorizaram os investimentos em restauração das rodovias federais, em melhorias das hidrovias e na construção de hidrelétricas, articulado a uma lógica de “urbanização difusa”⁸⁸ (TRINDADE JR., 2015b), presente também em todo o território brasileiro.

⁸⁷ O Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) é uma entidade autárquica criada pela Lei n° 4.380, de 21 de agosto de 1964, e regulamentada pela Lei n° 59.917, de 30 de dezembro de 1966. Tinha como objetivo a elaboração e a coordenação da política nacional no campo de planejamento local integrado, estabelecida dentro das diretrizes da política de desenvolvimento regional, em articulação com o Ministério do Planejamento e o Ministério de Coordenação dos Organismos Regionais (BRASIL, 1966).

⁸⁸ Trindade Jr. (2015b, p. 94) chama atenção para a diferença entre as ideias de “urbanização difusa” e “dispersão urbana”. A primeira é caracterizada pela expansão de processos em nível regional, até então estranhos à região, e que fragmentam o seu território em sub-regiões diferentes, seguindo a tendência do mundo contemporâneo moderno, trabalhada por Henri Lefèbvre. Por sua vez, a segunda trata da malha urbana dispersa em face da expansão horizontal da cidade, no âmbito intraurbano. Nesse contexto, o autor ressalta a inserção, cada vez maior, da região amazônica em modelos econômicos e políticos de ordenamento territorial que seguem interesses exógenos e distantes das demandas sociais locais, não potencializando seus atributos geográficos e socioculturais.

Becker identifica a combinação de processos e atores a partir de meados da década de 1980 e fala de uma “mudança ocorrida nos domínios da natureza amazônica” (BECKER, 2004, p.126), configurada pela presença dos seguintes elementos: a resistência de populações tradicionais à expropriação de seus territórios e identidades; a pressão ambientalista nacional e internacional contra o uso predatório da natureza e pela adoção do novo padrão de desenvolvimento sustentável e a criação do Ministério do Meio Ambiente, no ano de 1993, e de uma política ambiental. A autora salienta que tais elementos impuseram um novo contexto de contradições e problematizações à implantação de políticas públicas na Amazônia, entre os interesses da ordem privada e os interesses da ordem coletiva, social e ambiental:

[...] o ano de 1996, contudo, é um novo marco. Neste ano o projeto ambientalista propõe a formação de imensos corredores ecológicos para proteção ambiental, constituídos de um mosaico de áreas protegidas. Mas no mesmo ano, o governo federal, após uma década de omissão, retoma o planejamento com o Programa Brasil em Ação, resgatando e fortalecendo o modelo exógeno e propondo a implantação de igualmente grandes corredores de desenvolvimento. Corredores de transporte e corredores de conservação implementam, respectivamente, os modelos exógenos e endógenos orientados por políticas públicas paralelas e conflitantes (BECKER, 2004, p. 126-127).

Diante desse novo padrão de ordenamento territorial de caráter extremamente complexo, dualista e mais amplo, a rede urbana amazônica assume uma forma de urbanização menos pontual e linear, configurando uma “forma anastomosada” (TRINDADE JR., 2015a); configuração essa que Trindade Jr. (2015a) analisa essa em duas fases (Quadro 02) e que, apesar de não se traduzir em uma ruptura total dos padrões anteriores, apresenta novas tendências, tais como o reforço da metrópole dispersa, a proliferação de pequenas cidades e o crescimento dinâmico das cidades médias.

Nesse momento, a nova configuração da geometria de desenvolvimento regional na Amazônia apresenta não apenas os pontos (polos de crescimento), mas também as linhas (eixos de integração e modernização econômica e territorial) e as zonas (malha socioambiental) (BECKER, 2004; TRINDADE JR., 2015a; TRINDADE JR.; MADEIRA, 2016). Para Becker (2004), essa configuração supera a visão da Amazônia apenas como uma fronteira de recursos naturais, com a incorporação de uma malha socioambiental diante da demarcação de Unidades de Conservação

(UCs), Reservas Extrativistas (RESEXs), Terras Indígenas (TIs) e de uma política ambiental instrumentalizada.

Quadro 02 – Padrão de ordenamento territorial complexo: anastomosado (a partir de 1960)

FASES	ASPECTOS DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL	PRINCIPAIS ELEMENTOS RELACIONADOS À CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL
1960 a 1990	<p>As rodovias como novos eixos de circulação.</p> <p>Ação intensiva de empresas capitalistas na exploração dos recursos da região.</p> <p>Presença marcante do Estado, através dos incentivos, da criação de infraestrutura e de repartições públicas.</p> <p>Criação de órgãos de planejamento e financiamento.</p> <p>Projetos de colonização agropecuários e minerais.</p> <p>Estrutura fundiária marcada pela grande propriedade rural, com incentivos governamentais.</p> <p>Predomínio de uma mão de obra volante e polivalente.</p> <p>Implantação de grandes projetos.</p> <p>Maior articulação com o Centro-Sul e o Nordeste.</p>	<p>Padrão mais complexo de ordenamento territorial.</p> <p>Maior incremento da urbanização regional.</p> <p>A rodovia como importante definidora dos fluxos migratórios e das novas tendências de povoamento regional.</p> <p>Presença de um padrão de urbanismo rural pautado na hierarquia urbana e na racionalidade de ocupação territorial por meio de agrovilas, agrópolis e ruropólis.</p> <p>Definição de complexos de produção relacionados à exploração mineral com base logística própria: área de extração, plantas industriais, cidades-empresa, portos, vias de circulação.</p> <p>Presença de povoados e aglomerações urbanas precárias e instáveis.</p> <p>Fragmentação política do território a partir da criação de novos Municípios.</p> <p>Revigoração de centros articulados a uma nova dinâmica local ou sub-regional.</p> <p>Estagnação de espaços ligados a uma lógica econômica mais tradicional.</p> <p>Urbanização concentrada nas capitais.</p> <p>Presença de duas metrópoles regionais (Belém e Manaus).</p>
A partir de 1990	<p>Definição de uma nova política de desenvolvimento regional.</p> <p>Convivência de uma economia de fronteira com um vetor tecnoecológico de desenvolvimento.</p> <p>Proposição de Política Nacional Integrada para a Amazônia Legal.</p> <p>Discurso de um crescimento econômico sustentável.</p> <p>Integração amazônica como parte de um projeto nacional de inserção no atual estágio da globalização.</p>	<p>Configuração de uma malha socioambiental convivente com uma malha tecnopolítica definida anteriormente.</p> <p>Fortes conexões de espaços locais e sub-regionais com realidades externas à região.</p> <p>Definição de uma rede urbana com menor rigidez hierárquica.</p> <p>Disseminação de aglomerados rurais precários e instáveis.</p> <p>Redefinição do modelo cidade-empresa e da relação de grandes empreendimentos com o seu entorno.</p> <p>Importância às cidades intermediárias.</p> <p>Presença de espaços pontuais e em manchas articulados aos agronegócios e ao ecomercos.</p> <p>Consolidação de novos centros regionais.</p>

Fonte: adaptado de Trindade Jr. (2015a), com base em Corrêa, R. (1987) e Becker (2004).

As cidades amazônicas, com seus diferentes tipos e níveis, passaram a desempenhar um papel importante para a implantação das políticas territoriais, em que se evidenciam os importantes “nós” de fluxos de bens e serviços diversos

estabelecidos nas cidades médias, de acordo com os novos recortes espaciais de interesse do capital. Assim sendo, Trindade Jr. (2006) assinala que:

[...] cada vez mais, as unidades produtivas promovem uma seletividade espacial movida por fatores diversos - incentivos locais, mão-de-obra barata, infra-estrutura, preço de terrenos mais acessíveis etc. - que tendem a preterir os limites convencionais das áreas metropolitanas, devido às desvantagens e restrições por elas apresentadas em relação a esses mesmos fatores. Há novos recortes espaciais no interesse do capital, decorrentes de mudanças em suas estratégias. Dentre estas, a principal é o aumento significativo da fluidez do território, devido ao progresso nos transportes, nas comunicações e na produção e uso das informações, que também se reproduz na realidade amazônica (TRINDADE JR., 2006, p. 183-184).

Emergem, assim, novas centralidades em núcleos urbanos intermediários, que recebem aporte populacional e conteúdos diferenciados, representando, de forma mais intensa, as necessidades de modernização do território e as novas demandas econômicas (TRINDADE JR., 2015b).

A natureza das cidades médias é analisada por Trindade Jr. (2015a), tendo como apoio conceitual os elementos definidos por Sposito, M. (2001a, 2001b) a partir de suas respectivas importâncias e situações geográficas estratégicas no cenário regional em que se inserem. Nesse sentido, Trindade Jr. (2015a) pondera que:

[...] considerar as cidades médias como centros urbanos cuja natureza e perfil não estão restritos a um quantitativo demográfico e cujas localizações não estão circunscritas aos perímetros das aglomerações metropolitanas, convida-nos a pensar a natureza dessas cidades tendo em vista suas respectivas importâncias e suas situações geográficas estratégicas no cenário regional em que se inserem. Caracterizam-se, dessa forma, sobretudo pela relativa densidade de fixos e de fluxos que atendem não apenas a demandas locais, mas que são fruto de combinações de influências e determinações provenientes de escalas diferenciadas, incluindo-se a de nível global. Fala-se, assim, de centralidade, associando-a à importância dos fluxos, que muitas vezes se intensificam em decorrência de uns poucos fixos disponíveis (TRINDADE JR., 2015a, p. 323).

Entretanto, as cidades médias amazônicas “pouco revelam uma possível incorporação dos investimentos realizados no contexto regional em que se inserem” (TRINDADE JR., 2010, p. 67), uma vez que seus conteúdos urbanos não representam um perfil de cidade moderna e que tende a configurar melhores condições de vida para a sua população, como observado em outras regiões do País. Assim, é necessária a identificação das particularidades urbanas dessa região para o reconhecimento dessas centralidades urbanas, que, em geral, fogem dos

parâmetros quantitativos e qualitativos compatíveis da cidade média⁸⁹ no âmbito nacional.

Um primeiro tipo de centralidade a destacar é aquela de natureza econômica. Esta, conforme pontua Trindade Jr. (2015a), pode ser caracterizada pelos fixos e fluxos decorrentes das atividades capitalistas de exploração dos recursos naturais (minerais e florestais) e ao agronegócio, conectados diretamente a espaços globais – circuito superior da economia (SANTOS, [1979] 2008b) –, mas também por atividades que envolvem pouca tecnologia em sua realização – circuito inferior da economia (SANTOS, [1979] 2008b) – e cujas relações são definidas e dinamizadas a partir das fortes densidades sociais e das intensas solidariedades orgânicas (SANTOS, [1994] 2008a) concentradas em verdadeiros “nós” de circulação e de atividades na rede urbana amazônica (TRINDADE JR., 2015a).

Todavia, para além dos atributos e elementos econômicos que em muito têm definido a importância das cidades médias na rede urbana, Trindade Jr. (2015a) chama a atenção para outras formas de centralidade que caracterizam esses espaços na Amazônia. Trata-se, nesse sentido, da centralidade política e da centralidade socioterritorial, as quais, ainda de acordo com esse autor, auxiliam no entendimento tanto do papel destas cidades à luz das especificidades regionais, como também do ponto de vista teórico, isto é, das cidades médias no conjunto do espaço nacional e sul-americano (TRINDADE JR., 2015a, p. 323-324).

Nesses termos, a centralidade política diz respeito à presença de instituições e órgãos oficiais governamentais provedores de decisão política em nível estadual e federal, bem como à concentração de importantes forças políticas sub-regionais (sedes de associações, de representações sindicais, de classes e de categorias sociais diversas) que, na cidade, projetam eventos políticos de interesses próprios, como, por exemplo, as propostas de criação dos Estados do Carajás (sudeste do Pará) e do Tapajós (oeste do Pará) (TRINDADE JR., 2015a).

A centralidade socioterritorial, por seu turno, é reconhecida Trindade Jr. (2015a, p. 324-325) como uma demanda de fluxos que está relacionada à lógica de relativa proximidade e de contiguidade geográfica, isto é, demandas e fluxos que

⁸⁹ Sposito, M. (2001a) observa que não há relação direta entre o tamanho da população de uma cidade e o seu papel na rede urbana, definindo, assim, através de elementos qualitativos, a cidade média como sendo aquela que desempenha um papel de comando regional, intermediando relações entre as cidades maiores e menores, cujas localizações não estão inseridas em áreas metropolitanas.

estão para além de necessidades econômicas e de interesses eminentemente políticos. Nesse contexto, o autor chama a atenção para a importância de se considerar as “horizontalidades” e as “solidariedades orgânicas” (SANTOS, [1996] 2006) como elementos que valorizam os laços de proximidade e as demandas endógenas; ideias que, de acordo com Trindade Jr. (2015a), em muito auxiliam na compreensão das formações urbanas e das cidades médias no atual período histórico, denominado por Santos ([1994] 2008a) como técnico-científico informacional.

Com base nessas reflexões empreendidas por Trindade Jr. (2015a), observa-se que as cidades médias amazônicas assumem o atributo da diversidade em sua configuração, cuja complexificação se dá de acordo com suas relações, aproximações e distanciamentos produzidos pelas transformações econômicas, políticas e socioterritoriais que envolvem tais espaços nessa região. Ademais, Trindade Jr. e Madeira (2016, p. 46) ressaltam que essas cidades intermediárias exercem relativa pressão no ambiente da floresta, uma vez que a infraestrutura, o comércio e os serviços que nelas são instalados voltam-se mais para o atendimento das demandas corporativas dos mercados nacionais e globais do que propriamente para atender as demandas locais. Dessa maneira, os autores destacam que:

[...] pela importância que têm essas cidades de natureza intermediária, assim como outras pequenas cidades situadas nesses corredores ou por ele influenciadas direta e indiretamente, há uma mudança substancial nos seus conteúdos urbanos. Não se trata mais das cidades dos notáveis, à maneira como se referiu Santos (1993) para se referir às cidades do passado, mas principalmente de cidades econômicas, conforme denominou o mesmo autor as cidades cuja dinâmica está diretamente associada às novas demandas econômicas modernas que acontecem no entorno e que as articulam muitas vezes a circuitos e mercados mais distantes. Nelas, os personagens mais importantes não são mais o padre, o juiz, a professora primária, dentre outros, mas o engenheiro agrônomo, o veterinário, o empresário do provedor de internet, o gerente do banco etc., todos agentes ligados à modernização capitalista (TRINDADE JR.; MADEIRA, 2016, p. 46-47).

Ao tratar da relação entre a estrutura espacial intraurbana das cidades médias e a estrutura interurbana na região amazônica, Tourinho (2011) entende que os meios de acessibilidade interurbanos (rodovias, ferrovias, hidrovias, aeroportos), enquanto objetos técnicos, são os elementos que mediam e articulam as estruturas

espaciais nessas duas escalas (intra e interurbana). A autora mostrou⁹⁰ que a implantação dos eixos no espaço amazônico não alterou apenas a configuração espacial da estrutura interurbana, redefinindo o papel das cidades e suas áreas de influência na rede urbana, mas também modificou significativamente a estrutura intraurbana dessas cidades, “redefinindo os eixos de expansão da malha urbana e das nucleações principais de comércio e serviços, assim como as distribuições espaciais intraurbanas das rendas e das densidades demográficas” (TOURINHO, 2011, p. 433).

[...] daí decorre que, na Amazônia, as inserções de novos meios de acessibilidade interurbana não consistiram apenas na adição de um objeto técnico destinado a conectar a cidade com espaços rurais e/ou com outras cidades. Nas cidades médias que já existiam articuladas pelos rios, os novos meios de acessibilidade interurbana alteraram a configuração de elementos estruturais intraurbanos e suas relações. Nas cidades médias que foram criadas a partir da implantação destes meios de acessibilidade, padrões de estrutura intraurbana bastante distintos daqueles que são verificados nas cidades médias tradicionais (TOURINHO, 2011, p. 433).

Com o propósito de verificar se existem padrões de configuração do crescimento urbano e, sobretudo, das estruturas intraurbana das cidades médias amazônicas em relação aos meios de acessibilidade intraurbana, a autora propôs a seguinte classificação quanto aos principais meios de acessibilidade (rodoviário e hidroviário):

- a) cidades acessadas por rios e estradas, mas as estradas têm participação irrelevante nos fluxos interurbanos (MODELO 1);
- b) cidades acessadas por rios e estradas, sendo que estas concorrem na realização dos fluxos interurbanos (MODELO 2);
- c) cidades acessadas por rios e estradas, mas as rodovias superam a hidrovia na realização dos fluxos interurbanos (MODELO 3);
- d) cidades acessadas por rodovias, mas que surgiram antes delas, em torno de estações ferroviárias (MODELO 4);
- e) cidades acessadas por rodovias, mas que nasceram antes delas, em torno de pistas de pouso de aeronaves (MODELO 5);

⁹⁰ Em sua tese de doutorado, Tourinho (2011) realizou um estudo empírico englobando 21 cidades médias amazônicas (no Acre: Cruzeiro do Sul; no Amazonas: Itacoatiara, Parintins e Tefé; no Pará: Abaetetuba, Altamira, Bragança, Breves, Cametá, Capanema, Castanhal, Itaituba, Marabá, Paragominas, Parauapebas, Redenção, Santarém e Tucuruí; em Rondônia: Ariquemes, Cacoal, Ji-Paraná, Rolim de Moura e Vilhena) diante da problemática espacial da estrutura intraurbana considerando a articulação entre as escalas intra e interurbana. Na escala interurbana, considerou a distribuição das cidades (fixos) no espaço geográfico e as relações estabelecidas entre elas (fluxos), que têm significado semelhante ao de rede urbana. Na dimensão intraurbana, levou em conta, sobretudo, a distribuição espacial da população, das atividades e dos canais de circulação das pessoas e mercadorias. Os meios de acessibilidade e os portos, terminais rodoviários de passageiros e aeroportos foram os elementos articuladores entre essas duas escalas, que a autora considera tanto pela função de apoiar os fluxos entre cidades (de pessoas e mercadorias), como também em face dos usos do solo intraurbanos, exercendo os papéis de canais ou de polos geradores de tráfego no espaço interno da cidade.

- f) cidades acessadas por rodovias que se implantaram a partir de uma intenção de planejamento, a qual determinou os usos e ocupações do solo intraurbano (MODELO 6);
- g) cidades acessadas por estradas originadas com base em um traçado prévio planejado, mas que se desenvolveram sem o controle dos usos e ocupações do solo intraurbano (MODELO 7) (TOURINHO, 2011, p. 400).

A ocorrência de padrões dentro dessa classificação proposta foi relacionada por Tourinho (2011) aos comportamentos da malha urbana, das nucleações principais de comércio e serviços, das densidades populacionais e das rendas dos chefes de domicílios às acessibilidades interurbanas. A autora comprova que o direcionamento da malha urbana e a configuração espacial das cidades médias analisadas em seu estudo tiveram grande influência da ligação interurbana por rodovias e/ ou por hidrovia. Em cidades que não dispõem de ligação interurbana expressiva por rodovias, as chamadas ribeirinhas, o crescimento da malha urbana foi observado, tendo como foco principal tanto a nucleação principal de comércio e serviços localizada nas margens dos cursos fluviais, quanto às estradas de acesso aos aeroportos e ao espaço rural do entorno urbano imediato. Além disso, a autora destaca que a malha urbana teve sua expansão acentuada:

[...] na direção dos eixos de maior intensidade das relações interurbanas (dadas pela frequência dos fluxos de transporte coletivos), ou naqueles eixos que proporcionam a ligação à cidade de maior nível hierárquico à qual a cidade média está vinculada (TOURINHO, 2011, p. 423).

Outrossim, é importante destacar que a estrutura espacial intraurbana das cidades médias amazônicas guarda especificidades além da expansão da malha urbana e de sua configuração, tal como apresentadas por Tourinho (2011), uma vez que os investimentos realizados no contexto regional, tanto aqueles decorrentes dos programas nacionais de desenvolvimento viabilizado pelo Estado, como os da iniciativa privada, os quais destacaram a importância desse nível de cidades no contexto regional, não tiveram a mesma repercussão em melhorias no âmbito intraurbano, ou seja, em avanços nos patamares de qualidade de vida para as suas populações (TRINDADE JR., 2010). Nesse sentido, tem-se a permanência de traços⁹¹ de dinâmicas relacionadas a frentes pioneiras, agropastoris e minerais (TRINDADE JR.; PEREIRA, 2007), com ocupações irregulares do solo urbano, assentamento residenciais precários, inexistência de redes de saneamento básico,

⁹¹ Esses fatores são identificados nos estudos das cidades médias amazônicas: Altamira (MIRANDA NETO, 2016), Santarém (PEREIRA, J., 2004) e Marabá (TRINDADE JR. *et al.*, 2016).

além de a oferta de bens e serviços, típico de cidades médias, não ser compatível aos fornecidos em outras regiões brasileiras.

A partir de 2003, a projeção e a difusão do fenômeno urbano em nível espacial ganham amplitude e complexidade por meio da política neodesenvolvimentista e de suas estratégias de compatibilização do desenvolvimento sustentável com o crescimento econômico nacional, não obstante a continuidade da geometria dos polos, eixos e zonas. Isso porque, a delimitação das zonas é incrementada a partir de diferentes interfaces entre o público e o privado, que também se utilizaram das cidades como referência para a implantação das políticas territoriais, conforme será analisado a seguir.

2.3 As políticas neodesenvolvimentistas e o papel das cidades

A irradiação do “meio técnico-científico-informacional” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014), iniciada durante o governo neoliberal, promoveu a modernização técnico-normativa de seletos pontos no território e sua integração aos mercados internacionalizados. Essa “modernização seletiva” do território vem ocorrendo na região amazônica, especialmente após a década de 1970, em face dos interesses da iniciativa privada em ocupar apenas algumas posições que lhe garantisse a rentabilidade, fato que direcionou o investimento do poder público para viabilizar essa demanda como previamente exposto (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014).

Trindade Jr. (2006) chama atenção para as especificidades identificadas na manifestação desse processo na região amazônica em relação ao sistema técnico e ao sistema de valor, de que trata Santos ([1996] 2006). O primeiro sistema está relacionado às dimensões da tecnosfera, proporcionando uma configuração espacial imbricada à implantação de atividades econômicas, com a forma pontual, linear ou em manchas⁹². O segundo sistema, por sua vez, ocorre no âmbito da psicosfera, apresentando uma forte difusão dos valores da sociedade urbana mesmo diante das descontinuidades da urbanização na esfera técnica e, ainda, do distanciamento das realidades urbanas amazônicas dos demais centros urbanos brasileiros (TRINDADE JR., 2006).

⁹² Representam as diferentes expressões das geometrias do desenvolvimento analisadas no tópico anterior: os pontos (polos de crescimento), as linhas (eixos de integração) e as manchas ou zonas (zoneamento ecológico econômico).

A ascensão do governo do PT, em 2003, trouxe um novo projeto político de cunho neodesenvolvimentista para o País, que, no entanto, apresentou elementos em comum com as concepções do Estado neoliberal, conforme explorado no capítulo anterior. De maneira geral, as cidades brasileiras sofreram com o impacto da reprodução dos “padrões periféricos de urbanização”⁹³, como propõe Maricato (2013), com as seguintes características: o aumento da capacidade de consumo nas faixas de baixa renda; o *boom* do mercado imobiliário residencial; o aumento real do salário mínimo; e o reflexo das políticas sociais que, apesar das divergências internas do governo, foram efetivamente implementadas⁹⁴. A autora destaca que esse processo só foi intensificado a partir de 2007, de forma que:

[...] a retomada dos investimentos começou lentamente, freada pelas travas neoliberais que proibiam gastos sociais, ainda que os recursos não fossem exatamente públicos mas a partir de 2007 o governo federal lançou o programa PAC – Programa de Aceleração do Crescimento e em 2009 lançou o Programa MCMV – Minha Casa Minha Vida. Com o primeiro a atividade de construção pesada começa a decolar e com o segundo é a construção residencial que decola (MARICATO, 2013, p. 36).

Os investimentos em políticas públicas urbanas estruturantes (transporte, habitação e saneamento), depreciadas por mais de 20 anos, exerceram forte influência sobre as cidades brasileiras, em especial àquelas com mais de 100 mil habitantes. As melhorias mais evidentes foram resultantes dos investimentos previstos no PAC em infraestrutura social (água, esgoto, drenagem, destino do lixo, recursos hídricos e pavimentação) e, ainda, pelo reconhecimento da “cidade ilegal” no âmbito da federalização do Programa de “Urbanização de Favelas”, em que se buscou a regularização e a requalificação de áreas ocupadas ilegalmente (MARICATO, 2013). No entanto, essa autora também destaca o favorecimento ao capital imobiliário, especialmente no âmbito do programa MCMV, que esteve mais voltado à demanda econômica do que à demanda social:

⁹³ Maricato (2013, p. 21), analisando as metrópoles brasileiras, resume o que chama de “padrão periférico de urbanização” em quatro características: a) a persistente ilegalidade fundiária e imobiliária que configura a periferia urbana, onde as pessoas não dispõem de infraestrutura urbana e de equipamentos sociais públicos e privados; b) a falta de controle do Estado sobre o uso e a ocupação do solo urbano; c) o mercado residencial restrito a uma pequena parcela da população; e d) a aplicabilidade parcial ou nula de leis e planos, privilegiando apenas uma parte da cidade.

⁹⁴ Maricato (2013) analisa que as políticas sociais fizeram diferença na vida de milhões de brasileiros, trazendo a perspectiva de esperança de dias melhores. A autora destaca como principais programas sociais: o “Bolsa Família”; o “crédito consignado”; o Programa “Universidade para Todos” (PROUNI); o Programa de “Fortalecimento da Agricultura Familiar” (PRONAF) e o Programa “Luz para Todos”.

[...] o PAC reconhecia a cidade ilegal e o passivo urbano buscando requalificar e regularizar áreas ocupadas ilegalmente. Por sua vez, o MCMV retomou a visão empresarial da política habitacional, ou seja, a construção de novas casas, apenas, sem levar em consideração o espaço urbano em seu conjunto, e muito menos a cidade já comprometida pela baixa qualidade (MARICATO, 2013, p. 19).

Na região amazônica a difusão do urbano ao longo da política neodesenvolvimentista seguiu uma lógica sustentada em fortes investimentos na infraestrutura econômica do País⁹⁵ mediante o PAC em seus dois momentos⁹⁶, onde se destaca os eixos de energia e transporte (logística). Em que pese a ideia de um desenvolvimento sustentável capaz de harmonizar os objetivos preteridos à preservação ambiental, essa política reforçou, na geometria do desenvolvimento, a forma das zonas, conforme identificam por Trindade Jr. e Madeira (2016) em análise acerca do Plano Amazônia Sustentável (PAS), de 2008, e da política de Macrozoneamento Ecológico e Econômico da Amazônia Legal (MacroZEE), de 2010.

No entanto, a influência desse novo contexto ambiental ficou isolada no âmbito do planejamento governamental, sendo que as ações territoriais efetivamente empreendidas estiveram voltadas à implementação dos eixos (ENIDs), agora denominados de “corredores de exportação”, transcorrendo em frequentes “ajustes” nas delimitações da política ambiental⁹⁷ recentemente promulgada. Esse fato é comprovado no estudo de Leitão (2009), que demonstra o descompasso entre os planos elaborados e as ações territoriais que foram empreendidas desde o início do governo do PT, revelando que as diretrizes traçadas nos documentos técnicos foram frequentemente ignoradas na execução das ações. Na mesma linha, o estudo de Toledo (2009) observa que a retomada do estímulo ao investimento privado no território nacional esteve novamente atrelada ao aumento de investimentos públicos

⁹⁵ Rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e toda a infraestrutura de geração e distribuição de energia.

⁹⁶ Como exposto no capítulo anterior, a lógica do PAC seguiu os mesmos princípios do EINDs, priorizando na Amazônia a construção de hidrelétricas e da infraestrutura logística para o escoamento das *commodities* agrominerais. Destaca-se também a paridade já analisada deste programa com a IIRSA e a PNTL.

⁹⁷ Estes ajustes se referem tanto aos instrumentos legais de licenciamento, como também às demarcações físicas das áreas de proteção ambiental. Consideramos como um caso exemplar desses “ajustes”, diretamente associados ao referencial empírico dessa tese, a publicação da Medida Provisória 558, no ano de 2012, com a alteração dos limites de algumas áreas de conservação (três parques nacionais, três florestas e uma área de proteção ambiental), situadas nos Estados do Amazonas, Roraima e Pará, e, assim, viabilizar a implantação dos aproveitamentos hidrelétricos Tabajara, São Luiz do Tapajós e Jatobá.

em infraestrutura, acrescido de articulações diversas para a “remoção de obstáculos” (burocráticos, administrativos, normativos, jurídicos e legislativos) (TOLEDO, 2009, p. 46) e de processos eficientes de dominação e convencimento, com vistas a inibir os conflitos sociais de aceitação aos empreendimentos. Assim, esse paradoxo entre os dispositivos legais e as ações empreendidas resulta no “avanço da fronteira do capital floresta adentro” (CASTRO, 2017, p. 26), bem como no agravamento dos conflitos no encontro dessas frentes:

[...] as dinâmicas recentes no Brasil, desde a primeira década deste século, mostram o paradoxo de uma legislação ambiental avançada, a aprovação de dispositivos legais e institucionais, mas cujo desafio de manter a floresta em pé se torna impossível pelo avanço da fronteira do capital floresta adentro. O paradoxo também de reconhecimento de direitos à terra como bem comum, de povos indígenas e quilombolas, ao mesmo tempo que financia o avanço rápido da pecuária, das plantações de soja e dos megaempreendimentos em direção a esses territórios. Tais problemas definem a geografia dos conflitos no encontro dessas frentes (CASTRO, 2017, p. 26).

Para Castro (2017), os projetos e ações do governo neodesenvolvimentista demonstraram um propósito claro de transformar o Brasil em um “gigante das *commodities* agrícolas e minerais” (CASTRO, 2017, p. 23). Nessa perspectiva, a região amazônica foi posta em um papel central, com um processo rápido de apropriação de suas terras, semelhante ao ocorrido na década de 1970, porém com o assentamento das bases de um novo projeto empresarial⁹⁸, tratando-se de “um avanço em direção às fronteiras florestais, às reservas minerais, enfim, lá onde a natureza está mais preservada” (CASTRO, 2017, p. 23).

Diante desse quadro, o conseqüente processo de urbanização da região amazônica não apresentou uma modernização generalizada e contínua do território, como fora identificado em outras regiões brasileiras, ainda que tenha assumido o significado de “difusa” e retificado o papel das cidades médias segundo suas particularidades regionais (TRINDADE JR., 2018). Além disso, esse autor também

⁹⁸ Segundo Castro (2017), esse novo projeto empresarial tem como base as formas flexíveis de produção em que novos padrões de gerenciamento são buscados, prevendo demandas futuras. A autora observa a ampliação do movimento de concentração e centralização de capital, ou seja, a fusão ou associação de empresas, grupos, corporações como estratégia de crescimento. Outrossim, chama a atenção para a necessidade de reconhecer que as estratégias interempresariais têm revelado outras formas de arranjos institucionais, apesar da intensa competitividade no plano do mercado; fato que torna sua compreensão fundamental, pois tais procedimentos acompanham a mundialização de padrões de consumo e mesmo de gestão do trabalho. A articulação de grandes empresas industriais e financeiras, visando ao funcionamento em rede, resulta também da unificação, nos países mais avançados, dos mercados financeiro, cambial, de títulos e de valores.

considerou que a convergência de fluxos se sobrepôs a densidade de fixos, não havendo uma “correspondência mecânica entre a densidade de um e a de outro” (TRINDADE JR., 2018, p. 5).

O novo padrão demográfico nacional também exerceu forte influência nesse cenário urbano da região amazônica, pois, se de um lado, ele era caracterizado pela exclusão de grandes contingentes populacionais dos processos produtivos, devido à baixa diversificação da excessiva priorização à exportação das *commodities* agrícolas e minerais⁹⁹, de outro, tinha-se a grande migração para as cidades próximas das grandes obras de infraestrutura do governo federal na busca por empregos diretos ou indiretos; fato que repercutiu em um inchaço populacional com caráter temporário e sérios problemas socioambientais.

Caso emblemático dessa migração ocorreu na cidade de Altamira (PA), que sofreu um aumento expressivo de sua população em decorrência das obras de construção da usina hidrelétrica de Belo Monte, principal projeto energético do PAC e a terceira maior hidrelétrica do mundo (BRASIL, 2011a). Segundo Miranda Neto (2016), o impacto inaugural foi evidenciado, nessa cidade, a partir do desabastecimento de gêneros de primeira necessidade, o valor excessivo dos imóveis e aluguéis, e a situação de precariedade socioambiental provocada pela pressão nos equipamentos urbanos preexistentes:

[...] em frente à rodoviária de Altamira, um acampamento improvisado foi instalado por um grupo de migrantes espontâneos. O “hotel Calango”, como foi denominado, representava o quadro de degradação humana no primeiro mês de obras de Belo Monte, cuja paisagem pode ser descrita por dezenas de redes afixadas às árvores do local, onde os migrantes se abrigavam juntamente a seus pertences. A expectativa era, justamente, a absorção por algum posto de trabalho formal ou informal. Por conta da pressão populacional nos primeiros meses de trabalho, os preços dos aluguéis chegaram a superar a taxa de 300% em 2011, uma vez que as residências disponíveis para locação foram absorvidas quase em sua totalidade, especialmente entre 2010 e 2013. Soma-se a esse quadro, a pressão sobre a oferta de bens e serviços na cidade, com impacto direto nos preços ao consumidor, especialmente no que se refere aos alimentos e aos serviços básicos (educação, saúde, transporte etc.). Como forma de atender a demanda inicial de alimentação e outros itens importantes da cesta básica, alguns comerciantes abriram anexos improvisados em seus estabelecimentos, outros criaram tendas. Nos supermercados, as prateleiras rapidamente se esvaziavam e alguns produtos como carne e laticínios se tornaram escassos. Os bancos lotavam ao ponto de as filas se estenderem para as calçadas, especialmente por trabalhadores que

⁹⁹ Maricato observa que “o crescimento urbano em direção ao norte e ao centro-oeste é fortemente determinado pelas forças da globalização, já que é impulsionado de forma contundente pelo agronegócio, além da exploração de minério e de madeira” (MARICATO, 2006, p. 215).

pretendiam depositar parte dos seus salários para enviar às suas famílias, muitas das quais situadas em outros estados do País (MIRANDA NETO, 2016, p. 166-167).

Por outro lado, a política neodesenvolvimentista de incentivo ao agronegócio, associada às ações do PAC, intensificou a busca por terras na região amazônica e a consequente corrente migratória, agora não mais voltada para a atividade da pecuária, mas sim para novas lavouras de grãos e palma (soja e dendê), especialmente ao longo dos novos “corredores de transporte multimodais”¹⁰⁰ (BRASIL, 2011a). Nesse sentido, a cidade de Santarém (PA) destaca-se como um dos marcos dos reflexos iniciais dessa lógica que avançou pela Rodovia BR-163 e se utilizou de suas precárias estruturas urbanas como suporte para a implantação das atividades portuárias, sendo que os benefícios econômicos ficaram restritos ao uso corporativo, ou seja, aos agentes extra-locais¹⁰¹, deixando aos moradores do lugar apenas as mazelas do cotidiano dessa atividade e a intensificação das carências de sua infraestrutura urbana (TOLEDO, 2009).

Atento a este contexto, Pereira, J. (2012) observa a rápida intensificação desse processo que visa ao atendimento das demandas do agronegócio com a apropriação de grandes porções do território e a imposição de uma nova dinâmica nas nucleações urbanas às margens da Rodovia BR-163, acarretando, por sua vez, a destruição e a desorganização dos modos de vida preexistentes em nome das exigências do mercado internacional.

Diante dessas novas formas de difusão do urbano, onde as cidades amazônicas tendem a se articular cada vez mais às demandas externas do capital, Trindade Jr. (2015b) observa a crescente renúncia das potencialidades da floresta, sobretudo no que tange aos seus atributos ecológicos e aos valores culturais enraizados, apropriados como fonte de recursos para fins de exploração econômica (madeiras, minérios, fragrâncias, espécies animais e vegetais, turismo etc.) (TRINDADE JR., 2015b, p. 101). O autor ainda ressalta duas novas articulações do capital externo, sendo que a primeira trata da transferência da responsabilidade de gestão (e seus custos) das “cidades das empresas” aos governos locais, e a

¹⁰⁰ Os novos corredores de transporte multimodais têm como objetivo a integração dos transportes rodoviários, hidroviários e os ferroviários, compondo uma “malha multimodal nacional de transportes” (BRASIL, 2011a).

¹⁰¹ Os agentes extra-locais são os “sujeitos, empresas e produtores envolvidos nas atividades graneleiras locais e mundiais, que têm origem ou se situam em outros espaços extra-locais” (TRINDADE JR., 2015b, p. 111).

segunda se dá mediante as expectativas de crescimento econômico e de desenvolvimento local propagadas pelos empreendedores. Isso, por seu turno, leva as municipalidades a receberem a empresa em seu sítio sem exigir investimentos prévios que garantam a instalação ou ampliação de toda a infraestrutura necessária para tal, ocasionando grandes transtornos aos moradores dos locais.

Nesse sentido, a cidade não é mais criada, mas sim abriga a empresa, a qual se apropria da infraestrutura existente para que possa se dinamizar naquele local, caracterizando o que Trindade Jr. (2015a) denomina de “cidade hospedeira”:

[...] as experiências mais recentes de urbanização difusa associada aos empreendimentos nem mesmo concebem a implantação de “cidades das empresas”. Sustenta-se, em vez disso, o discurso de “empresas da cidade”, por meio do qual os núcleos urbanos pré-existentes se comprometem a abrigar a nova logística a ser implantada, indo ao encontro da ideia de plena inserção das corporações nos espaços locais. A expectativa de incremento econômico e de desenvolvimento local a ser proporcionado pela presença das empresas vem sempre acompanhada de um discurso de modernização do território, conforme se observou em relação à exploração do cobre em Canãa dos Carajás, no sudeste paraense, pela Vale S.A.; em relação à exploração da bauxita, no Município de Juruti, no Baixo Amazonas, sob o comando da Alcoa; e em relação ao Projeto Onça Puma (Vale S.A.), voltado para a exploração do níquel no sul do Pará, e que tem como “comunidades hospedeiras” as cidades de Ourilândia do Norte e Tucumã (TRINDADE JR., 2015b, p. 101-102).

Ademais, destaca-se o grande poder de dinamização exercido pelas políticas neodesenvolvimentistas no que se refere às estruturas intraurbanas das cidades amazônicas; processo este que ocorreu de forma similar ao estabelecido nas demais regiões do País, tanto por meio de reflexos dos programas de crédito, como pelas políticas públicas urbanas estruturantes (transporte, habitação e saneamento), que foram implementadas especialmente a partir do PAC 2, nos seguintes eixos: “Cidade Melhor”; “Comunidade Cidadã”; “Minha Casa, Minha Vida”; e “Água e Luz para Todos”.

Entendemos que extrapola o objetivo desse capítulo uma avaliação mais detalhada acerca dos programas e ações de oferta de crédito para dinamizar o mercado nacional decorrentes da política neodesenvolvimentista. Interessa-nos, entretanto, apenas destacar alguns pontos que repercutiram nessas estruturas intraurbanas, os quais serão aprofundados na análise realizada no capítulo 4 a partir do nosso referencial empírico de estudo. O primeiro deles se refere à modalidade de crédito direto ao consumidor, em que se toma como exemplo o “crédito consignado”, que refletiu significativamente no aquecimento da construção civil e no agravamento das questões de mobilidade das cidades ao proporcionar um aumento demasiado no

quantitativo de automóveis e motocicletas. O segundo ponto decorre da combinação entre a expansão das universidades públicas com um programa de repasse de verbas ao ensino superior privado (ProUni), que contribuiu para o reforço da centralidade das cidades médias. O terceiro ponto está na amplitude da oferta de crédito aos pequenos empresários (optantes do Simples Nacional¹⁰²), revigorando os setores de comércio e serviços.

Dessa maneira, é possível afirmar que as políticas neodesenvolvimentistas no âmbito do ordenamento territorial reforçaram o papel das cidades médias como elementos centrais de articulação e estruturação regional. Na região amazônica, esse processo ratificou a urbanização difusa devido às novas demandas de acumulação capitalista, “colocando-se para além das principais aglomerações urbanas mais concentradas e alcançando outros espaços até então pouco marcados pela instalação da vida urbana moderna” (TRINDADE JR., 2015b, p. 4).

Para alcançar o objetivo proposto por esta tese, isto é, analisar os impactos da política neodesenvolvimentista em cidades médias amazônicas, direcionou-se o foco para a cidade de Itaituba (PA), de modo a realizar uma reflexão sobre o papel que esse importante espaço assumiu frente às transformações da organização territorial em decorrência da confluência de projetos energéticos, logísticos e minerais que foram promovidos por essa política. Como pressuposto, tem-se a posição de destaque desta cidade em face das principais economias estabelecidas na região amazônica (a gomífera, a garimpeira e a de integração nacional), as quais consolidaram sua centralidade sub-regional. Assim, na próxima seção, realiza-se uma introdução a essa temática com a periodização da configuração urbana de Itaituba (PA) ao longo das diferentes estratégias de ordenamento territorial da região amazônica, levando-se em consideração o estabelecimento da rede urbana dendrítica no período colonial até o seu contexto contemporâneo.

¹⁰² O Simples Nacional é um Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte instituído pela Lei Complementar n°123, de 14 de dezembro de 2006 (BRASIL, 2006a), abrangendo a participação de todos os entes federados (União, Estados, Distrito Federal e Municípios).

2.4 Itaituba: da rede urbana dendrítica à complexidade da configuração urbana atual

A cidade de Itaituba vem exercendo uma posição de destaque na bacia hidrográfica do rio Tapajós¹⁰³ em decorrência de sua função de entreposto comercial, instituída ainda no século XVII. Destaca-se que a referida função está associada à sua localização geográfica estratégica¹⁰⁴ a sudoeste do Estado do Pará, bem como à disponibilidade abundante de especiarias, as quais, inicialmente, foram comercializadas pelos povos indígenas, conforme relatou Muniz (1906):

[...] o capitão Pedro Teixeira penetrou no Amazonas, com a missão de expulsar os invasores estrangeiros, e atingiu pela primeira vez o rio Tapajós em 1626. [...] Sendo o rio de fácil navegação em uma grande extensão, as viagens foram repetidas em função da existência abundante de especiarias que facilmente eram conseguidas pelo comércio com os índios (MUNIZ, 1906, p. 12).

Registros históricos datados de 1812 descrevem o lugar denominado de Itaituba como um entreposto com barracas acompanhando as instalações comerciais, servindo de centro de exploração e comércio de especiarias no rio Tapajós. A partir desse centro, desenvolveu-se um aglomerado urbano seguindo a tipologia da maioria das cidades ribeirinhas da Amazônia; núcleos estes que, em um primeiro momento, têm suas ruas com traçado orientado pelo rio (IDESP, 1977). Tavares (1876)¹⁰⁵ descreve a importância dessa então vila, observando os principais produtos comercializados, as relações de comércio estabelecidas com os indígenas, a cidade de Santarém e os “cuyabanos”:

Villa commercial é a mais importante de todo o Tapajoz por ser propriamente o emporio de todo o commercio do alto Tapajoz e onde também os Cuyabanos se suprem annualmente de guaraná, cultivado e manipulado pelos índios Maués. Está na margem esquerda do rio, sobre

¹⁰³ A bacia hidrográfica do Tapajós abrange nove Municípios no Estado do Pará – Santarém, Itaituba, Belterra, Aveiro, Novo Progresso, Juruti, Jacareacanga, Rurópolis e Trairão – que integram as Mesorregiões do Baixo Amazonas e do Sudoeste Paraense e que, juntos, totalizam, aproximadamente, 567.000 habitantes, com uma densidade populacional de cerca de 3,54 habitantes/km², resultantes do desmembramento do território de Santarém, criado em 1755. Ademais, destaca-se que, em um primeiro momento, foram criados os Municípios de Juruti, Itaituba e Aveiro. Posteriormente o território de Itaituba foi subdividido em mais três novos Municípios: Trairão, Novo Progresso e Jacareacanga, e o de Aveiro deu origem a Rurópolis. O mais novo Município da bacia é Belterra, criado em 1997, desmembrado também de Santarém.

¹⁰⁴ Essa posição geográfica se refere ao seu sítio plano, salvo dos alagamentos, em uma posição que antecede os trechos acachoeirados no rio Tapajós, que fazem divisa com o Estado do Mato Grosso (IDESP, 1977).

¹⁰⁵ Rufino Luis Tavares, primeiro tenente reformado da Armada Nacional e Imperial realizou um levantamento no rio Tapajós desde o porto de Santarém até Itaituba em 1876, compreendendo 233 quilômetros; contribuição esta registrada no livro intitulado “O rio Tapajoz” (TAVAREZ, 1876).

uma planície pouco elevada, aos 7° 3' de longitude O de Belém e 3° 52' 5" de latitude S, 233 kilometros ao S de Santarem. Foram seus primeiros habitantes indios Maúes e Mundurucús, os quaes entretinham relações de commercio com o regatões de Santarem, que alli aportavam; o que bastantemente concorreu para que adiante se tornassem mais importantes os que se fazia com o guaraná, oleo, cravo, e salsaparrilha. Foi desta sorte se povoando e progredindo. Teve em 1856 a categoria de villa em substituição a Brazilia Legal, que por decadente perdeu semelhante predicamento, não obstante ter este ponto se tornado histórico em virtude da notoria fidelidade e nunca desmentida bravura de seu habitante á causa da legalidade no tão nefastos annos de 36 e 37. Itaituba é um dos municípios de Santarem. Além do guaraná, seus habitantes cultivam tabaco, cacao, e canna de assucar. Exporta: borracha, guarana, em pães, salsaparrilha reputada como a melhor de todo o Pará e Amazonas, oleo de copahyba, cravo e cumarú

[...]

Por muitas vezes têm viajado comigo alguns Cuyabanos, praticos habilitadissimo e traquejado da perigosa navegação do alto Tapajoz, do Juruena, do seu confluente Arinos e do rio Preto tributario deste que facilita a navegação e jornada até o Diamantino, na provincia de Mato Grosso. Delles conseguí os melhores esclarecimentos sobre tal trajecto, que effectuam uma vez por anno, do qual cerca de 400 kilometros através das cachoeiras. [...] No começo do presente artigo deixei consignado qual a conveniencia capital da descida que empreendem os cuyabanos. Repito ainda uma vez, é exclusivamente o commercio do guaraná. Regularmente em Dezembro ou Janeiro é que partem do Diamantino, 183 kilometros distante de Cuyabá. [...] Este longo trajecto, na extensão total de 2.136 kilometros, inclusive mais de 200 por terra, é feito em 20 dias com pequena differença, se se contar desde Cuyabá (TAVAREZ, 1876, p. 14-15 e 29).

O autor ainda caracteriza a vila contabilizando as casas cobertas de telha, as palhoças em bom estado e o início da construção da igreja às margens do rio, indicando uma população total de 3.600 indivíduos. No momento de seu relato, tem-se que a população concentrada na área rural era maior que o contingente situado na área urbana, considerando que apenas 200 indivíduos estavam fixados na vila:

[...] a parte habitada contém 17 casas cobertas de telha, 20 palhoças em bom estado, uma igreja em começo, com o que se me informa haver gasto cerca de 8:000\$000 obtidos de esmolos dos fieis. E' para observar-se que, sendo esta villa um dos pontos mais remotos da comarca, não possua ainda um templo decente, quando me parece muito aproveitavel o que se vê em começo de construcção. Bem situada á margem do rio, as obras executadas mostram solidez e regularidade. Seu orago é Nossa Senhora da Conceição e tem parochio a capella que serve de templo. As duas escolas de instrucção elemental se acham providas e são frequentadas por 25 alumnos do sexo masculino e cinco do sexo feminino. A população da villa se limita a uns 200 individuos de ambos os sexos, mas a de todo o municipio alcança a 3.600, sem neste algarismo comprehender a população indigena que excede de 4.000 (TAVAREZ, 1876, p. 15).

Ainda com base em Tavarez (1876), verifica-se que a população indígena foi estimada em 4.000 indivíduos, demonstrando, em termos quantitativos, uma pequena diferença dos demais indivíduos que ocupavam a região, que totalizavam 3.600. Ainda que nosso foco ao analisar esse registro histórico esteja no

entendimento da configuração urbana inicial dessa cidade, a comparação entre esse quantitativo nos faz pensar em três possibilidades: a) o elevado contingente migratório que se direcionou para essa região; b) o desmedido extermínio do povo indígena durante a colonização; e c) a imprecisão dessas estimativas em face das dificuldades em se adentrar as áreas habitadas por esses povos. Todavia, faltam-nos comprovações para afirmar a real ocorrência ou não de tais possibilidades, porém, cabe ressaltar que a relação, ora conflitante, ora harmônica, entre o migrante e o indígena é umas das constantes no processo de difusão do urbano na sub-região do Tapajós.

Outras descrições acerca da configuração inicial dessa referida cidade foram registradas por viajantes que percorriam o rio Tapajós no século XVIII, seja por meio de expedições científicas ou mesmo em missões oficiais. Segundo a catalogação disponibilizada por Canto (2015a, 2015b), o registro mais antigo foi datado em 13 de junho de 1828, em que se tem o relato de uma expedição científica do Consul Langsdorff que trata sobre o início da ocupação do lugar denominado Itaituba, a escravidão de índios Maués e Mundurucus e os principais produtos extraídos da floresta:

[...] tornando a embarcar, fomos mais abaixo a Itaituba, onde morava o comandante do distrito, excelente velho muito estimado. Estabelecido uns cinco anos atrás nesse lugar que achou deserto, reuniu cerca de 200 maués, os quais, apesar de pouco dados ao trabalho, tinham já levantado 10 ou 12 casas e plantado alguma mandioca, ocupando-se também um tanto na extração da salsaparrilha. Com cachaça, porém, gastam tudo quanto podem receber. [...] O distrito tem o nome de Itaituba. Compõe-se a parca população de portugueses e seus escravos, brasileiros e maués, estes em maior número. Espontâneos são em sua maior parte os produtos de exportação: a salsaparrilha que os colhedores vão buscar do Pará nas matas do Tapajós; a borracha, fonte de grande riqueza futura; o cravo; o pichiri, preciosas especiarias que atestam o vigor das regiões equatoriais, quando banhadas por grandes rios; o guaraná tão procurado da gente de Cuiabá, e que um dia juntará uma beberagem fresca e aromática ao luxo dos botequins das cidades da Europa. Como complemento dessa produção espontânea, deveríamos acrescentar a da pesca, como o pirarucu, que por si só pode dar alimento ao norte inteiro do Brasil, e a tartaruga, da qual tratarei no capítulo intitulado Gurupá, onde então mencionarei não só os produtos nativos do Amazonas e seus afluentes, mas também os cultivados, como cacau, café, açúcar, etc. Defronte de Itaituba na margem oposta fica o distrito de Uxituba, igualmente habitado por alguns portugueses e mundurucus que se exprimem em outro idioma que não os maués, embora derivem todos eles da língua geral brasílica (FLORENCE, 1828 *apud* CANTO, 2015b, p. 1).

Outro relato, agora de viajantes encarregados pelo governo da Província do Pará de fazer um levantamento sobre a realidade econômica e social do alto e baixo Tapajós, os engenheiros Antônio Manuel Gonçalves Tocantins e Julião Honorato

Correia de Miranda, descreve, em 1872, a então Vila de Itaituba. Segundo o relato, o referido espaço era composto por casas construídas com excelentes materiais e demonstrava a vinculação comercial existente com a Província do Mato Grosso:

[...] a Vila de Itaituba, que está situada a 4° 19' 25" de lat. S. e 12° 22' 10" de long. Ocidental do meridiano do Rio de Janeiro, à margem esquerda do Tapajós, conta 33 casas, a maior parte delas cobertas de telha e bem construídas de excelentes materiais. A igreja Matriz está bastante velha e arruinada; achando-se começada a construção de uma outra, que já tem as paredes da frente e as duas laterais levantadas de pedra e cal, para cuja conclusão já existe no arquivo da Secretaria do Governo um plano, pelo que deixamos de entrar em maiores minuciosidades a respeito.

Segundo a nota que nos foi oficialmente fornecida pelo colector, se conta dentro da vila de Itaituba 8 casas de comércio, sendo 4 nacionais e 4 estrangeiras; e existindo fora mais 7, e em todo o município 19 canoas de regatões, que vão anualmente negociar além das cachoeiras; e 7 lojas ambulantes, empregadas no comércio do guaraná com a tribo dos Maués. O rendimento da Coletoria, de janeiro de 1870 a junho de 1871 foi de rs 6:630\$000. As mercadorias ali são vendidas por preços exagerados, principalmente nas cachoeiras, onde os gêneros de primeira necessidade são comprados a capricho do vendedor. [...] Os cuiabanos vêm anualmente à Itaituba comprar guaraná, que é vendido por 60\$ e 80\$000 rs. a arroba. Hoje que se acha estabelecida a navegação direta para Itaituba, tudo mudará de face. Haverá completa revolução no sistema de vida dos habitantes do Tapajós. A navegação a vapor é incontestavelmente um dos elementos mais poderosos de civilização e progresso, máximo quando emana de um centro, onde se pode encontrar todos os recursos. O comércio, que até hoje limitava-se à praça de Santarém, se desenvolverá mais facilmente, e em pouco tempo tomará maior incremento. Com a navegação direta evita-se a baldeação das mercadorias no porto de Santarém: ha diminuição nas despesas e tempo, e por consequência, poderão os comerciantes em Itaituba vender suas mercadorias por menor preço. O rio se tornará mais conhecido; a nossa praça estará mais ao fato das ocorrências comerciais; não faltarão especuladores, que ali se queiram estabelecer; haverá concorrência; aparecerá talvez o espírito de associação e, portanto, maior afluência de capitais: maior desenvolvimento de civilização e, consequentemente, maior número de braços livres para o trabalho. Em uma palavra, os produtos de exportação crescerão ao triplo e serão distribuídos pelas praças de Santarém e Pará. O comércio ali ainda está circunscrito a um círculo mui limitado. É, portanto, preciso a concorrência, uma das fases da liberdade, para extinção do monopólio, sem o que não poderá haver progresso, civilização, indústria, agricultura, nem mesmo liberdade de ação (TOCANTINS; MIRANDA, 1872 *apud* CANTO, 2015b, não paginado).

Percebe-se nesse relato a grande expectativa de ampliação das atividades comerciais em torno da eminente implantação da navegação a vapor na região, vista como um poderoso elemento de “civilização e progresso”. A consolidação desse fato ocorreu em 1872, com o início da navegação regular direta para a capital (Belém) que repercutiu no incremento dado à posição da cidade de Itaituba na intermediação da extração e comércio das especiarias da floresta, e o consequente desenvolvimento de sua economia. Para Canto (2015c), esse processo esteve associado inicialmente a uma intenção de facilitar as trocas comerciais entre a

província do Pará e do Mato Grosso, com mediação na cidade de Santarém. Porém, devido ao elevado custo, foi viabilizada uma linha direta entre Itaituba e Belém:

[...] em 1867, o Dr. Pedro Leão Vellozo, Presidente da Província do Pará, sugeriu que se abrisse uma nova linha de navegação a vapor que pudesse ligar Santarém a Itaituba e de lá abrir comunicação com o Mato Grosso, que, aliás, já a estaria usando através dos rios Arinos e Tapajós por meio de "montarias".

A navegação a vapor diminuiria a viagem em alguns dias, aumentando os benefícios comerciais entre as duas Províncias. Em ofício datado de 1º de abril de 1867, o gerente da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, atestou ser possível a realização de tal intento. Contudo, somente no orçamento de 1870 foi colocada a subvenção provincial para o estabelecimento da referida linha entre Itaituba e Santarém, desta vez não somente o comércio com Mato Grosso se mostrava interessante sob ponto de vista econômico, como também a descoberta de novos seringais nas margens do Tapajós e seus afluentes (em 1869 desceram pelo rio Tapajós oito mil arrobas de borracha). A proposta inicial, de colocar um vapor entre Itaituba e Santarém, para que de Santarém se fizesse a baldeação, em outro vapor, para a Capital, foi tentada, mas não efetivada por conta de custos. E foi assim que em 25 de janeiro de 1872 foi aberta a linha fluvial regular entre Itaituba e Belém, sendo o vapor "Inca" o primeiro vapor comercial a singrar regularmente as águas do Tapajós, saindo de Belém com escalas em Currealinho, Breves, Itaquára, Gurupá, Porto de Moz, Santarém, Boim, Aveiro e Urucurituba (CANTO, 2015c, não paginado).

A importância que essa cidade adquiriu no período colonial também é verificada nos relatos de Coudreau (1940), o qual se hospedou por 20 dias em Itaituba a fim de obter os materiais e contatos necessários para seguir sua jornada até os limites do Pará com o Mato Grosso, deixando transparecer certos aspectos ermos, de ausência de beleza e ainda de insalubridade (malsão):

Itaituba, onde me demoro de 2 a 22 de agosto, conta, paralelamente ao Tapajós e numa única linha, umas trinta casas, das quais oito ou nove de comércio, mais ou menos importantes. Por trás são jardins, em regra mal conservados, projetos de ruas e capoeiras. Entre a linha de casas e o rio, duas palmeiras reais, quatro mangueiras e qualquer coisa que, não sendo nem prado, nem gramado, nem praça pública, participa dos três. O lugar é malsão. Além disso, como os hábitos são absolutamente os mesmos das nossas pequenas cidades da Europa, compreende-se que uma estada aqui de três semanas é capaz de parecer mais longa que uma permanência de três anos em Belém ou no sertão (COUDREAU, 1940, p. 21).

Baseada no extrativismo vegetal (borracha e "drogas do sertão"), a economia teve seu ápice registrado da segunda metade do século XIX até a segunda década do século XX, contornando as limitações impostas pela escassez de mão de obra e pelos constantes conflitos com o povo indígena em defesa de seus territórios e de sua liberdade (IDESP, 1977; SOUSA JR., 2014). Nesta época, também surgem os primeiros relatos da existência de valiosos minerais na região, explorados inicialmente pelos jesuítas (FERREIRA PENA, 1858 *apud* MUNIZ, 1906, p. 59).

No ano de 1913, a cidade de Itaituba destacou-se como um dos maiores fornecedores da borracha, indo representar a Amazônia na “Exposição Nacional de Borracha”, ocorrida no Rio de Janeiro, conforme descreveu Schuber (2013, p. 91-92) com base em Brasil, R. (1913):

na ocasião, o T^e. C^{el}. Raymundo Pereira Brasil, então intendente municipal, foi encarregado a escrever um livro sobre a cidade descrevendo as plantas produtoras de borracha e as propriedades existentes (seringais). Este livro tornou-se referência histórica do município em função das fotos anexadas que retrataram o período, e do relato detalhado do autor sobre a cidade, denominado de situação do desenvolvimento local. Em linhas gerais, relatou que a cidade estava edificada em terreno plano, ligeiramente elevado e possuía clima saudável, onde viviam cerca de 50 estrangeiros, sendo todos comerciantes. A população foi estimada em dois períodos: de maio a dezembro, 900 almas; de Janeiro a Abril, 1.500 almas. Quantificou a existência de 80 casas de telhas e diversas outras edificações, destacando o palacete municipal e a Igreja Matriz, que ainda estava em construção. Descreveu ainda os seguintes equipamentos urbanos: três ruas largas, arborizadas com mangueiras; 04 praças; 07 travessas; um poço público com água potável; 03 escolas municipais e 02 do Estado; Trapiche, tipo ponte e iluminado, nas margens do Tapajós, medindo 60m de comprimento por 4m de largura, onde se realizava o embarque e desembarque dos dois barcos a vapor que faziam viagens para a capital duas vezes por mês; identifica ainda a presença de iluminação artificial nas ruas (SCHUBER, 2013, p. 91-92).

As fotos registradas nesse livro possuem grande relevância por ilustrarem as principais características e edificações da cidade no ápice da economia da borracha. Assim, na Figura 04, tem-se a fachada frontal do Paço Municipal, que funcionou como sede da intendência municipal e cadeia pública. Segundo os registros históricos catalogados pela Professora Regina Lucirene Macedo de Oliveira¹⁰⁶, o Paço Municipal teve o início da obra registrada em 24 de julho de 1883 na gestão do primeiro intendente republicano eleito, Coronel Vitor José Pinto de Campos. O projeto da edificação foi elaborado pelo engenheiro suíço Dr. Gustavo Toeper, que, à época, encontrava-se residindo em Itaituba para realizar o serviço de demarcação de terras promovido pelo governo estadual. A parte destinada à cadeia pública localizada no fundo da edificação foi inaugurada primeiramente, sendo que sua totalidade só foi concluída no ano seguinte (OLIVEIRA, R., 2005). Na Figura 05, tem-se a vista da principal rua de Itaituba, em frente ao rio Tapajós, então denominada de rua da República.

¹⁰⁶ Filha de Itaituba, possui um rico acervo de fotos, livros, jornais e documentos, com os quais está organizando um livro previamente intitulado e cujos manuscritos nos foram gentilmente cedidos.

Figura 04 – Fachada Frontal do Paço Municipal, sede da intendência municipal.



Fonte: Brasil, R. (1913, p. 9).

Figura 05 – Vista da rua principal de Itaituba, a rua da República.



Fonte: Brasil, R. (1913, p. 9).

As Figuras 06 e 07, respectivamente, ilustram o trapiche, que fora edificado na orla da cidade de Itaituba, e o navio a vapor “Commandante Macedo”, que fazia linha regular direta à capital. O trapiche em madeira foi construído no ano de 1903, sob a administração do intendente José Joaquim Lages e através da Lei nº 120, a cargo do Sr. Raimundo Caetano Corrêa, com as dimensões de 60 metros de comprimento e 20 metros de largura (OLIVEIRA, R., 2005). No ano de 1952 foi construído um segundo local para a atracação de barcos de acabamento mais rústico, agora sob a administração do Prefeito Sr. Teófilo Olegário Furtado. Trata-se do “flutuante”, composto por rolos de madeira cobertos de tábuas e localizado em frente à estação de rádio “Globo no Ar”, no mesmo local onde atualmente está edificado o terminal hidroviário (OLIVEIRA, R., 2005, não paginado).

A exportação da borracha sustentou exclusivamente a economia do Município de Itaituba por um longo período, com uma produção média anual superior a mil toneladas (GASPAR, 1990). No entanto, a primeira crise que assolou essa atividade a partir da concorrência com os modernos seringais asiáticos levou à depreciação de sua cotação no mercado internacional e à consequente estagnação econômica desse Município. Esse cenário mudou em decorrência da 2ª Guerra Mundial, que recolocou a borracha amazônica nos centros dos interesses internacionais. Assim, o Brasil e os Estados Unidos, entre os anos de 1924 a 1946, firmaram acordos de cooperação técnica, científica e financeira para o crescimento rápido da produção de borracha nativa, resultando na primeira grande intervenção do Estado na economia da região amazônica. A partir de então, vários seringais foram reabertos e centenas de nordestinos se deslocaram para a região amazônica como “soldados da borracha”, por um processo migratório induzido pelo Estado (GASPAR, 1990; D’ARAÚJO, 1992).

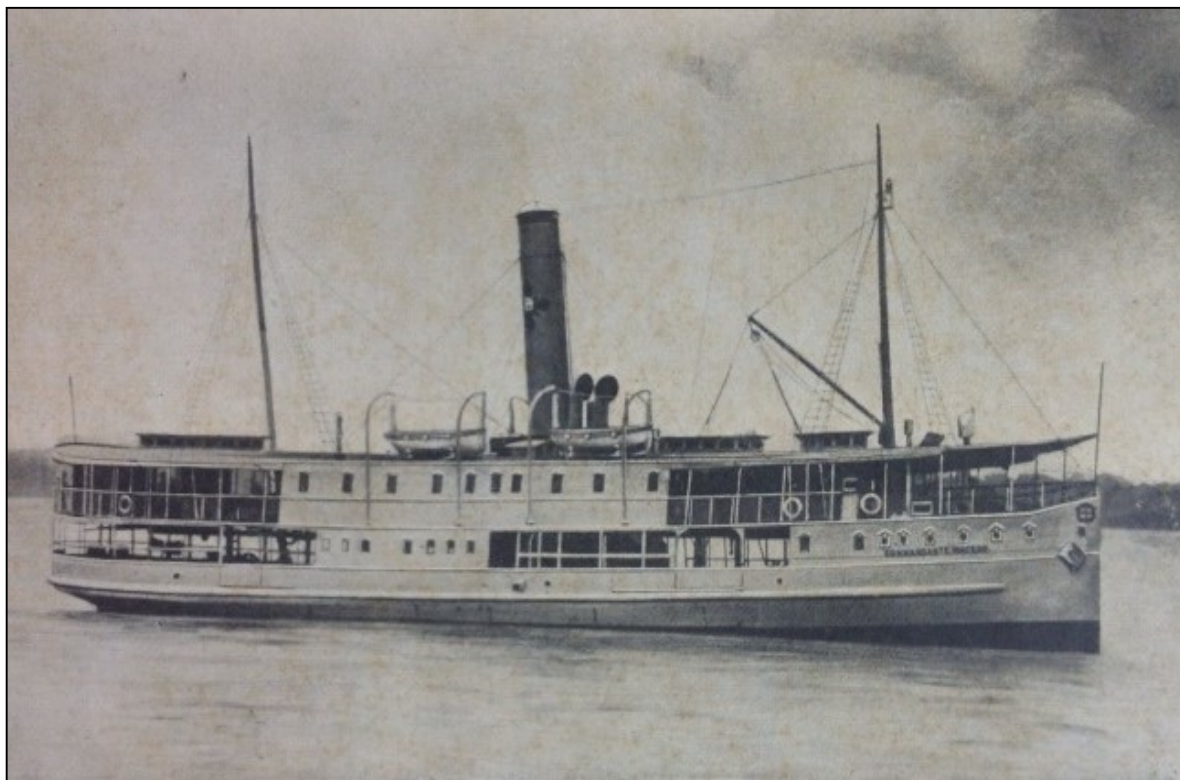
Nesse sentido, o projeto do norte-americano Henri Ford, voltado ao plantio de seringueira na Amazônia e instalado às margens do rio Tapajós, é o maior exemplo do reaquecimento da economia da borracha e desse acordo firmado entre as nações. Como resultado, tem-se a origem das localidades de Fordlândia (Aveiro e Itaituba) e, posteriormente, de Belterra (Santarém), as quais representam as primeiras experiências de *company towns* na região, ou “cidades na floresta”, conforme os termos de Trindade Jr. (2013).

Figura 06 – Trapiche de desembarque na orla de Itaituba



Fonte: Brasil, R. (1913, p. 10).

Figura 07 – Vapor “Commandante Macedo” que fazia a linha direta à capital



Fonte: Brasil, R. (1913, p. 10).

Entre os anos de 1927 a 1945, milhões de dólares foram gastos pela empresa Ford no que seria uma cidade modelo norte-americana no coração da mata amazônica, composta por instalações residenciais e industriais para o beneficiamento da borracha para a exportação, em uma área de um milhão de hectares cedida por 50 anos pelo governo do Estado do Pará à Companhia Ford Industrial do Brasil (CFIB) (SENA, 2008; PEREIRA, J., 2012).

Dentre as cláusulas do contrato, concedia-se à CFIB o uso intensivo da natureza, com plantação de seringueiras, exploração mineral, utilização dos rios para navegação, construção de represas e açudes para a produção de energia, construção de estradas, rodovias, aeroporto, enfim, o sistema de comunicação terrestre, fluvial e aéreo, além de edifícios, fábricas, armazéns, hospitais, depósitos e tudo mais que se fizesse necessário. Outros direitos ainda foram concedidos à Ford, como exportar e importar produtos brutos ou industrializados, instalar núcleo de povoamento, contratar pessoas de dentro e fora da região, inclusive estrangeiros, e realizar pesquisas minerais. Dos termos do contrato, constava ainda a assistência do Estado na isenção de taxas e impostos, fossem elas federais ou estaduais e o direito de desapropriação, por necessidade ou utilidade pública, das benfeitorias feitas pela empresa ao fim do termo de concessão. O retorno esperado com o empreendimento pelo governo do estado era de 7% do lucro líquido da empresa, sendo 5% para ele e 2% para os municípios envolvidos, depois de 12 anos da implantação do projeto. Dessa forma, todos os componentes básicos estavam dados para assegurar a viabilidade do empreendimento: apoio estatal, solo fértil, rios navegáveis, abundância de terras disponíveis e a possibilidade de recrutamento da mão de obra barata. Tudo isto *ad referendum* do parlamento estadual (PEREIRA, J., 2012, p. 58).

Pereira, J. (2012) chama atenção para o fato de o processo de extração do látex em Fordlândia e Belterra ter se utilizado de um sistema de produção inovador, composto pelos seguintes itens: a constituição da força de trabalho em bases assalariadas, a plantação planejada em áreas definidas em quadras e o disciplinamento dos trabalhadores em hierarquias sociofuncionais. Estes fatores o diferenciaram dos demais seringais nativos da Amazônia (final do século XIX e início do século XX), onde as relações de produção estavam vinculadas ao sistema de aviação que criava obrigações quase servis entre o seringueiro e o seringalista. Nesse sentido, o autor afirma que:

[...] o que temos em Fordlândia e Belterra é a instalação de novas práticas produtivas sob a racionalidade do lucro e das exigências do capital internacional. Práticas que consistem numa ação destruidora dos modos de vida preexistentes e são demandantes de um novo tipo humano, que deve ser (re)socializado na cidade, disciplinado, controlado e preparado segundo as exigências das premissas fordistas de produção (PEREIRA, J., 2012, p. 61).

O fim do projeto em Fordlândia é documentado no ano de 1934, diante da somatória de inúmeros fatores, dentre os quais, cita-se: o relevo acidentado da área,

a proliferação da doença “mal das folhas”, as dificuldades de navegação no período de seca dos rios e as inconstâncias de mão de obra (SENA, 2008; PEREIRA, J., 2012). Na tentativa de sanar os problemas enfrentados na primeira versão, o projeto de Ford foi deslocado para Belterra, onde o plantio sucedeu em áreas mais planas com o emprego de novas tecnologias. Assim, a cidade foi aberta para a oferta de serviço por terceiros, e ainda houve uma maior flexibilização nas relações com os funcionários. Porém, a segunda versão também não obteve o sucesso planejado e o encerramento das atividades fora registrado no ano de 1945 (PEREIRA, J., 2012).

Na década de 1950, a substituição da matéria-prima de origem vegetal pela produção sintética depreciou definitivamente a cotação da borracha amazônica no mercado internacional e, conseqüentemente, repercutiu negativamente sobre a economia do Município de Itaituba. Nessa época, grande parte de sua população ainda se concentrava na zona rural, próxima dos seringais, e a ligação direta com a capital foi reduzida a um navio por mês para realizar a coleta da borracha remanescente. Gaspar (1990) descreve a cidade ressaltando a existência de “um pequeno comércio local para a população, que na maioria eram funcionários da prefeitura” (GASPAR, 1990, p. 50), onde não havia ainda telefone interurbano e funcionava apenas uma agência dos Correios e Telégrafos. Para a autora, Itaituba pertence ao “grupo das cidades que fizeram o esplendor da Amazônia no ciclo da borracha, mas que tiveram seus lucros levados para o exterior, deixando a região e sua população trabalhadora entregue à decadência econômica” (GASPAR, 1990, p. 30).

Como forma de ilustrar a paisagem bucólica da cidade nesse período têm-se dois registros fotográficos. O primeiro é o da vista frontal da cidade de Itaituba a partir do rio Tapajós, apresentado na Figura 08, onde se destaca a igreja matriz de Sant’Ana e, ao seu lado, a casa dos padres, a primeira habitação com dois pavimentos. A Figura 09, por sua vez, retrata a vista de uma rua interna da cidade, com seus casarios típicos, construídos com paredes de taipa e telhado em palha, os quais caracterizaram a primeira fase de expansão da malha urbana que será tratada no capítulo 4.

Figura 08 – Vista a partir do rio Tapajós, a Matriz de Sant’Ana, em Itaituba, no início da década de 1960



Fonte: acervo pessoal da Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira.

Figura 09 – Vista de uma rua da cidade de Itaituba, na década de 1960



Fonte: acervo pessoal da Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira.

Voltada para a comercialização de peles de felinos, a atividade dos “gateiros” ocupou, ainda que brevemente, uma posição de destaque na região, em face da decadência da economia da borracha, especialmente a partir da alta valorização no mercado externo, como observa Sousa Jr. (2014):

[...] enquanto a borracha perdia preço e tinha compradores cada vez mais raros, a partir do início dos anos 1950, outro produto se valorizava: peles de felinos. Antigos seringueiros tornavam-se, então, gateiros, caçadores de onças, jaguatiricas e algumas outras espécies cujas peles eram procuradas. Os gateiros tiveram um período de atividade relativamente curto, pois o comércio de peles de animais silvestres foi proibido já em 1967, pela Lei nº 5.197, que dispõe sobre a proteção à fauna. Entretanto, na região do Alto Tapajós, outra possibilidade econômica afluía com todo ímpeto: o garimpo (SOUSA JR., 2014, p. 47).

As primeiras descobertas de grandes jazidas de ouro¹⁰⁷ no final da década de 1950 promoveram o início da atividade garimpeira na bacia do rio Tapajós que repercutiu em profundas transformações na dinâmica econômica de toda a região oeste do Pará, especialmente na cidade de Itaituba, pondo um ponto final na então decadente atividade da borracha, como observa Gaspar (1990):

[...] com a descoberta do garimpo, esses seringais sofrem sérios declínios, tanto em termos de força de trabalho disponível como em termos de produção. Para os Seringalistas, não é o declínio do seringal que leva o trabalhador para o garimpo, mas o garimpo esvazia do seringal (GASPAR, 1990, p. 52).

Segundo Schuber (2013), a atividade garimpeira na bacia do Tapajós marca o estabelecimento de uma nova fase para a cidade de Itaituba, onde se concentrou todos os subsetores de apoio (casas de comércio de ouro, comércio atacadista de alimentos, instituições bancárias, hospitais, distribuidora de combustíveis etc.) em um ritmo vertiginoso, característico do “boom”¹⁰⁸ econômico do ouro (BROWDER; GODFREY, 2006, p. 62). No entanto, cabe ressaltar que essa atividade se vinculou inicialmente à cidade de Santarém, uma vez que as elites locais de Itaituba

¹⁰⁷ O início efetivo da atividade garimpeira na bacia do Tapajós está associado à descoberta do Sr. Nilçon Barroso Pinheiro (grafia segundo os registros históricos), garimpeiro maranhense que liderou uma expedição partindo do rio Amazonas até adentrar pelo rio Tapajós, encontrando a primeira jazida com alto teor de ouro em um lugar conhecido com Grota Rica, em 1958, a 350 km da cidade de Itaituba (próximo à confluência do rio das Tropas com o rio Tapajós). A fama da alta produtividade da primeira jazida levou muitos homens a procurar, por conta própria, novas jazidas em outros afluentes do rio Tapajós, surgindo assim, os primeiros garimpos às margens dos rios das Tropas, Crepori e Jamanxim (PEREIRA, A., 1990; GASPAR, 1990; LIMA, 1999).

¹⁰⁸ Esse termo foi utilizado por Browder e Godfrey (2006, p. 62) como corresponde às fases de crescimento voraz de certas atividades econômicas na Amazônia, onde ocorreu a atração da população para a fronteira, especialmente para as cidades, denominadas pelos autores como “boomtowns”.

preferiram manter seus investimentos na economia extrativista tradicional de especiarias e peles de felinos (MATHIS, 1997). Este fato justifica a grande produção de ouro e cassiterita que fora registrada em Santarém durante esse período, mesmo diante da ausência de jazidas em seu território (IDESP, 1977).

A partir da década de 1960, o uso do transporte aéreo foi intensificado¹⁰⁹ ao ser utilizado como sistema de acesso aos garimpos, tanto para viagens de deslocamento de pessoas como também para o abastecimento de gêneros alimentícios, combustível e equipamentos. Esse tipo de transporte¹¹⁰ foi essencial para o desenvolvimento da atividade garimpeira nessa região, devido às longas distâncias e às dificuldades de acesso às áreas de exploração, rodeadas por densas florestas; fato que culminou, rapidamente, na construção de inúmeras pistas de pouso para avião de pequeno porte, controladas geralmente pelos “donos do garimpo”¹¹¹. Nesse sentido, Gaspar (1990, p. 45) destaca o importante papel exercido pelos pilotos de “teco-teco” enquanto “intermediários do garimpo com o mercado”; indivíduos estes que, além de pilotos, também desempenhavam o papel de “transportadores, conselheiros jurídicos, técnicos, financiadores e sócios dos garimpos” (GASPAR, 1990, p. 45).

Em geral, essas pistas de pousos possuíam em uma de suas laterais a chamada “cantina”, que se constituía em local de comércio de diversos itens para o

¹⁰⁹ As primeiras operações do transporte aéreo nessa região se utilizaram dos rios para os procedimentos de pouso e decolagens. A empresa Panair do Brasil realizava linhas regulares durante a economia da borracha por meio de aviões do modelo PBY Catalina para as cidades de Santarém, Altamira, Belém, Manaus, entre outras. No entanto, em nossa pesquisa não foram encontrados registros dessa operação regular na cidade de Itaituba antes da década de 1950, apesar do relato da Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira, que diz ter como memória o avião da Panair pousando no rio Tapajós em frente a cidade de Itaituba. Destaca-se que essa empresa também operava em voos fretados para essa região, como ilustrado em uma foto do momento do desembarque do então Ministro do Trabalho do governo de Getúlio Vargas, o senhor Lindolpho Collor, em novembro de 1931 em visita às plantações da Companhia Ford em Fordlândia, vindo em avião (Catalina) da Panair do Brasil (CANTO, 2016).

¹¹⁰ Em princípio, o transporte aéreo esteve associado a partir de Santarém e, posteriormente, a partir de Itaituba, fazendo “lançamentos” ou pousos nas pistas que despontavam. A operação de “lançamento” de material do avião, muito utilizada entre as décadas de 1960 a 1980, como principal meio capaz de proporcionar o abastecimento de áreas de acesso remoto, consistia em lançamentos de mercadorias (principalmente alimentar, conhecida na região como rancho ou bajerê) em uma clareira predefinida no meio da floresta. Essa prática foi perdendo importância com a proliferação de pistas, pois se prefere usar a pista mais próxima como ponte intermediária de mercadorias, evitando assim os custos elevados dessa operação, bem como as eventuais perdas de mercadorias (LIMA, 1994).

¹¹¹ Segundo Mathis (1997), o “dono de garimpo” não é necessariamente o proprietário da terra onde está sendo feita a extração, mas sim o proprietário dos meios de produção, que organiza – em geral através da intermediação de um gerente – o processo de extração.

cotidiano dos garimpeiros, desde alimentos, bebidas, produtos de higiene pessoal, vestuários, combustíveis e, até mesmo, máquinas e equipamentos, comercializados a preços bem elevados. Em alguns casos, as cantinas também funcionavam como “compra de ouro”, estabelecendo-se enquanto “lócus principal de interseção entre a produção e a comercialização nos garimpos da região tapajônica” (LIMA, 1994). Assim, na medida em que se ampliava o número de garimpos abastecidos por uma determinada pista de pouso, outros estabelecimentos também se instalavam, como farmácias, boates, hotéis etc., configurando a formação embrionária das “currutelas”.

Para Cleary (1990), os “agregados” (pilotos, prostitutas, compradores de minérios, comerciantes e uma série de outros) foram os responsáveis pela promoção da expansão da área de ação do garimpo ao transformarem a paisagem para além da área de extração propriamente dita e, dessa forma, determinarem tanto o surgimento de vilas (currutelas) quanto, por vezes, o tempo de existência das mesmas.

No que diz respeito ao aeroporto da cidade de Itaituba, destaca-se que ele foi inaugurado em 15 de dezembro de 1956 no contexto da administração do Prefeito Sr. Altamiro Raimundo da Silva, em uma área localizada “nos fundos” do Paço Municipal, entre a Travessa Paes de Carvalho e a Travessa Jerônimo Belfort Campos, no bairro Boa Esperança. Contudo, sua primeira linha comercial foi estabelecida dez anos após sua inauguração, pela empresa “Paraense Transporte Aéreo”, como consta nos registros de Oliveira, R. (2005):

[...] consta registrado nos livros de ata da Câmara Municipal que na 1ª Sessão ordinária do dia 16 de março de 1966, o vereador Teófilo Olegário Furtado, requereu verbalmente que fosse oficializado ao Brigadeiro Comandante da 1ª Zona aérea ou a quem de direito afim de que seja procedida a homologação do campo de pouso dessa cidade. Na sessão 52ª ordinária, realizada no dia 17 de outubro de 1966 o vereador requerendo verbalmente que fosse oficializado ao coronel Prótazio e ao Presidente da Paraense, aguardando a iniciativa de terem conseguido uma linha comercial aérea fixa para o Município de Itaituba pela Paraense Transporte Aéreo (OLIVEIRA, R., 2005, não paginado).

A partir da década de 1970, as ações das políticas intervencionistas do governo federal que foram direcionadas à região oeste do Pará influenciaram diretamente na posição da cidade de Itaituba enquanto centro abastecedor dos garimpos da bacia do rio Tapajós (LIMA, 1994). A abertura dos eixos rodoviários, situados em faixa central das ligações do sul com o norte e do leste com o oeste do País – as rodovias Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163) –,

possibilitou o transporte mais eficiente de mercadorias (entrada e saída), promovendo a superação dos obstáculos encontrados no transporte fluvial¹¹², bem como a redução dos custos do transporte aéreo e a migração de pessoas interessadas em trabalhar ou investir na atividade garimpeira em franca expansão. Gaspar (1990, p. 78) observa que “em pouco tempo, caminhões e ônibus interurbanos começaram a fazer parte do cenário da cidade”.

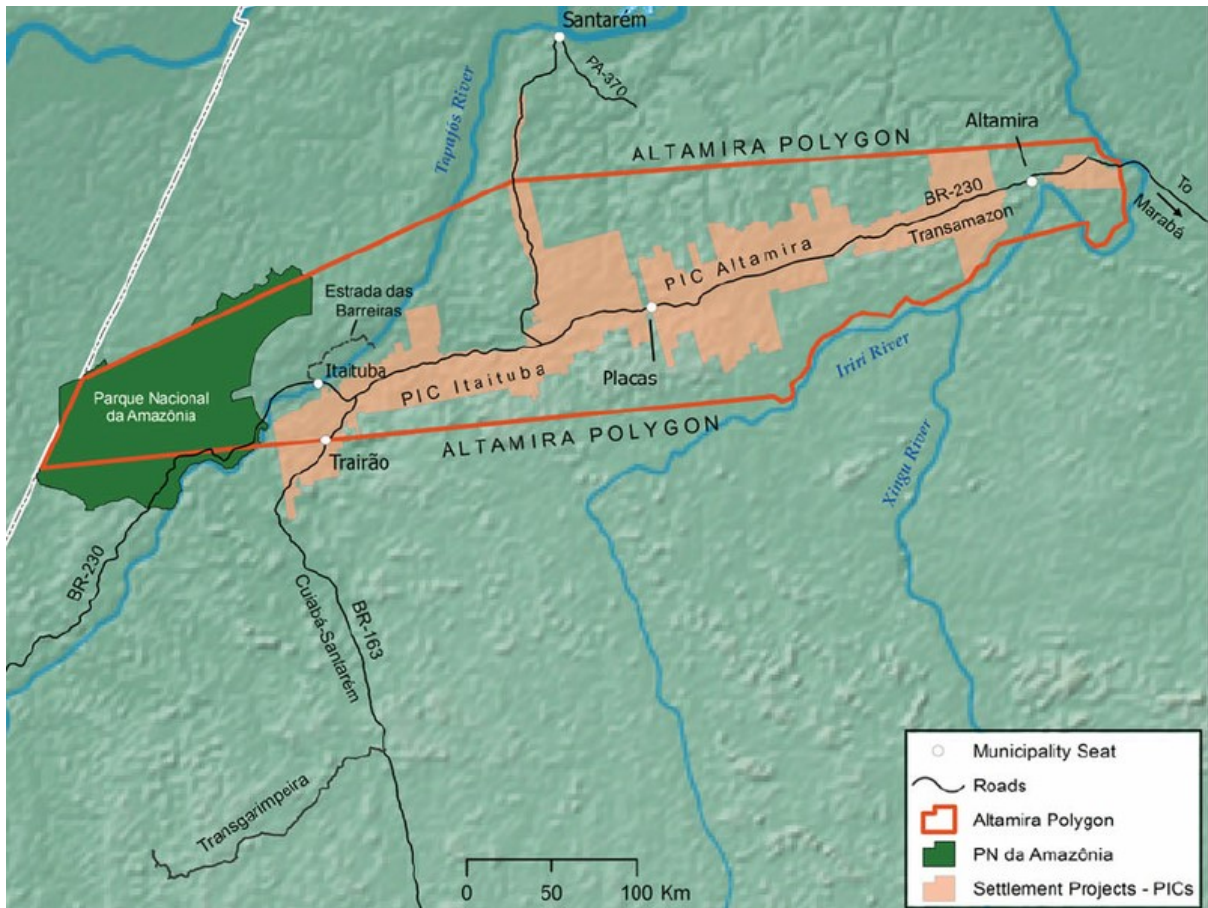
Nesse contexto, verifica-se que as ações do Plano de Integração Nacional (PIN) inauguraram uma fase de fortes consequências para a estruturação dos núcleos urbanos dessa região, não apenas pelo incremento dado à atividade garimpeira por meio da eficiência dos transportes de mercadorias, como também pela implantação da colonização dirigida (PIC Itaituba¹¹³) e pelo direcionamento de um intenso fluxo migratório, com a maioria das pessoas proveniente das áreas rurais do Maranhão e do Ceará (KOHLHEPP, 2002). Assim, o papel exercido pela cidade de Itaituba em face dos demais núcleos urbanos situados ao longo do rio (médio) Tapajós foi reforçado, sobretudo pela sua estruturação remanescente do período da borracha.

Ademais, ressalta-se que o PIC Itaituba teve início em 1972, com a implantação da primeira sede administrativa na vila de Miritituba, a qual posteriormente foi transferida para a Rurópolis Presidente Médici. Os lotes foram distribuídos em três ramais: o Ramal Norte (pela Rodovia Cuiabá-Santarém, de Rurópolis até o Km 40/Belterra, com 510 lotes); o Ramal Transamazônica (Miritituba até o limite do PIC Altamira, com 620 lotes); e o Ramal Sul (por 150 km da Rodovia Cuiabá-Santarém a partir de sua separação com a Transamazônica até a altura do rio Jamanxim, com 500 lotes) (BOTELHO, 1981). A Figura 10 ilustra essa delimitação, utilizando a tonalidade rosa salmão para destacar os lotes planejados para o PIC Itaituba e o PIC Altamira em relação aos eixos rodoviários e à indicação das localidades; a linha na tonalidade vermelho delimita a área total do polígono de Altamira.

¹¹² Esses obstáculos são relacionados ao acréscimo do tempo em deslocamentos fluviais e a difícil navegabilidade em alguns trechos do rio Tapajós.

¹¹³ Integrante do PIN, conforme visto no item 2.2 deste capítulo, foi criado pela Resolução nº 129/72 e planejou o assentamento de 10.060 famílias.

Figura 10 – Indicação da abrangência territorial dos PICs Itaituba e Altamira



Fonte: Arima *et al.* (2013, p. 3).

Segundo o estabelecido no PIC Itaituba, a articulação dos novos núcleos com as cidades preexistentes seria estipulada em função da localização, qualidade e natureza dos equipamentos e serviços que possuem, ou virão a possuir, em curto prazo. Nessa perspectiva, a hierarquia do sistema de planejamento colocou a cidade de Itaituba enquanto uma cidade central, do tipo “Rurópolis”, com a manutenção da mesma faixa de distância entre as demais nucleações que deveriam ser criadas. A vila de Miritituba, também preexistente¹¹⁴ na margem oposta do rio Tapajós, foi o local de instalação das infraestruturas para o funcionamento da sede administrativa inicial desse projeto, tendo, posteriormente, funcionado como um dos seus principais “núcleos de apoio”, possuindo os seguintes equipamentos conforme descrito por Botelho (1981): escritório do INCRA (Figura 11); vila de funcionários do INCRA (Figura 12); alojamento para colonos (Figura 13); unidade operacional da Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Pará (EMATER); e armazém da CIBRAZEM¹¹⁵.

Esta mesma vila também serviu de base operacional para as obras de abertura das rodovias BR-230 e BR-163, com a instalação dos acampamentos dos funcionários do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), de empreiteiras e do 8º Batalhão de Engenharia e Construção (8º BEC). A Figura 14 mostra uma visão do rio Tapajós a partir de Miritituba, no ano de 1973, após a recente abertura da Rodovia Transamazônica. Nela é possível observar as características da implantação desse trecho da rodovia, com o desmatamento de uma ampla área para vencer o declive existente até a beira do rio e a indicação de aterramento para o seu nivelamento. Ainda nessa figura, identifica-se uma construção com ampla cobertura em aspecto de “barracão”, que fora utilizada como terminal de embarque e desembarque dos transportes coletivos interestaduais pela empresa Transbrasiliana, conforme relatos de antigos moradores.

¹¹⁴ Em sua expedição ao Tapajós, Coudreau (1940) relatou, no ano de 1895, a existência da localidade chamada Miritituba. Descreveu-a como um local situado à margem do rio Tapajós, no lado oposto à Itaituba, onde residia um importante comerciante de borracha (COUDREAU, 1940, p. 21-22).

¹¹⁵ Segundo entrevista concedida por um antigo trabalhador da CIBRAZEM, o Sr. João José de Azevedo Gatinho, registrada em áudio no distrito de Miritituba, Itaituba-PA, em 12 de out. de 2018, esta empresa armazenava a produção do colono por um período de até seis meses para que encontrassem um preço melhor, e caso não encontrassem comprador, ela própria pagava pela produção conforme preço tabelado pelo governo federal. Ele ainda relatou que esse armazém foi desativado quando a safra reduziu e os seus funcionários foram transferidos para o INCRA.

Figura 11 – Escritório do INCRA localizado no distrito de Miritituba, construído no âmbito do PIC Itaituba



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Figura 12 - Casas dos funcionários do INCRA, localizadas no distrito de Miritituba, construídas no âmbito do PIC Itaituba



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Figura 13 – Hospedaria para colonos do PIC Itaituba, localizada no distrito de Miritituba.



Fonte: acervo pessoal da Sra. Sandra Maria Silva.

Figura 14 – Vista da chegada da BR-230 ao rio Tapajós a partir do distrito de Miritituba, 1973



Fonte: Canto (2018a).

Apesar do investimento inicial em infraestrutura na vila de Miritituba ter partido das empreiteiras associadas às obras das rodovias e do DNER, foram as ações do INCRA que de fato promoveram a estruturação dessa nucleação urbana, como relatou em entrevista um antigo funcionário do DNER:

[...] porque nós apenas usamos Miritituba como ponto de apoio para trabalhar na estrada, quem deu mesmo vida a Miritituba foi o INCRA. Com a abertura da Transamazônica, ele trouxe o pessoal do sul, do nordeste e de todo canto para receber terras. O INCRA fez muito barracão para hospedar gente. [...] Depois o BEC [Batalhão de Engenharia e Construção] construiu casas para nós, um barracão para hospedar militar e uma enfermaria. [...] Nós viemos mais para fazer o pico da topografia, era pouco contingente de soldado. Depois veio mais gente do BEC fazer o desmatamento do centro e das laterais e colaborou para aumentar a população de Miritituba (Sr. Acrísio Lourenço de Melo, entrevista realizada em 15 de outubro de 2018).

Destaca-se, ainda na década de 1970, a implantação das primeiras Unidades de Conservação (UCs) e Unidades Militares na região amazônica. Na cidade de Itaituba, em 1973, foi criado o 53º Batalhão de Infantaria de Selva (BIS), seguindo a lógica da segurança nacional nos principais pontos de articulação do eixo paraense da Transamazônica e junto aos grandes projetos minerais e de assentamentos do INCRA. No ano seguinte, em 1974, a sub-região do Tapajós foi contemplada com a delimitação do Parque Nacional da Amazônia (PARNA) e a Floresta Nacional do Tapajós (FLONA Tapajós), tendo o primeiro sua sede de operações na cidade de Itaituba. Assim, a confluência dessas ações promovidas pelo governo federal refletiu substancialmente na configuração urbana dessa cidade, da mesma forma que a ocupação às margens das rodovias foi competindo, cada vez mais, com a exclusividade da tradicional ocupação ribeirinha às margens dos rios, como observa o relatório do IDESP (2014):

[...] o novo padrão de organização espacial tem na estrada seu eixo de estruturação. Desloca-se o centro dinâmico das margens dos rios para as rodovias. Cidades importantes do padrão de organização espacial anterior, como Itaituba, conhecem um novo processo de revigoramento em função dos novos fluxos de pessoas e mercadorias, além dos investimentos públicos, e novas cidades emergem ao longo das rodovias interiorizando o povoamento (IDESP, 2014, p. 21).

Nesse contexto, a estrutura intraurbana da cidade de Itaituba passou a dispor de uma ampla tecnosfera associada ao imbricamento desses projetos (o PIC, as rodovias federais BR-230 e BR-163, a base militar do 53º BIS, as UCs e a atividade garimpeira); tecnosfera esta composta por diversos escritórios de órgãos governamentais estaduais e federais, a exemplo do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), INCRA, EMATER etc.; empreiteiras, como a Mendes

Júnior, Queiroz Galvão, Camargo Correa etc.; instituições bancárias (Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal); compras de ouro; e, ainda, uma gama de comércios e serviços de apoio a estes (hotéis, restaurantes, farmácias, bordéis etc.). Tais objetos converteram a cidade em “um dos mais importantes centros de atração populacional da região” (IDESP, 1977, p. 59), contribuindo fortemente para a efetivação de sua centralidade frente às demais nucleações urbanas, na medida em que atendia à demanda de uma vasta região em seu entorno.

Assim se configura a primeira fase de reestruturação da cidade de Itaituba, cujo vetor principal de crescimento da malha urbana seguiu o eixo da Rodovia Transamazônica, no sentido nordeste do núcleo primitivo, rompendo o limite físico até então exercido pelo igarapé Oriundo, mediante a instalação de bueiras e de seu aterramento no trecho de sobreposição desta rodovia. De forma secundária, ocorreu o acréscimo de vilas residenciais de órgãos federais (DNER, FUNAI e 53º BIS), a sudeste da área então ocupada pelo aeroporto, perto do Igarapé Bom Jardim, as quais influenciaram a ocupação às margens do rio Tapajós (TOURINHO, 2011).

O marco inicial dessas transformações ocorreu com a visita do Presidente Emilio Garrastazu Médici a esta cidade, em setembro de 1971, para vistoriar as obras de construção da Transamazônica (BR-230) e inaugurar o hospital da Fundação de Serviços Especiais de Saúde Pública (FSESP). Segundo Oliveira, R. (2005), o Presidente discursou para uma grande multidão que o aguardava em frente ao hospital (Figura 15), e percorreu a orla da cidade onde estava sendo construído um cais de saneamento com 1.200 metros de extensão.

Em face da intensificação do fluxo migratório para a cidade, o então prefeito, Sr. Altamiro Raimundo da Silva, nomeado pelo presidente da república, realizou a doação de lotes e a construção de casas em madeira para facilitar a moradia aos que chegavam à cidade, conforme o registro da Figura 16. Oliveira, R. (2005) também relata que:

[...] a Prefeitura iniciou um trabalho de loteamento, liberando lotes de 12X30, 10X30 e 15X50 para todos aqueles que desejassem construir suas casas. Assim, foram surgindo outros bairros [...]. Lembro-me que quando o trator entrava para fazer as ruas, as pessoas iam atrás do prefeito e ele dizia assim: este é teu, e esse aqui é teu... e, assim, ia se constituindo o bairro Bela Vista, que mais tarde foi dividido em dois bairros. Foram também doados vários terrenos para entidades públicas (OLIVEIRA, R., 2005, não paginado).

Figura 15 - Presidente Médici em frente ao hospital da FSESP, no ato de sua inauguração em 1971



Fonte: acervo pessoal da Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira.

Figura 16 - Primeiras ruas e casas do bairro Bela Vista, no ano de 1970



Fonte: acervo pessoal da Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira.

Os dados evidenciados no diagnóstico do IDESP (IDESP, 1977) em muito auxiliam a descrever as intensas transformações que a cidade vinha passando, levando-se em consideração, sobretudo, a somatória de três fatores: uma nova corrente migratória, a intensificação da atividade garimpeira e o arrefecimento da economia da borracha. Esse documento ressaltou que a nova atividade econômica não representava muitos benefícios para o Município, uma vez que imperava o caráter clandestino de grande parte da exploração em face da ausência de um órgão de fiscalização. Com isso, a cidade de Itaituba padecia dos mais graves problemas sociais, tais como: os frequentes conflitos nas áreas de garimpo; a prostituição de menores de idade; a ausência de um saneamento básico adequado; a insuficiência de profissionais de saúde no Município; o elevado índice de evasão escolar; os baixos salários pagos aos professores; e a ausência de titulação da maioria das terras rurais (IDESP, 1977).

A fisionomia urbana da cidade de Itaituba alterava-se pelos acréscimos de quadras retangulares e, em algumas áreas periféricas, com a formação de um novo bairro à margem direita da Rodovia Transamazônica, sendo que as características de sua formação nas ruas próximas ao rio Tapajós, em especial nas do centro comercial, estavam conservadas. A maioria das vias urbanas foram caracterizadas em IDESP (1977) como “empiçarradas”¹¹⁶, estando apenas quatro travessas pavimentadas. O documento indica ainda a existência das seguintes praças: do Centenário, do Congresso, Joaquim Corrêa e da Bandeira; praças “relativamente bem cuidadas e integradas à sua estrutura” (IDESP, 1977, p. 55).

No ano de 1976, a população residente no Município totalizava 12.690 pessoas, com maior concentração na zona rural, sendo que, na cidade, distribuíam-se 2.027 domicílios particulares permanentes ocupados, divididos em duráveis (10,21%) e rústicos (89,79%) no que se refere ao tipo de construção. Quanto às condições de ocupação, mais de 94% eram próprios e o restante estava alugado ou pertencia à outra categoria (IDESP, 1977, p. 75). As edificações que apresentavam técnicas primitivas de pedra e cal localizavam-se, principalmente, na rua longitudinal que margeia o rio Tapajós; e as que apresentavam características ou formas rudimentares, construídas em taipa e cobertas de palha de babaçu, nas zonas periféricas e nas margens do rio. O documento também evidencia a existência de

¹¹⁶ Vias sem pavimentação, de terra compactada coberta por piçarras.

um código de obras vigente, porém, observa que suas normas não eram seguidas na maioria das edificações, com exceção das mais novas, as quais apresentavam somente o recuo frontal exigido.

Algumas questões da vida comunitária também foram abordadas por esse diagnóstico, no âmbito do qual a descrição dos hábitos e costumes da população já indicava uma incipiente influência da migração:

[...] quanto aos hábitos e costumes da população, tem-se a dizer que são muitos variados e, apesar da imigração verificada nos anos recentes, ainda são bem fortes muitos dos hábitos e costumes tipicamente amazônicos, notando-se em muitos desses hábitos e costumes a influência indígena. Entretanto – vale notar – alguns traços característicos de outras regiões brasileiras, como o Nordeste, o Centro-Oeste e o Sudeste, já começam a disseminar na área; esses traços revelam-se através do sotaque e pronúncia de determinadas palavras, da culinária ou hábitos alimentares, preferência musical etc. (IDESP, 1977, p. 99).

Como atividades de lazer, foram destacadas: as festas dançantes, o futebol, o banho de rio e as sessões de cinema (oferecidas diariamente em um único exibidor, o Cine Ouro). A festa religiosa da padroeira Sant'Ana e a quadra junina eram os eventos anuais de maior expressividade na cidade. A primeira ocorria na segunda quinzena do mês de julho em um arraial instalado no largo da igreja matriz, com apresentações de dança, leilões, bingos, barracas com comidas típicas etc. A quadra junina, por seu turno, era festejada em diversos pontos da cidade com apresentações culturais de danças de quadrilha, boi-bumbá, cordões dos pássaros (Bem-te-vi, Tangará, Garça etc.) (IDESP, 1977, p. 178).

Em relação ao comércio, o diagnóstico indicou um crescimento significativo de 359% do número de estabelecimentos comerciais varejistas no período que compreende os anos de 1970 a 1976, com destaque para os estabelecimentos que vendiam “mercadorias em geral com produtos alimentícios” (IDESP, 1977, p. 170), entre os quais, o “Samuca” (Figura 17), que se diferenciava por seu maior porte e por ofertar alguns produtos congelados, tais como: carne de gado bovina e suína, legumes, frutas etc. A cidade também possuía um mercado de carne, mas o diagnóstico atentou que não havia uma normalidade para o consumo de carne.

Figura 17 - Supermercado Samuca, na Av. Hugo de Mendonça, década de 1970



Fonte: acervo pessoal da Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira.

A cidade, em 1976, dispunha dos seguintes prestadores de serviço: duas oficinas, sendo uma de mecânica de reparação e a outra para embarcações; uma barbearia e um salão de beleza, ambos enquadrados como “segunda categoria”; dois postos de gasolina; três farmácias; cinquenta estabelecimentos entre bares, botequins e similares; duas pensões, dois hotéis e oito restaurantes; uma livraria, um cinema e um aeroporto (IDESP, 1977). No que tange ao mercado da indústria da construção civil, o relatório apontou a existência de duas olarias, distando do centro da cidade 2 km e 20 km respectivamente, e de duas serrarias, situadas a 25 km e 75 km da área urbana (IDESP, 1977).

Em relação aos órgãos governamentais de âmbito federal mais atuantes no Município, estavam: o Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural (FUNRURAL)¹¹⁷; o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF); a Superintendência de Campanhas de Saúde Pública (SUCAM); FSESP; a FUNAI; o DNER; a Campanha Nacional da Alimentação Escolar (CNAE), subordinada ao Ministério de Educação e Cultura; o campus avançado da Universidade Estadual de Santa Catarina (Projeto Rondon); a Caixa Econômica Federal; e o Banco do Brasil. No âmbito estadual, destacam-se os seguintes órgãos com sede na cidade: Associação de Crédito e Assistência Rural (ACAR-PA); a Secretaria de Estado da Fazenda do Pará (SEFA); a Secretaria de Estado de Segurança Pública (SEGUP), com uma delegacia de polícia; a Celpa; a COSANPA; e a 14ª Divisão Regional da Secretaria de Educação do Estado do Pará (SEDUC) .

No início da década de 1970, a cidade recebeu o primeiro sistema de abastecimento de água, projetado e construído pela FSESP para o atendimento de 7.000 habitantes, com a captação em poço do tipo amazonas (16m de diâmetro e 3,60m de profundidade). Segundo as informações contidas em IDESP (1977), a ineficiência desse sistema de distribuição de água foi evidenciada em 1973, apenas dois anos após o início de operação, com o registro de protestos dos usuários pelas recorrentes falhas apresentadas por ele. De forma a melhorar o fornecimento de água, que contava com 750 ligações prediais e atingia um total de 1.070 domicílios, foi implantado, no ano de 1975, um sistema de captação superficial de tipo flutuante no rio Tapajós, situado a 30 metros de sua margem em substituição ao anterior, sem

¹¹⁷ O Decreto 200, de 1967, implantou o Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), que teve forte repercussão na área da saúde, com a ampliação a atuação desse sistema que passou a atender os trabalhadores do campo, por meio do FUNRURAL.

que a água fosse submetida a qualquer tipo de tratamento antes da distribuição para a população; fato este que dava continuidade aos problemas relacionados à qualidade da água distribuída, mesmo com a eficiência do volume ofertado com regularidade. No ano seguinte, a administração desse sistema foi transferida para a COSANPA, contemplando 916 ligações que atingiam cerca de 4.600 habitantes, muito embora uma estação de tratamento de água estivesse sendo construída para ser entregue até o final de 1976, com o objetivo de sanar os problemas referentes à qualidade de água distribuída (IDESP, 1977).

Afora esse serviço de distribuição de água, a cidade de Itaituba não possuía outro sistema de saneamento básico com o funcionamento regular. Diante da ausência da rede de esgotos sanitários, a disposição dos dejetos era feita através de soluções individuais com a utilização de fossas negras e sépticas, fator que, segundo o diagnóstico, contribuía para “o baixo índice de saúde que a população apresenta” (IDESP, 1977, p. 17). A drenagem das águas pluviais era realizada por meio de valas artificiais e estava presente em apenas quatro travessas da cidade, mostrando-se, portanto, insuficiente para o escoamento do volume de água no período de chuvas. O setor de obras e serviços urbanos da prefeitura municipal realizava a coleta de lixo doméstico, a varredura das ruas pavimentadas, a capinação e a roçagem nas ruas sem pavimentação. Todavia, esse serviço foi caracterizado como “pouco produtivo” (IDESP, 1977, p. 58), uma vez que a coleta de lixo era realizada apenas em três dias da semana e, ainda, com uma abrangência reduzida às principais ruas da cidade; quadro este agravado pela destinação inadequada do lixo recolhido para uma área da municipalidade, distante cerca de 1 km do centro da cidade.

O fornecimento de energia elétrica na cidade teve início na década de 1950 com a aquisição, pela prefeitura, de um conjunto de motores a diesel que atendia um número reduzido de edificações. O sistema de distribuição de energia elétrica foi implantado pela Celpa, em julho de 1974, mediante uma usina dieselétrica com capacidade de 875 Kva. O diagnóstico informa que o funcionamento do sistema no mês de julho de 1976 registrava o fornecimento de energia em 24 horas. No que tange ao sistema de comunicação, havia a previsão da ativação de uma central automática urbana da Telecomunicações do Pará (TELEPARÁ), para o início de 1978.

O sistema de transporte, por sua vez, era composto pelos transportes fluviais, aéreos e rodoviários. Até a consolidação das rodovias, o Município dependia fortemente do transporte fluvial, o qual se constituía como “fator prioritário de sobrevivência e inter-relação sócio-econômica” (IDESP, 1977, p. 43). Porém, mesmo após o início da circulação pelas rodovias, esse transporte manteve um papel importante em face do seu baixo custo de operação, permitindo a ligação da cidade de Itaituba para com Aveiro (PA), Santarém (PA) e as capitais Belém (PA) e Manaus (AM). Nesse sentido, o governo federal realizou a construção do porto de Nova Itaituba, na então Vila de Miritituba, para possibilitar tanto a conexão da cidade com a Rodovia Transamazônica (BR-230), como também o transporte de mercadorias, com “cais em plataforma de concreto protendido sobre tubulões com 4 patamares e rampas; armazém, galpão para madeira, abastecimento d’água, pátios, acesso rodoviário, outras edificações e instalações menores” (IDESP, 1977, p. 47).

A cidade de Itaituba possuía um atracadouro em madeira de lei com defensas que facilitavam o acostamento dos barcos, conforme indicado na Figura 18, cujas condições foram descritas pelo diagnóstico como “boas para a realização dos serviços de aportagem” (IDESP, 1977, p. 46). O atracadouro também servia para navios de grande porte, como os da Empresa Navegação Amazônia S.A. (ENASA), que realizavam as linhas regulares para Santarém (PA), Manaus (AM) e Belém (PA).

O transporte aéreo assumiu uma importância significativa para toda a sub-região do Tapajós, em especial por permitir o acesso direto e mais rápido até as cidades de Santarém, Belém e Manaus, em face das “imensas distâncias dos centros de decisão econômicos e administrativos” (IDESP, 1977, p. 47). Além do aeródromo existente na cidade, o diagnóstico destacou também a localização de tais fixos nas vilas de Miritituba, de Jacareacanga e do Cururu, entre os inúmeros campos de pouso em áreas de garimpo. A conexão direta para a capital Belém (PA) era realizada tanto pelas empresas de táxi-aéreo com a capacidade, por aeronave, variando entre três a nove passageiros, dependendo do modelo do equipamento, como também por companhias aéreas, a exemplo da Viação Aérea São Paulo (VASP), e da Transportes Aéreos da Bacia Amazônica (TABA). A Figura 19 retrata a chegada dos alunos do Projeto Rondon ao aeroporto de Itaituba em duas aeronaves do modelo bandeirante.

Figura 18 – Atracadouro (trapiche) em madeira para embarque e desembarque de pessoas e mercadorias na orla de Itaituba, 1970.



Fonte: Oliveira, R. (2005, não paginado).

Figura 19 - Chegada dos alunos do projeto Rondon no aeroporto de Itaituba.



Fonte: Tessari (2015).

O transporte rodoviário intermunicipal era realizado pela Empresa Transbrasiliana de Transporte e Turismo Ltda., que iniciou suas atividades em 1972, com duas linhas diárias com destino a Santarém ou a Marabá. No entanto, a cidade não possuía um terminal rodoviário, sendo que o embarque e desembarque de passageiros era realizado na vila Miritituba, na margem oposta do Tapajós. Destaca-se que o traçado da Rodovia Transamazônica se sobrepõe ao rio Tapajós, e, na ausência de uma ponte, a travessia regular de veículos foi estabelecida por uma balsa, a cargo inicialmente do DNER (Figura 20). Por outro lado, a travessia também ocorria por meio de pequenas lanchas, geralmente com cascos em alumínio e dotadas de motores potentes, conhecidas como “voadeiras”. A Figura 21 mostra a rampa de atracagem da balsa em Itaituba, no final da década de 1970, localizada na Av. Getúlio Vargas, onde é possível observar várias voadeiras a espera de passageiros para realizar a travessia para a vila de Miritituba.

Nessa fase, também cabe destacar o desenvolvimento urbano da vila de Miritituba promovido pela abertura da Rodovia Transamazônica, principalmente pelo fato de tal vila estar localizada no ponto de chegada da balsa que realiza a conexão, sobre o rio Tapajós, de Itaituba com a direção sudeste dessa rodovia, ou seja, com as cidades de Santarém (PA), Altamira (PA), Marabá (PA), Belém (PA), Brasília (DF) etc., como também com a Rodovia BR-163 e as cidades do Estado do Mato Grosso. Essa vila cresceu com forte vinculação à cidade de Itaituba, notadamente em razão dos deslocamentos para educação, saúde e comércio em geral.

Ademais, é possível verificar que o estabelecimento da Rodovia Transamazônica não suplantou as centralidades definidas historicamente, sobretudo pela manutenção da importância dos fluxos fluviais, como analisou Tourinho (2011), fortalecendo a primazia da área comercial nas proximidades do rio Tapajós. A valorização de determinadas áreas foi sendo definida conforme a implantação de novas formas-conteúdo (ruas, avenidas, equipamentos urbanos, unidades comerciais e de serviços), bem como por sua proximidade com a rodovia e com o rio.

Figura 20 - Primeira balsa de travessia do rio Tapajós, conectando Itaituba a Miritituba, em 1979



Fonte: acervo pessoal da Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira.

Figura 21 – Foto do porto da balsa de travessia sobre o rio Tapajós, em 1979



Fonte: acervo pessoal da Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira.

A década de 1980, conhecida na sub-região do Tapajós como a “década do garimpo”, proporcionou um aumento explosivo¹¹⁸ da população total do Município de Itaituba. Conforme se observa nos dados censitários disponibilizados pelo IBGE, o total de habitantes em 1980 era de 29.826, enquanto que no ano de 1991 esse número subiu para 116.541 habitantes (IBGE, 2010), representando um aumento superior a 290% de sua população total, ou seja, uma “explosão populacional” (SCHUBER, 2013). Durante esse período, Mathis (1997) chama a atenção para a consolidação da dependência econômica da cidade de Itaituba à atividade garimpeira, com todos os efeitos de um “*boom town*”, quais sejam: o aumento do custo de vida; a falta de mão de obra; o crescimento rápido, sem planejamento; e o aumento da violência.

O fervor da atividade garimpeira se manteve ascendente mesmo após o esgotamento das jazidas de ouro superficiais, provocado pela utilização de novas técnicas para a “mecanização da extração” (MATHIS, 1997); fato responsável por fazer com que a sub-região do Tapajós atingisse o posto de maior produtora brasileira de ouro¹¹⁹. Para Pereira, A. (1990), a intensificação da exploração do ouro nesse período também estava associada à estabilidade vislumbrada pelo porte da Província de ouro do Tapajós, isso porque:

[...] desde a descoberta inicial em 1958, a tendência da produção dos garimpos do Tapajós é de crescimento. Em fins da década 1970, com a introdução da remoção do cascalho aurífero por motobombas, seja instalada em balsas sobre o leito dos rios, sejam em terra firme para desmanche dos barrancos, o ritmo de crescimento da produção se acelerou. Esta tendência se intensificou nos anos 80, tanto em função do aumento do preço do ouro como pelo fato de o porte da província do Tapajós proporcionar um horizonte de produção estável. Assim, a região vem servindo como amortecedor das oscilações de produção e emprego de garimpos menores por toda a Amazônia (PEREIRA, A., 1990, p. 137).

A crise financeira e fiscal do Estado na década de 1980, com notória redução da capacidade de gastos do governo federal e do volume de crédito ao setor privado, também não freou a consolidação da nova base exportadora regional (ouro), mas, sim, garantiu o crescimento populacional da sub-região do Tapajós.

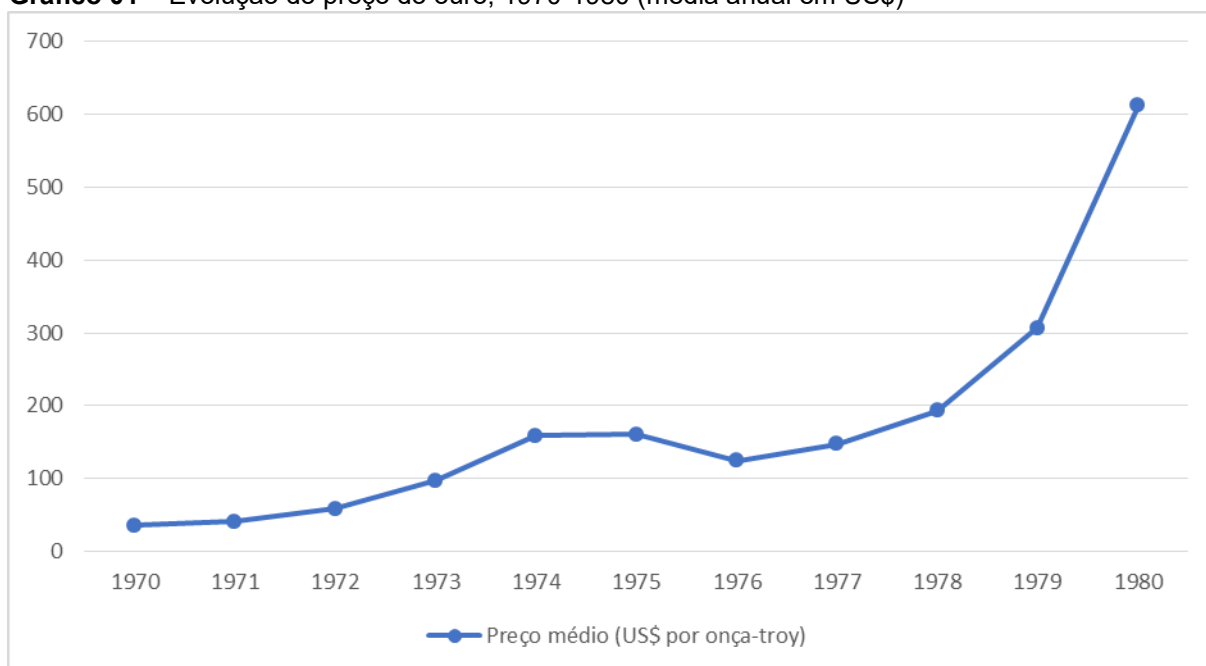
¹¹⁸ Na visão de Mathis (1997, p. 4), um contingente significativo de garimpeiros é proveniente dos projetos de colonização. No Estado do Pará, o autor ressalta que a maioria dos garimpeiros (55%) trabalhava na agricultura antes de ingressar na garimpagem; maioria essa oriunda da região Nordeste (73%). O Levantamento Nacional dos Garimpeiros apontou que dentre os garimpeiros de origem nordestina, destaca-se a participação importante de maranhenses em quase todos os Estados, perfazendo 49,11% somente no Estado do Pará (MATHIS, 1997).

¹¹⁹ Grande parte dessa produção aurífera não era registrada oficialmente em face das saídas clandestinas do ouro (LIMA, 1994; PEREIRA, A., 1990; SCHUBER, 2013).

Ainda de acordo com Pereira, A. (1990, p. 98), “a fronteira deixa de ser predominantemente fronteira de expectativas de expansão agrícola e se torna fronteira mineral, em que o garimpo é o elemento principal”. Em 1983, a portaria 882 do Ministério das Minas e Energia (BRASIL, 1983) estabeleceu a exclusividade da atividade garimpeira para a exploração do ouro existente na área onde se situa a maior parte dos garimpos do Tapajós, então denominada como reserva garimpeira do Tapajós. Esse reconhecimento legal serviu para “consolidar a província do Tapajós como a fortaleza inexpugnável do garimpo na Amazônia” (PEREIRA, A., 1990, p. 138).

Diante desse contexto, o contingente de migrantes excluídos pelo processo de modernização da agricultura, em busca das melhores oportunidades econômicas que a fronteira amazônica apresentava na época, representou “um enorme excedente de força de trabalho inabsorvível pela estrutura econômica que ali se constituía sob a tutela do Estado” (PEREIRA, A., 1990, p. 146). Esse quadro refletiu no crescimento acelerado da população urbana da Amazônia frente às dificuldades de acesso à terra. Paralelamente, o grande aumento do preço do ouro registrado nessa década, verificado no Gráfico 01, funcionou como catalizador do surgimento de inúmeros novos garimpos.

Gráfico 01 – Evolução do preço do ouro, 1970-1980 (média anual em US\$)



Fonte: Pereira, A. (1990, p. 161).

A nova dimensão alcançada pela atividade garimpeira na década de 1980 propiciou uma alternativa imediata e rentável para grande parte desta população excedente e, conseqüentemente, foi decisiva para que não ocorresse o esvaziamento demográfico dessa região (PEREIRA, A., 1990, p. 168). Nesse sentido, a rede urbana da sub-região do Tapajós passou por intensas modificações em suas estruturas econômicas, políticas e sociais, com a incorporação de novos mercados e agentes:

[...] algumas das currutelas se transformaram em núcleos urbanos definitivos. Outras cidades, polos regionais já existentes, ganharam novo vigor, diversificando suas funções, alterando a escala de suas economias e ascendendo na hierarquia regional. O leque de atividades econômicas pré-existentes se alterou radicalmente. Algumas atividades desapareceram, outras ganharam novos ingredientes de dinamismo. A estrutura de capitais das regiões também se transformou e ganhou escala em função das oscilações do investimento e da produção do garimpo. As coalizões políticas regionais dominantes foram abaladas em seu alicerce. Perderam dimensão relativa, perderam capitais, perderam o controle da força de trabalho, perderam votos e prestígio político (PEREIRA, A., 1990, p. 101).

Ainda que não seja tipicamente urbana, a atividade garimpeira estabeleceu os contornos de uma urbanização específica na Amazônia, devido a todos os seus subsetores, dependentes da renda dessa atividade, se localizarem em polos urbanos (PEREIRA, A., 1990). Assim, algumas cidades adquiriram novas funções em sintonia com a renda derivada do garimpo e apresentaram um ritmo de crescimento muito superior ao das demais cidades. Porém, o autor chama atenção para a carência de infraestrutura básica nessas cidades, mesmo diante a intensa circulação de divisas:

[...] flagrante a desproporção entre as demandas por serviços e infraestrutura urbana, e a capacidade fiscal das cidades que polarizam o garimpo. A alíquota do imposto sobre a extração mineral (ICMS) é baixa e o nível de sonegação deste imposto é elevado. Por outro lado, o crescimento populacional destes municípios costuma ser explosivo, assim como as demandas por assistência médica, escolas e policiamento (PEREIRA, A., 1990, p. 238).

A cidade de Itaituba é uma das cidades que “explodiram” após o garimpo, ocupando uma posição estratégica na distribuição de mercadorias e serviços para as várias currutelas e jazidas que surgiam na sub-região do Tapajós, apresentando uma das maiores taxas de crescimento demográfico do Estado do Pará. No censo de 1980 (IBGE, 2010), a população municipal atingiu o total de 29.826 habitantes, já indicando a força da corrente migratória que se formava em direção à cidade, oriunda, principalmente, dos Estados do Maranhão e do Ceará, como mostra a

Figura 22 com grande concentração de migrantes na balsa de travessia entre a Vila de Miritituba e Itaituba.

Dando ênfase aos aspectos intraurbanos desse período, é possível delinear uma segunda fase de reestruturação urbana de Itaituba, com a consolidação do eixo da Rodovia BR-230 (Transamazônica) enquanto vetor principal de expansão da malha urbana; ponto onde se verifica uma ocupação prioritária de seu lado direito, que possui uma cota de nível do terreno mais elevado, conhecido como “Cidade Alta” e que, posteriormente, na condição de bairro, recebeu no nome de “Bela Vista”.

Destaca-se, também, que essa área passou a ser um local privilegiado para a instalação de novos assentamentos residenciais e comerciais por meio de incentivos da prefeitura, com a doação de lotes e a realização de obras de sobreposição do igarapé Oriundo¹²⁰ nas travessas Justo Chermont, 13 de Maio e João Pessoa, ampliando sua conexão ao núcleo primitivo. As Figuras 23 e 24 mostram a paisagem que a Travessa 13 de maio adquiriu após as obras de drenagem do igarapé Oriundo, com a instalação de bueiras e aterramento para que esta via se conectasse com o centro tradicional, facilitando, assim, o acesso para as novas ocupações da “Cidade Alta”.

A Figura 25, por seu turno, permite-nos observar uma visão aérea da cidade de Itaituba no ano de 1981. Nela, identifica-se a amplitude adquirida pela malha urbana dessa cidade, bem como o nítido traçado da Rodovia Transamazônica (BR-230), com um formato sinuoso. Nota-se, outrossim, a área então ocupada pelo aeroporto, na proximidade com o rio Tapajós, sendo possível identificar muitos aviões de pequeno porte estacionados na margem da pista de pouso e, quiçá, ter uma dimensão quanto a grande movimentação que se dava por meio desse tipo de transporte em Itaituba. No entanto, a primazia da área comercial tradicional nas proximidades com o rio Tapajós foi mantida, com destaque à Avenida Dr. Hugo de Mendonça, onde se concentravam as principais instituições bancárias, compras de ouro, hotéis, supermercados e o comércio de instrumentos de trabalho do garimpeiro, com amplo sortimento de máquinas, motores, bombas, mangueiras e acessórios específicos.

¹²⁰ Essa sobreposição ocorreu pela construção de bueiros e aterramento desse leito fluvial para possibilitar a conexão viária entre a nucleação primitiva e a cidade alta (SCHUBER, 2013).

Figura 22 – Chegada de imigrantes na balsa de Itaituba



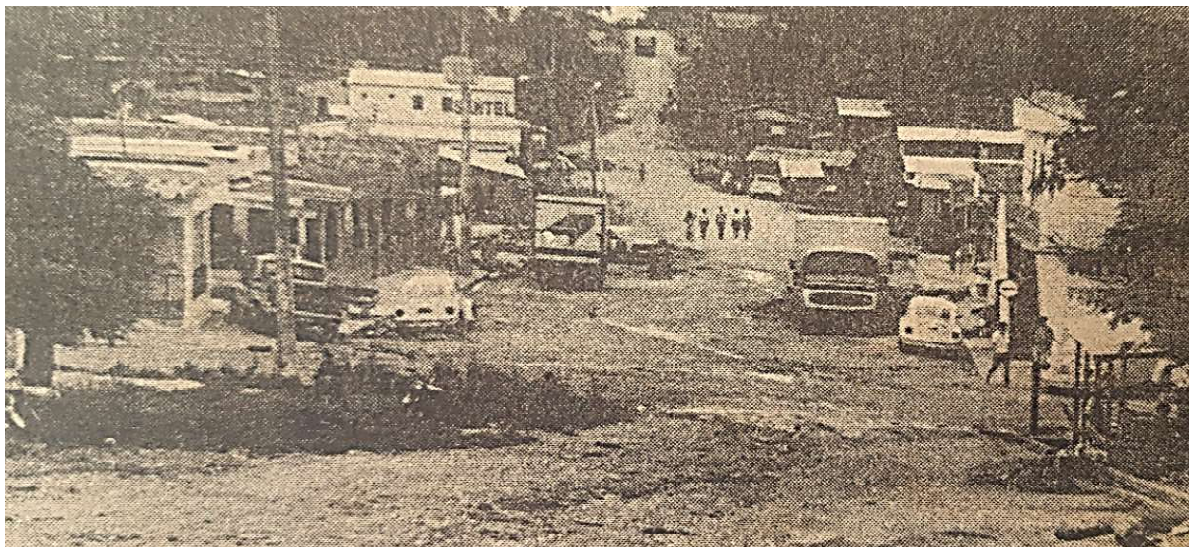
Fonte: Macedo (1985, p. 7).

Figura 23 – Serviços de drenagem no igarapé oriundo para sua sobreposição viária (Tv. 13 de maio)



Fonte: Macedo (1985, p. 7).

Figura 24 – Tv. 13 de maio após obras de sobreposição do igarapé oriundo, em 1983



Fonte: Macedo (1985, p. 7).

Figura 25 – Vista aérea da cidade de Itaituba, no ano de 1981



Fonte: adaptado do acervo pessoal da Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira.

Em meados da década de 1980, Lima (1994) sustenta que a cidade de Itaituba chegou a atingir um total de 200 casas de compra de ouro licenciadas. Esses estabelecimentos, por sua vez, possuíam fachadas com incisivos letreiros e uma grande diversidade em matéria de instalação e de capacidade financeira de compra, conforme o “grupo econômico que estava por trás da compra de ouro, que, muitas vezes, estampa o nome de um preposto, ou um nome regional qualquer” (LIMA, 1994, p. 105).

Podem ser abertas por um simples ex-comprador de uma loja qualquer, como podem ser abertas por poderosos grupos econômicos, no caso as maiores, empregam em média três a quatro pessoas e costumam funcionar das 7:00 às 16:00 horas. Existem algumas que ultrapassam os horários comuns de rotina, chegando inclusive a criar um sistema permanente (dia e noite) conhecido como corujão (LIMA, 1994, p. 105).

A magnitude e o alto teor das jazidas de ouro da bacia do rio Tapajós foram os principais fatores que incentivaram o crescimento populacional da cidade de Itaituba, uma vez que proporcionaram a sensação de estabilidade e longevidade para a atividade garimpeira (PEREIRA, A., 1990; SCHUBER, 2013). No contexto desse processo, muitos garimpeiros trouxeram suas famílias para fixar moradia nessa cidade; movimento este que teve como consequência o rápido crescimento da malha urbana, iniciado com a ocupação espontânea em uma área sensível a alagamentos, localizada às margens do rio Tapajós, e que ficou conhecida como “Vila Caçula” e “Vila Nova”, com construções habitacionais em madeira do tipo “palafitas”. Logo, esse espaço se tornou insuficiente em função do grande número de migrantes; momento em que, mediante a doação de lotes, o poder público municipal direcionou esse fluxo para a chamada “Cidade Alta” sem, entretanto, o acompanhamento de redes de infraestrutura e saneamento ou mesmo de instrumentos legais para o controle do uso e ocupação do solo.

O mercado de combustíveis desempenhou um importante papel para a economia do ouro e contava com duas bases distribuidoras de combustíveis: a Petrobrás (na vila de Miritituba) e a Petróleo Sabbá (na cidade de Itaituba, atualmente SHELL BRASIL), as quais eram abastecidas por balsas provenientes de Manaus (AM). Na cidade de Itaituba, ademais, havia cinco postos e mais um flutuante localizado nas proximidades do porto da balsa, bem como outros três postos de abastecimento na área rural: Buburé, Km 30 (Vila Campo Verde) e Trairão. O combustível para a aviação vinha de Santarém (PA), por via terrestre, direto para o aeroporto (LIMA, 1994).

Dessa maneira, ressalta-se que todo abastecimento da área garimpeira era originário principalmente de Itaituba e, secundariamente, de Santarém (PA); cenário este que foi alterado em 1984, com o surgimento do primeiro posto de combustível estrategicamente localizado para atender à demanda garimpeira. De bandeira Petrobrás e de propriedade do Sr. Wirlandi Freire, chegou a ser considerado o maior ponto de vendagem no Brasil. Dois anos após, surgiu o posto Novo Progresso, associado ao desenvolvimento urbano dessa localidade (LIMA, 1994).

Mesmo com esse crescimento fervoroso, a presença do governo federal instalada na década anterior foi se dissipando diante da redução drástica dos investimentos em infraestrutura urbana, repercutindo no abandono das obras de manutenção das rodovias federais BR-230 e BR-163, na assistência técnica dada aos colonos assentados no PIC e nos serviços prestados pelos órgãos localizados na sede municipal. A situação crítica em que se encontravam as rodovias federais refletia não apenas no fluxo de mercadorias e pessoas para a sub-região do Tapajós, mas especificamente na sobrevivência dos colonos remanescentes do PIC Itaituba.

No que diz respeito ao esforço dos colonos em dar condições de trafegabilidade à Rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá), no trecho compreendido entre Tapacurazinho e Trairão, a reportagem do jornal Fola de Itaituba, publicada em março de 1985, mostrou que:

[...] há mais ou menos 15 dias a estrada está totalmente parada no km 42 onde a estrada está cortada por um atoleiro que possui que possui cerca de 3 km de extensão. Pessoas como seu Justino Ferreira perderam carradas de feijão no atoleiro, que sem nenhuma ajuda minguaram semanas esperando por um socorro que não veio. Num verdadeiro ato de heroísmo, cerca de 70 agricultores se reuniram em um dos maiores mutirões de estradas já visto na região, onde suas máquinas eram picaretas e suas caçambas eram as mãos. Seu Daniel Praça Magalhães, ainda com a picareta nos ombros, reclamou á nossa reportagem: 'Levei 8 dias na semana passada para percorrer do Trairão até Itaituba'. Percurso feito quando a estrada está boa em uma hora. Na verdade, a estrada não existe mais, existe somente uma grande picada no meio da mata, pois além das difíceis e emprestáveis condições da pista, o mato também está tomando conta de tudo. Desde 1976, segundo informações dos agricultores, como Luiz Afonso Carvalho – que está há vários anos na região – ela não foi mais beneficiada. Há cerca de 5 anos os mesmo problemas são constantes e hoje com mais consequência uma vez que a produção e a população aumentaram. [...] Usando cachaça como fonte de energia, os colonos trabalham incessantemente até pela parte da noite quando a escuridão não lhes permite mais visão de trabalho. [...] O fato é que os problemas não são somente nesse trecho. Segundo os agricultores, toda a estrada está totalmente depredada pela erosão. Não existe simplesmente um local em que ela dê condições de tráfego. Até o Riozinho, só é possível chegar

através de avião, ou seja, a estrada está parada e sem nenhuma utilidade durante o inverno todo (SANTARÉM-CUIABÁ..., 1985, p. 10).

Nesse mesmo jornal, outra matéria relatou a ida para a capital do então prefeito do Município de Itaituba, Sr. Francisco Xavier Lages Mendonça, para solicitar melhorias nas rodovias federais, cujo tráfego estava impedido em decorrência das fortes chuvas incidentes na região. O prefeito descreveu que a Rodovia Santarém-Cuiabá possuía aproximadamente 400 km intrafegáveis devido aos atoleiros, e que a Rodovia BR-230 (Transamazônica) estava em situação similar, sobretudo no trecho que liga Itaituba a Jacareacanga. Ainda sobre isso, o prefeito afirmou na reportagem que “com as rodovias praticamente bloqueadas, as populações estabelecidas em suas margens estão sofrendo bastante, uma vez que o abastecimento (de gênero e combustíveis) ficou muito afetado, inclusive trazendo reflexo para a própria sede” (PREFEITO..., 1985, p. 3).

Dentre os problemas que se acumulavam na cidade de Itaituba em face da ausência de investimentos, destacam-se também aqueles relacionados ao sistema de abastecimento de água, como descreve a matéria de Lima, S. (1985):

[...] é de conhecimento de todos, que Itaituba não possui tratamento de água. A captação feita do rio Tapajós, tem o inconveniente de ter sua bomba ligada a jusante dos esgotos do quartel do Exército, e do local utilizado pelas senhoras da cidade para lavarem roupa. E para piorar a situação, há dois anos atrás começou-se a procura de ouro nas areias do Tapajós, a uns sessenta quilômetros acima da cidade. segundo a afirmativa de alguns entendidos, o azoto usado na lavagem do metal, e depois atirado a água, é poluente de grande poder tóxico. No período de seca no ano passado houveram dezenas de casos de hepatite, e a água, mercê de tantas impurezas, é a principal transmissora de vírus e/ou poluentes causadores da doença, pensamento comungado pela comunidade médica local já acostumada com o surto provocados pela falta de higiene e infraestrutura sanitária (LIMA, S., 1985, p. 2).

Os poucos projetos executados em Itaituba com recursos federais na década de 1980 provinham da SUDAM, via Polamazônia, entre os anos de 1984 a 1985. Como exemplo, tem-se o matadouro municipal, o mercado municipal, a ampliação do pátio do aeroporto, a recuperação de estradas vicinais e a construção de escolas (TÉCNICOS..., 1986, p. 2). No entanto, ressalta-se que esse foi o período de transição entre o regime militar e a democracia, e o Município de Itaituba havia sido instituído como “área de segurança nacional”, sem autonomia financeira e política, ou seja, os gestores municipais eram indicados pelo governo federal e estadual e dependiam dos repasses de verbas. O regime democrático foi instaurado em 1985, com a eleição do prefeito Sr. Silvio de Paiva Macêdo, que exerceu um único

mandato até 1988 (OLIVEIRA, R., 2005), ano em que a autonomia político-administrativa dos Municípios foi promulgada pela Constituição Federal (BRASIL, 1988).

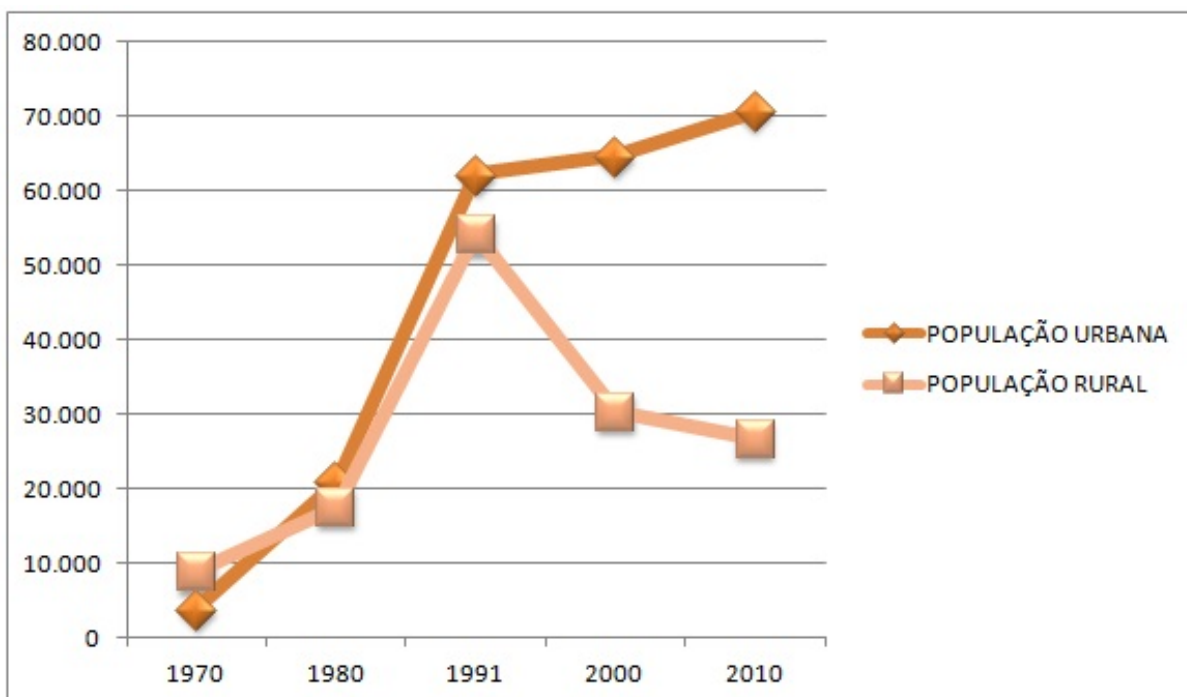
Esse cenário de crescimento populacional na cidade de Itaituba foi intensificado na década de 1990 devido à crise enfrentada pela atividade garimpeira diante da queda drástica do preço do ouro no mercado internacional, o qual não cobria os altos custos para a sua exploração, sobretudo em razão de o fator amazônico ser especialmente elevado na sub-região do Tapajós em função das suas deficiências em infraestrutura e da falta de alternativas ao transporte aéreo¹²¹ (PEREIRA, A., 1990, p. 138). Com base nesse quadro, sucedeu-se o fechamento de inúmeros pontos de garimpos, desempregando centenas de garimpeiros de forma direta e indireta e obrigando o deslocamento de uma grande massa humana para essa cidade. Houve também a evasão de inúmeros garimpeiros para outras áreas, como, por exemplo, Serra Pelada (PA), Porto Velho (RO), Alta Floresta (MT), Paranaíta (MT) etc., sendo que suas famílias já instaladas permaneceram em Itaituba.

As consequências do “inchaço” populacional começaram a se destacar no início da década de 90, quando o plano econômico do governo Fernando Collor atingiu, pela primeira vez, a atividade garimpeira reduzindo a margem de lucro, conseqüentemente, provocando uma forte retração na atividade, que tem continuamente, até os dias de hoje, provocado o fechamento de garimpos e, dessa forma, desempregando centenas e centenas de empregados garimpeiros, de forma direta e indireta, obrigando o deslocamento dessa massa humana para a cidade de Itaituba, criando um enorme cinturão de miseráveis, bem pouco conhecidos na região, antes da década de 90 (LEAL *et al.*, 1996, p. 10).

O censo de 1991 (IBGE, 2010) indicou que a população do Município de Itaituba atingiu o patamar de 116.541 habitantes, um número de grande relevância por ter sido aferido após o desmembramento deste Município em três outros: Novo Progresso, Trairão e Jacareacanga. Nesse mesmo contexto, destaca-se que o crescimento da taxa de concentração urbana foi superior a 53% (IBGE, 2010), conforme pode ser observado abaixo no Gráfico 02.

¹²¹ Segundo Lima (1994, p. 121), o custo da exploração do ouro na sub-região do Tapajós era extremamente elevado uma vez que dependia, quase que exclusivamente, do transporte aéreo, cujo preço da hora/voo estava calculado em 300 dólares em um monomotor pequeno, a partir de Itaituba.

Gráfico 02 – População total segundo situação da unidade domiciliar levantado nos censos 1970-2010.



Fonte: Schuber (2013, p. 92).

A situação escolar das crianças é uma das variáveis que apontam a incompatibilidade da infraestrutura urbana dessa cidade com essa explosão populacional. Comparando o número de vagas disponíveis das escolas do Município, que, em 1991 totalizavam 31.524 alunos distribuídos em 167 escolas, o relatório do Primaz (LEAL *et al.*, 1996) identificou muitas crianças fora da escola por insuficiência de vaga, notadamente na zona urbana. Esse fator é agravado ao se verificar o alto índice de evasão escolar desse Município: “quando é examinado o número de crianças no 1º grau e o reflexo no 2º grau, menos de 10% prosseguem os estudos” (LEAL *et al.*, 1996, p. 75).

Esse vultoso índice da evasão escolar ocorre como resposta a vários problemas detectados no setor educacional, identificados como: a repetência, a coincidência entre o calendário escolar e o tempo de colheita, a ausência de transporte escolar, a falta de merenda, a necessidade de os alunos trabalharem, e a alta rotatividade da população residente na região.

A população flutuante, também formada em decorrência da atividade garimpeira, que, em algumas regiões, encontra-se em processo de desaceleração, provoca o deslocamento de famílias para outras áreas, e, com isso, as crianças abandonam os bancos escolares. A evasão se dá, ainda, a partir dos 10 anos de idade, quando o menor começa a ser inserido no processo produtivo para garantir a sua sobrevivência, caracterizando-se, nesse caso, um problema sócio-econômico (LEAL *et al.*, 1996, p. 75).

Em 1999, a rede de saúde da cidade de Itaituba era composta majoritariamente por hospitais privados, os quais totalizavam sete unidades, dentre as quais, apenas duas públicas, sendo uma estadual (Hospital Pedro Rosado) e outra federal (FSESP). Esse número era acrescentado por cinco postos de saúde, contemplando os bairros da Floresta, Piracaná, Bela Vista, e Jardim Aeroporto, e ainda, seis laboratórios de análises clínicas. A zona rural do Município não dispunha de hospitais e nem de laboratórios de análises clínicas, contando apenas com dois postos de saúde localizados nas vilas de Miritituba, Km 30 (Campo Verde), Barreiras, São Luiz do Tapajós, Pimental e Santa Maria do Guajará. Nesse cenário, “a população estabelecida fora desse raio de ação fica, assim, à mercê dos donos de farmácias e práticos, na sua maioria, sem nenhum tratamento adequado” (LEAL *et al.*, 1996, p. 77).

Tais fatores, por sua vez, contribuíram para os altos índices de doenças, das quais se destacavam a malária, a leishmaniose, a hanseníase, a tuberculose e as doenças sexualmente transmissíveis (DSTs). Segundo Leal *et al.* (1996), a atividade garimpeira contribui para o agravamento desse quadro crítico de saúde pública, diante de três características principais: o alto grau de promiscuidade (contribui para a proliferação de DST); a contaminação mercurial dos rios, igarapés, fauna, flora e as conseqüentes sequelas (cegueira, perda de cabelos, perda de memória, aborto, desmaios etc.); e o movimento pendular entre a cidade e o garimpo, que dificulta o controle e o tratamento, tanto da malária como da hanseníase.

Outras doenças atormentaram a população da cidade de Itaituba, em especial aquelas resultantes da precariedade do saneamento básico, com ênfase às oriundas da péssima qualidade da água distribuída, que atingia em primeiro plano as crianças. O relatório do Primaz (LEAL *et al.*, 1996) identificou que essa cidade, com mais de 50.000 habitantes, não dispunha de rede de esgoto ou ao menos um controle de fossas; rede de escoamento de águas pluviais; coleta apropriada e sistemática de lixo doméstico; distribuição de água de boa qualidade à população, e que apenas a FSESP possuía um incinerador para a queima do lixo hospitalar, estando este instrumento ausente nas demais casas de saúde do Município (LEAL *et al.*, 1996, p. 110). Nesse contexto, verifica-se que a economia do ouro não refletiu em melhorias na qualidade de vida dessa população, que, ao contrário, agravou o quadro geral de saúde.

No que se refere às atividades de esporte, cultura e lazer, percebe-se alterações significativas se comparadas às identificadas na década de 1970 no diagnóstico de IDESP (1977). Ressalta-se a importância adquirida pelo campeonato local de futebol, administrado pela Liga Itaitubense de Desportos Atlético (LIDA), com a participação de oito clubes que competiam no estádio Teófilo Olegário Furtado, um campo com gramado natural totalmente murado e com arquibancadas, inaugurado no final da década de 1980. No entanto, esse era o único espaço adequado para essa prática esportiva, uma vez que a cidade não dispunha de ginásio de esportes e “as demais necessidades de práticas de esportes nessa esfera eram atendidas em quadras descobertas, mal conservadas” (LEAL *et al.*, 1996, p. 82).

Como opção de lazer, o relatório do Primaz (LEAL *et al.*, 1996) mostra o surgimento de clubes, geralmente associados a uma instituição, como o caso dos clubes da Associação Atlética do Banco do Brasil (AABB), da Superintendência de Campanhas de Saúde Pública (SUCAM), dos funcionários da Celpa, e da vila militar; indicando também a existência da Associação Atlética Cearense, do Clube Itaitubense de Tiro ao Alvo (CITA), do Clube Cebolão, do Balneário “O Caçador” e da “Toca do Peba”, todos privados. O documento indica, ainda, o fechamento do cinema ouro, a precariedade da biblioteca municipal e a ausência de teatros, parques e museus, com destaque para a permanência dos principais festejos na cidade: a quadra junina e a festa da Padroeira Sant’Ana.

Na década de 1990, um importante projeto visando organizar e redirecionar a economia do ouro na região amazônica, denominado Programa de Controle Ambiental da Garimpagem no Rio Tapajós (CAMGA TAPAJÓS), implantou na cidade de Itaituba o “Mercado Secundário de Ouro”. A concepção e coordenação desse projeto ficou a cargo do governo do Estado do Pará através da Secretaria de Estado de Indústria e Comércio (SEICOM), com a participação do Banco Central do Brasil (BACEN), da Prefeitura Municipal de Itaituba, da Associação dos Mineradores de Ouro (AMOT) e do Sindicato dos Garimpeiros do Tapajós, bem como da União dos Sindicatos e Associações de Garimpeiros da Amazônia Legal (USAGAL).

O Programa CAMGA Tapajós começou suas atividades em 1991, realizando importantes estudos sobre a realidade local, dentre os quais: diagnóstico socioeconômico e avaliação das potencialidades associativas; identificação e análise dos fatores impactantes; desenvolvimento e aperfeiçoamento de tecnologias de

extração, beneficiamento e recuperação de ouro e mercúrio; ocupação alternativa consorciada com extrativismo mineral; difusão de tecnologias, dados e informações necessárias à formação de uma consciência pública sobre a necessidade de preservação do meio ambiente (LEAL *et al.*, 1996).

Como resultado, o programa aferiu que grande parte dos impactos socioambientais estava associada à forma de exploração da lavra e ao beneficiamento do ouro propriamente ditos, bem como à desorganização social que prevalecia na atividade do garimpo. No entanto, é possível observar que dentre as vinte e oito preposições apresentadas para a redução e/ou superação desses impactos identificados no CAMGA TAPAJÓS, apenas cinco foram efetivadas: a implantação de uma unidade educacional profissionalizante, a atual Escola de Ensino Técnico do Estado (EETEPSA); a instalação de um terminal fluvial de passageiros; a instalação de uma unidade do corpo de bombeiros; a proposição de nova divisão do Município em distritos; e a viabilização para a conclusão das obras de um hotel de grande porte, que estava sendo financiado pela SUDAM (Hotel Apiacás) (LEAL *et al.*, 1996).

O abandono dispensado às rodovias federais BR-163 e BR-230, e à rodovia do ouro (Transgarimpeira), também foi destacado por Leal *et al.* (1996), em face do estado intransitável que atingiam, especialmente nas épocas chuvosas, impossibilitando a movimentação de pessoas e mercadorias diversas. A circulação fluvial, diante desse cenário crítico das rodovias, perpetuava-se enquanto principal meio utilizado pela população em geral, mesmo diante das péssimas condições de conservação do trapiche utilizado para a atracação de barcos de passageiros da cidade de Itaituba (Figura 26), principal conexão com outros Municípios e Estados, assim descritas:

[...] o atual trapiche, ponte de madeira, utilizado como atracadouro de barcos de passageiros, é um sinônimo de irresponsabilidade, tendo em vista as péssimas condições de conservação em que se encontra, podendo, a qualquer momento, representar a causa de uma tragédia sem precedentes na história do Município. O rio Tapajós não só é mais acessível como também é o meio de acesso mais utilizado na região. Por ele, diariamente, circulam dezenas de barcos, levando e trazendo passageiros e cargas a sede do Município de Itaituba. O atual terminal, se assim pode ser chamado, além do destacado acima, não oferece nenhum serviço à população que é obrigada nele transitar, expondo seus usuários a todos os problemas advindos de tal deficiência (LEAL *et al.*, 1996, p. 108).

Ademais, cabe ressaltar três características intraurbanas identificadas por Leal *et al.* (1996) acerca da cidade de Itaituba, na década de 1990. A primeira se

refere à energia fornecida pela Celpa, dependente de equipamentos geradores que funcionavam com óleo diesel, e foi considerada “insuficiente até mesmo para atender a demanda residencial que hoje vive o drama do racionamento, onde a cada seis horas a energia é interrompida por outras seis horas e assim sucessivamente, causando prejuízos incalculáveis a população” (LEAL *et al.*, 1996, p. 109). A segunda diz respeito aos efeitos decorrentes da falta de vegetação de médio e grande porte na cidade, que, além de prejudicar o dia-a-dia da população, com o aumento da temperatura média, da evaporação e de outros prejuízos à saúde e ao lazer, também afetava a fauna específica que ali habitava e se reproduzia nas condições originais. E, por último, a ineficiência da legislação básica municipal, que necessitava ser reformulada e ampliada para o controle de ocupação do solo urbano e para o aprimoramento da arrecadação municipal, uma vez que a maioria das atividades econômicas, por deficiência nas máquinas fiscalizadoras, não colaboraram com o Município recolhendo os impostos devidos (LEAL *et al.*, 1996).

Figura 26 – Trapiche em madeira para a atracação de barcos, no ano de 1983



Fonte: OLIVEIRA, R. (2005, não paginado).

O Distrito de Miritituba foi oficialmente criado pela Lei Municipal nº 1.178, de 19 de outubro de 1993 (ITAITUBA, 1993), com uma população estipulada em 25.000 pessoas, sendo que a maior concentração ainda estava na zona rural com 18.400 pessoas (LEAL *et al.*, 1996, p. 151). A sede distrital ficou dividida em dois bairros principais: o do DNER e o do INCRA, conforme sua ocupação inicial identificada anteriormente. O fornecimento de energia se caracterizava como misto, sendo 30% proveniente de geradores remanescentes do INCRA e do DNER, complementado por dezenas de outros pequenos geradores particulares. O abastecimento de água também possuía dois sistemas independentes, sendo um em cada bairro. Ainda havia um posto de telefonia da TELEPARÁ, três escolas municipais de 1º a 2º graus, um posto de saúde operado por um único enfermeiro que realizava pequenos atendimentos, e um posto de destacamento da Polícia Militar. Como principais atividades econômicas desempenhadas no distrito, destacava-se a agricultura remanescente do PIC; a Petrobrás Distribuidora, dotada de grande área, composta por tanques de armazenagem de combustíveis que chegavam por meio de balsas; uma fábrica de palmito; e uma grande serraria (LEAL *et al.*, 1996).

No final da década de 1990, a crise da atividade garimpeira foi intensificada e o comércio do ouro teve uma queda substancial, restando na cidade de Itaituba aproximadamente 40 estabelecimentos de compra de ouro, dentre as quais, apenas 6 ou 8 estavam “devidamente legalizados” (LIMA, 1994, p. 106). Por outro lado, novas perspectivas decorreram do sistema TRAMOESTE¹²², cuja inauguração foi no dia 16 de julho de 1999, em uma cerimônia com a participação do governador Almir Gabriel e do prefeito Edilson Dias Botelho, momento em que foi erguida uma torre (Figura 27), representando “sem dúvidas, a maior festa já vista pela população de Itaituba”, como descreveu Oliveira, R. (2005):

[...] foi instalada uma faixa luminosa com mais de 20 metros, no Campo da Johil, local onde foi realizada a grande inauguração. Foi construída uma torre com 36 metros de altura, que foi iluminada quando o governador acionou a marreta fazendo chegar à Itaituba a energia gerada em Tucuruí. Após a solenidade da inauguração, aconteceu o show da cantora Roberta Miranda. A solenidade iniciou às 17:00 horas, com maciça participação da população Itaitubense. Com o Linhão de Tucuruí, o sonho virou realidade,

¹²² O programa energético do Estado do Pará, com o apoio do governo federal, através do programa “Brasil em Ação” implantou o sistema TRAMOESTE, que interligou a UHE de Tucuruí (PA) com os Municípios paraenses de: Altamira, Vitória do Xingu, Anapu, Brasil Novo, Uruará, Medicilândia, Rurópolis, Placas, Itaituba, Trairão, Santarém e Belterra, além de localidades ao longo da Rodovia Transamazônica (PARÁ, 1998).

agora as expectativas de desenvolvimento e progresso tornaram-se mais fortes (OLIVEIRA, R., 2005, não paginado).

No entanto, a expectativa de progresso e desenvolvimento pouco se consolidou na melhoria da qualidade de vida, ainda que a disponibilidade de energia nas residências tenha contribuído de certa forma para tal. Os maiores beneficiados com a chegada da energia de Tucuruí foram o setor madeireiro e a indústria de cimento Caima, do grupo João Santos, que finalmente iniciou suas atividades, até então restritas à extração do calcário. Destaca-se, igualmente, o recebimento de incentivos fiscais locais por vinte e cinco anos, com a isenção total do pagamento de impostos e equivalentes, tais como: “taxas, alvarás, contribuições e licenças, da competência tributável deste Município, atualmente existentes ou que venham a ser posteriormente criados, que incidam ou venham a incidir sobre a referida empresa” (ITAITUBA, 2000, p. 1).

Figura 27 – Torre erguida no campo da Johil para a inauguração do Tramoeste, em Itaituba, em 1999



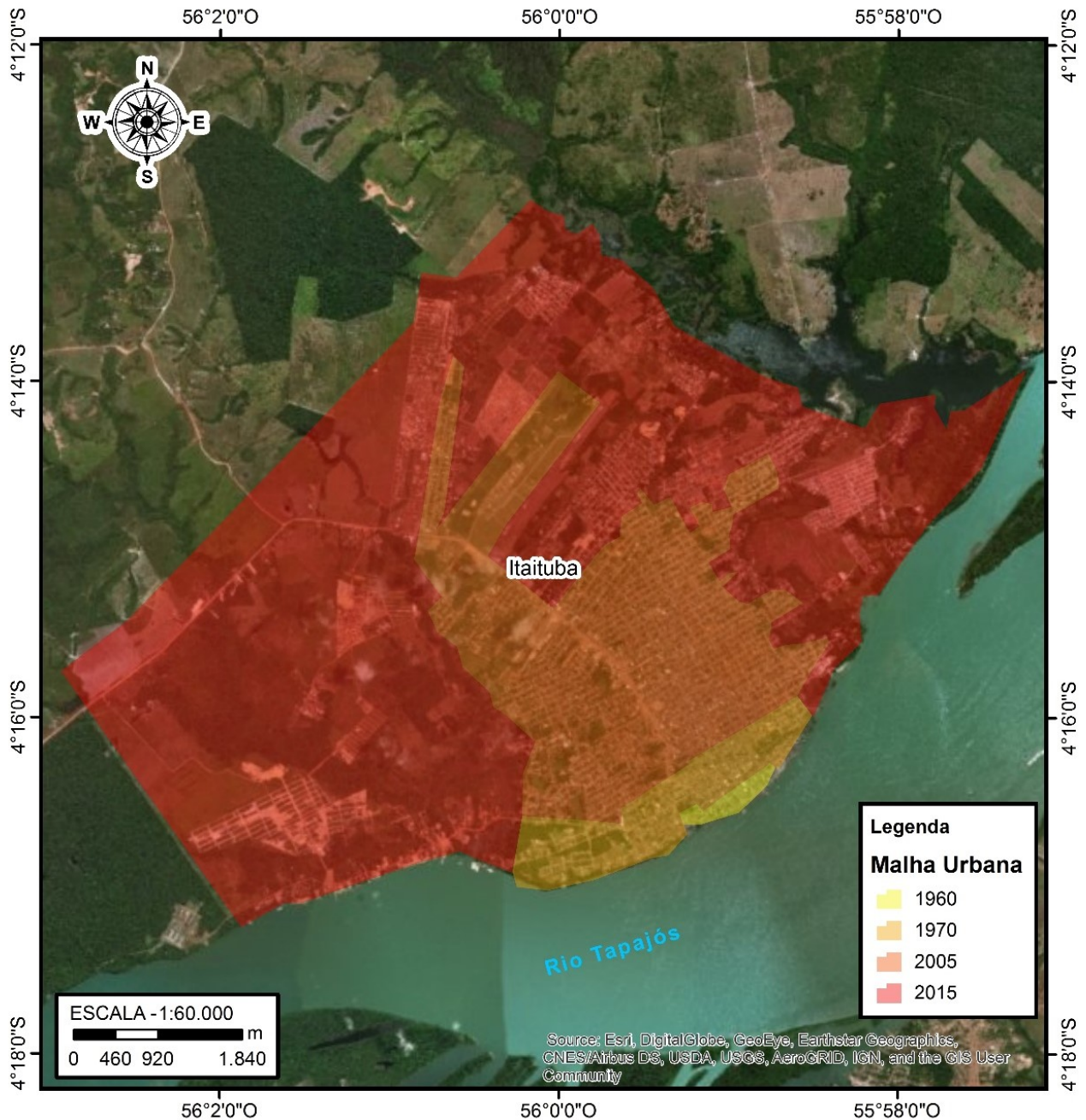
Fonte: OLIVEIRA, R. (2005, não paginado).

No início da década de 2000, novas perspectivas se abriram para a atividade garimpeira diante de uma nova supervalorização do ouro no mercado internacional, que repercutiu na reabertura de inúmeros garimpos na bacia do rio Tapajós. O uso de equipamentos pesados influenciou uma nova configuração dessa atividade, mormente devido à necessidade de mão de obra especializada para operar o maquinário. Assim, muitos dos garimpeiros tradicionais não se inseriram nesse novo padrão e mantiveram suas técnicas para a extração do ouro entendidas como ultrapassadas, mesmo que isso trouxesse menos produtividade e rendimento (SCHUBER, 2013). Esse cenário ainda teve a forte influência da nova dinâmica trazida pela política neodesenvolvimentista, com a imposição de novas articulações e racionalidades, de ordem local e global, devido à confluência em seu território de diversos projetos de cunho mineral, logístico e energético, os quais ainda não tiveram seus efeitos sinérgicos avaliados, especialmente, na esfera urbana.

Diante desse novo contexto, a tecnosfera presente na cidade teve um incremento considerável quantitativa e qualitativamente, que pode ser exemplificado na área de educação pela instalação dos campi do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia (IFPA), em 2008, e da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA), em 2011; na área da saúde, pelo início da construção do Hospital Regional, em 2016; na área habitacional com diversos loteamentos; e ainda, na área comercial, com a chegada de grandes redes de lojas de departamento, como por exemplo as Lojas Americanas e a Gazin.

Essa nova configuração da tecnosfera local será analisada mais detalhadamente no capítulo 4. Porém, neste momento, cabe destacar que a malha urbana da cidade está se espraiando por meio da rápida expansão no sentido noroeste, seguindo a Rodovia Transamazônica (BR-230), distanciando-se cada vez mais do centro comercial principal, como é possível observar no Mapa 02, revelando um processo de reestruturação espacial seguindo por uma intensa valorização do solo urbano.

Mapa 02 - Evolução da Malha Urbana de Itaituba



<p>LAENA Lab. de Análises Espaciais do NAEA Prof. Dr. Thomas Peter Hurtienne</p> <p>UFPA</p>	<p>INFORMAÇÕES TÉCNICAS</p> <p>Fonte: IBGE, 2018/ ANA, 2016/ Datum Horizontal: SIRGAS-2000</p>	<p>ELABORAÇÃO</p> <p>Geógrafo: Wellington Fernandes Organização: Eliana Schuber Data: 15/07/2019</p>
--	---	--

O Mapa 02 demonstra o núcleo inicial da cidade às margens do rio Tapajós, na cor amarela. O primeiro momento de expansão da malha urbana, abrangendo a área na cor laranja, teve como limitante o igarapé Oriundo, como fora exposto anteriormente. O segundo momento, na cor ocre, já demonstra a força que a abertura da Rodovia Transamazônica exerceu no crescimento da cidade, mantendo o vetor principal segundo seu traçado. Por sua vez, o terceiro momento, delimitado na cor vermelha, coincide com o perímetro urbano delimitado na revisão do Plano Diretor (ITAITUBA, 2015a), e mostra o espraiamento dessa malha urbana, tendo como vetores tanto a Rodovia Transamazônica, como o rio Tapajós.

A nova dinâmica imobiliária foi incentivada tanto pela implementação de políticas de ofertas de crédito, como também pela perspectiva de implantação de “grandes objetos” técnicos relacionados aos eixos de energia, logística e mineral. A criação de novos espaços residenciais ocorreu pela iniciativa privada, mediante ações conduzidas por empresas incorporadoras e agentes individuais e, também, pela iniciativa governamental proveniente do Programa MCMV.

Como consequência, identifica-se o crescimento dos bairros periféricos e a transformação de áreas rurais das imediações em loteamentos, além da multiplicação de pequenas “invasões” de áreas consideradas ambientalmente frágeis, como as Áreas de Proteção Permanente (APPs) de rios e igarapés. Assim sendo, isso agrava o padrão regional de ocupação que, historicamente, não acompanhou investimentos no setor de saneamento básico e outros equipamentos urbanos, para suportar a demanda preexistente e a que está se instalando ao longo desses anos, intensificando a problemática ambiental urbana nessa importante cidade da sub-região do Tapajós.

3 O NEODESENVOLVIMENTISMO E OS “GRANDES OBJETOS” NO TAPAJÓS

Conforme já analisado até este momento, o projeto político-econômico instaurado no Brasil no início da década de 2000, denominado como neodesenvolvimentismo, promoveu uma retomada do modelo intervencionista com o direcionamento de grandes investimentos em infraestrutura; iniciativa esta 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. Dentre os investimentos previstos na Amazônia, destacam-se os destinados ao setor elétrico, anunciados como prioritários em face do aumento da demanda nacional do consumo e da expansão das atividades industriais, e ao setor de transportes (logístico), necessários em face dos novos arranjos espaciais das atividades produtivas das *commodities*.

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, por seu turno, eram pertencentes aos eixos logístico, energético e mineral, com 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 vem direcionando 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 é a implantação do Complexo Hidrelétrico do Tapajós e, em segundo plano, das Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs), planejadas sobre o rio Tapajós e seus afluentes. O eixo mineral, por seu turno, mantém 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”¹²³ (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 capítulo 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. Parte-se do entendimento de que essa cidade vem exercendo forte centralidade no referido subespaço desde as atividades econômicas da borracha e do garimpo, tal como fora abordado no capítulo anterior, assumindo um papel de gestão e de comando sob outros centros urbanos (cidades, distritos ou núcleos populacionais diversos).

Assim, na primeira seção serão apresentadas as principais ações que tomam a região do tapajós como estratégica na implantação dos eixos de desenvolvimento regional, desde as políticas de integração da década de 1970 até o estabelecimento da “nova ordem” neodesenvolvimentista. Em seguida, busca-se identificar e caracterizar o sistema técnico neodesenvolvimentista, com seus sistemas de objetos e de ações que foram planejados para a sub-região do Tapajós. Por último, evidencia-se o cenário caracterizado por esses novos sistemas técnicos no reforço dado à centralidade que a cidade de Itaituba exerce historicamente nessa sub-região.

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

A sub-região do Tapajós, seguindo a regionalização elaborada pelo governo do Pará, em 2007, corresponde à Região de Integração do Tapajós (RI TAPAJÓS), composta pelos Municípios de Aveiro, Jacareacanga, Novo Progresso, Rurópolis,

¹²³ No período técnico-científico informacional, também denominado como globalização, o espaço é cada vez mais artificializado e comandado pela técnica, pela ciência e pela informação. Nesse contexto, os objetos geográficos são “intencionalmente concebidos para o exercício de certas finalidades, intencionalmente fabricados e intencionalmente localizados” (SANTOS, [1996] 2006, p. 226) por meio de um discurso que é mercantil e, ao mesmo tempo, simbólico, voltado ao atendimento das demandas dos atores hegemônicos/corporativos (SANTOS, [1994] 2008a).

Trairão e Itaituba¹²⁴, totalizando uma área territorial de 189.612 km², ou seja, aproximadamente 15% do território paraense (IDESP, 2014). Essa sub-região 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, como abordado no capítulo anterior.

A abertura das rodovias federais Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163) marcou a imposição de uma lógica diferenciada de ocupação, na qualidade de novos eixos de desenvolvimento regional e seus consequentes acréscimos técnicos, refletindo na redução dos fluxos e dinâmicas por intermédio do rio Tapajós. Conforme observa Corrêa, R. (1987), o transporte rodoviário se torna o principal articulador do espaço regional e rompe com a exclusividade do padrão dendrítico, configurando uma rede urbana de maior complexidade funcional na região.

Por outro lado, o projeto de integração nacional também propagou um processo amplo de federalização do Estado do Pará, com grande impacto na sub-região do Tapajós, onde atingiu um patamar de 92% do seu território federalizado na década de 2000. Inicialmente, ressalta-se que esse processo esteve associado à transferência de terras para a colonização oficial, às margens das rodovias recém-inauguradas, e, ainda, à delimitação do Parque Nacional da Amazônia (PARNA)¹²⁵ e da base militar da Serra do Cachimbo. Posteriormente, houve uma sucessão de ações que visaram à regularização fundiária, à demarcação de Terras Indígenas (TIs) e à criação de Unidades de Conservação (UCs) federais (IDESP, 2014). Diante desse cenário, estabeleceram-se conflitos de disputas pelas terras e pelos recursos naturais entre diversos agentes, que foram, e ainda são, intensificados à medida que se estruturam novas bases econômicas e políticas de ordenamento territorial na região.

¹²⁴ Ver mapa 01.

¹²⁵ É uma Unidade de Conservação de Proteção Integral, criada pelo Decreto n° 73.683/74 (BRASIL, 1974), como uma das ações do Programa de Integração Nacional (PIN), logo após a construção da Rodovia BR-230 (Transamazônica). Os limites do PARNA sofreram alterações em três momentos: o primeiro, de redução em 6000 ha através do Decreto n° 90.823/85 (BRASIL, 1985); o segundo, de ampliação, em 167.379 ha pelo Decreto s/n° de 13/02/2006 (BRASIL, 2006b); e o terceiro, novamente de redução, que compreendeu a exclusão de 6,7% de sua área total, em virtude da viabilização da UHE SL Tapajós e de ações relativas à colonização em face de conflitos sociais (IDESP, 2014).

A promulgação da Constituição Federal de 1988¹²⁶ trouxe um amplo movimento de revisão da malha político-administrativa do País e de reordenamento político e institucional que foi expresso no incremento da municipalização do território. Segundo Rocha (2013), a redefinição do papel institucional dos diversos níveis de poder e governo beneficiou a criação deliberada de novos Municípios. Nesse sentido:

[...] o processo de redemocratização do Estado brasileiro, durante os anos de 1980, alterou profundamente os rumos até então seguidos pela sociedade brasileira, com a redefinição do papel institucional dos diversos níveis de poder e governo, o que beneficiou as unidades político-administrativas regionais e locais, principalmente os Municípios. As mudanças políticas e institucionais possibilitaram a definição de novos critérios de criação de novos Municípios e de novos mecanismos de autonomia política. O marco institucional dessa transformação política e mudanças nas feições institucionais foi a promulgação da Constituição de 1988. A partir da nova Carta Magna, construiu-se todo um arcabouço jurídico que possibilitou um novo ordenamento federativo e um novo “pacto federativo”. A redefinição das normas induziu à mudança da configuração político-territorial municipal de todos os Estados brasileiros (ROCHA, 2013, p. 216).

Na Amazônia Legal, assim como em todo o território nacional, esse movimento foi significativo. Nesse contexto, o Estado do Pará saltou de 83 unidades político-administrativas, em 1970, para 143 Municípios no ano de 2003, ou seja, um acréscimo de 60 novas unidades¹²⁷, que se distribuíram de forma difusa no território estadual, especialmente em espaços que sofreram processos de modernização (EMBRAPA, 2010). Assim, tem-se na sub-região do Tapajós a criação do Município de Rurópolis, ainda na década de 1980, a partir do desmembramento do Município de Aveiro, além da criação dos Municípios de Jacareacanga, Novo Progresso e Trairão¹²⁸, decorrente do desmembramento do Município de Itaituba, na década de 1990.

O processo urbano inicial desses novos Municípios apresentou forte vinculação aos fluxos migratórios dominantes por eixos rodoviários. Os Municípios consolidados ao longo da Rodovia BR-230 estavam vinculados à colonização oficial

¹²⁶ A promulgação da Nova Constituição Federal (BRASIL, 1988) impulsionou a criação de novos Municípios no Brasil, visto que transferiu para as assembleias estaduais a competência legal de gerenciar o processo de divisão territorial, além de apresentar a definição de Município como ente federativo. Outrossim, promoveu a descentralização político-administrativa e tributária.

¹²⁷ Desse total, 21 Municípios emergiram entre 1982 e 1988; 26 em 1991; três em 1993; três em 1994 e nove em 1996 (EMBRAPA, 2010).

¹²⁸ O Município de Jacareacanga foi criado através da Lei n° 5691/1991 (PARÁ, 1991a); o de Novo Progresso através da Lei n° 5700/1991 (PARÁ, 1991b), e o de Trairão através da Lei n° 5695/1991 (PARÁ, 1991c).

do PIC Altamira e do PIC Itaituba. Por outro lado, os Municípios ao longo da BR-163 foram estabelecidos por migrações espontâneas, basicamente com origens nos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, interessadas no estabelecimento da agricultura, da pecuária e da atividade garimpeira. A esse processo, que foi analisado no capítulo anterior (item 2.2), cabe acrescentar a dinâmica imposta ao eixo da BR-163 mediante a instituição da reserva garimpeira do Tapajós, em julho de 1983 (BRASIL, 1983), pelo Ministério de Minas e Energia (MME), nos mesmos moldes adotados no garimpo de Serra Pelada¹²⁹ (EMBRAPA, 2010).

Como uma das consequências desse fato, tem-se a construção da Rodovia Transgarimpeira, responsável por conectar os principais pontos de garimpo com a Rodovia BR-163, visando uma redução dos custos de operação da atividade garimpeira com a ampliação da utilização do transporte rodoviário em substituição ao transporte aéreo. No entanto, alguns estudos apontam que a decisão da implementação desse eixo rodoviário não foi baseada apenas na redução dos custos dessa atividade:

[...] o governo federal tinha tomado a decisão de fechar o garimpo de Serra Pelada no final do ano de 1983, e entregar a área no ano seguinte a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), concessionária da área. Prevendo uma pressão muito forte dos garimpeiros despejados da Serra Pelada para outras áreas de trabalho, o governo temia invasões das áreas sob concessões de pesquisa que várias empresas mantinham no sul do Pará e ao redor de Carajás. Procurou-se então uma alternativa para os garimpeiros da Serra Pelada, que iam perder os seus lugares de trabalho. Dentro dessa lógica o Tapajós se oferece como alternativa para essa população e a estrada é pensada como meio para facilitar o acesso. No entanto o Tapajós não é visto apenas como receptor dos garimpeiros a serem expulsos da Serra Pelada mas também como área de atuação para empresas de mineração, cujas atividades de prospecção ficariam muito mais baratas após a conclusão da estrada. A criação da reserva garimpeira obrigou todas as empresas concessionárias de alvarás de pesquisa dentro da reserva de apresentar dentro de três anos o relatório final das pesquisas, sob o risco de perder os seus direitos (EMBRAPA, 2010, p. 87).

¹²⁹ A década de 1980 é marcada pela corrida aurífera ao sul do Pará, produzida pela descoberta de Serra Pelada, dentro da área de concessão da empresa estatal CVRD, na região de Marabá. Visando arrecadar divisas dessa atividade e pagar suas contas do petróleo importado, o Governo Federal mobilizou o Ministério de Minas e Energia (MME) para atuar em mecanismos de controle exclusivamente sobre a área de Serra Pelada, deixando as demais áreas garimpeiras livres de qualquer intervenção e supervisão. Essa atuação ficou restrita ao controle da arrecadação de impostos, sendo que o núcleo urbano era completamente desprovido de infraestrutura básica para seus moradores. A intervenção nos garimpos do Tapajós ocorre nesses mesmos moldes, com objetivo de possibilitar o aumento da produção de ouro e a redução da sonegação do ato de venda (SCHUBER, 2013).

Decerto, a Rodovia Transgarimpeira, concluída em 1986, foi essencial para o auge da produção de ouro do Tapajós, atingida no entremeio das décadas de 1980 a 1990, a partir do incremento dado ao quantitativo de mão de obra e da redução significativa dos custos de operação. Nesse sentido, tal cenário trouxe o estabelecimento de novas relações comerciais entre as nucleações urbanas da sub-região do Tapajós, dando destaque ao fortalecimento daquelas localizadas ao longo da BR-163, como polos de abastecimento dos garimpos (EMBRAPA, 2010, p. 90). Porém, cabe ressaltar que esse fato não reduziu a centralidade exercida pela cidade de Itaituba, mas, sim, reforçou-a no que tange aos serviços educacionais, médicos, transportes, institucionais etc., diante de um vertiginoso crescimento de sua população que fora registrado nesse mesmo período, como será destacado mais adiante neste capítulo.

Outro ponto a ser considerado acerca do eixo da BR-163 é a vinculação existente entre as atividades econômicas do garimpo, da exploração madeireira e da pecuária. A atividade madeireira se destacou pela forte interação com as demais, que a utilizam como forma de “fazer caixa para gerar pequenas ou grandes rendas” (CASTRO, 2007, p. 115), e, ainda, precede a implantação da pecuária, especialmente após a década de 1990. O documento da Comissão Pastoral da Terra (SAUER, 2005) identificou a sucessão entre as atividades de extração madeireira e de pecuária, especialmente a partir do fluxo de migrantes do norte do Mato Grosso para o sudoeste paraense:

[...] com o esgotamento da matéria-prima na região de Sinop, centro regional do norte matogrossense, muitas madeireiras mudaram-se (e continuam se mudando) para o trecho paraense da BR-163, com destaque para o município de Novo Progresso e as localidades de Castelo dos Sonhos e Moraes de Almeida. [...] A exploração clandestina da madeira vai alimentando serrarias que abastecem principalmente o mercado nacional, via Mato Grosso. Uma parte menor é exportada por Santarém. [...] Com grandes áreas disponíveis sem controle do Estado, muitos pecuaristas da região sul do País e do Estado do Mato Grosso passaram a investir em compras de terras e floresta. A disponibilidade de madeira com valor comercial capitalizou e foi a principal fonte de financiamento para garantir a implantação das grandes áreas de pastagens. A facilidade de escoamento do gado e beneficiamento da carne e derivados, pela existência de uma rede de frigoríficos no Mato Grosso, são incentivos a mais para a expansão da pecuária na região. [...] A exploração florestal desenfreada passou a dar suporte à continuidade de grandes áreas desmatadas, com o investimento do dinheiro da madeira em gado. Logo depois da retirada das espécies de maior valor no mercado, como mogno, as áreas foram convertidas em grandes áreas de pasto (SAUER, 2005, p. 114-116).

Assim, o fluxo migratório, motivado pela expansão da frente madeireira diante do esgotamento da matéria-prima no Estado do Mato Grosso, gerou uma série de conflitos sobre a posse da terra e o aumento do desmatamento florestal na sub-região do Tapajós. Por outro lado, as atividades econômicas de extração madeireira e de pecuária desenvolvidas nessa região também receberam incentivos enquanto novos investimentos para a renda do ouro, difundindo áreas de pastos (grandes latifúndios) ao longo da Rodovia Transgarimpeira.

Conforme Castro (2007), as lógicas internas do setor madeireiro revelam que não há uma única dinâmica do setor estabelecida em áreas interconectadas, mas, sim, “estratégias de organização para o acesso aos recursos disponíveis, com a racionalidade da ação, a constituição de redes e a capacidade de integração ao mercado” (CASTRO, 2007, p. 113). Para a autora, trata-se de uma região tensionada por um conjunto de interesses convergentes, voltados à disponibilização de seus recursos naturais, com vários tipos de problemas:

[...] problemas fundiários, índices elevados de grilagem de terras, violência, atividades econômicas ilegais, concentração da terra e conflitos socioambientais com populações tradicionais. É uma área das mais importantes no Pará e no Mato Grosso em função da grande diversidade biológica, das potencialidades naturais (como as províncias florestal e mineral) e culturais, que evidenciam uma heterogeneidade de situações sociais e étnicas interagindo com ecossistemas ricos em recursos naturais (CASTRO, 2007, p. 108).

Essas dinâmicas se materializaram em intensas disputas por terras e territórios, com um lado voltado à lógica de preservação, defendida pelos movimentos sociais em alianças com organizações não governamentais e agências internacionais, e outro, à lógica da produção que tem suas bases na natureza enquanto fonte de riquezas e melhores condições de vida (BECKER, 2004). Após a década de 1990, esse cenário¹³⁰ se transfigurou em projetos para o desenvolvimento regional, cuja demanda se efetuou sob diferentes formas, pacíficas ou não, revelando o que Becker (2004) denominou de vetores de transformação regional: o vetor tecnoindustrial (VTI) e o vetor tecnoecológico (VTE). A autora

¹³⁰ Para Becker (2004), o referido cenário é composto pelos seguintes fatores: a resistência de populações tradicionais (índios, seringueiros, ribeirinhos, ex-colonos) à expropriação de seus territórios e identidades; o esgotamento do nacional-desenvolvimentismo e a crise do Estado brasileiro; a pressão ambientalista, nacional e internacional, contra o uso predatório da natureza e por um padrão de desenvolvimento sustentável através da cooperação internacional financeira e técnica; a resposta do governo brasileiro a essas pressões por meio da aceitação de projetos e programas com parcerias de atores internacionais, a de uma política ambiental.

observa que o estabelecimento do VTE trouxe um novo padrão de desenvolvimento para a Amazônia:

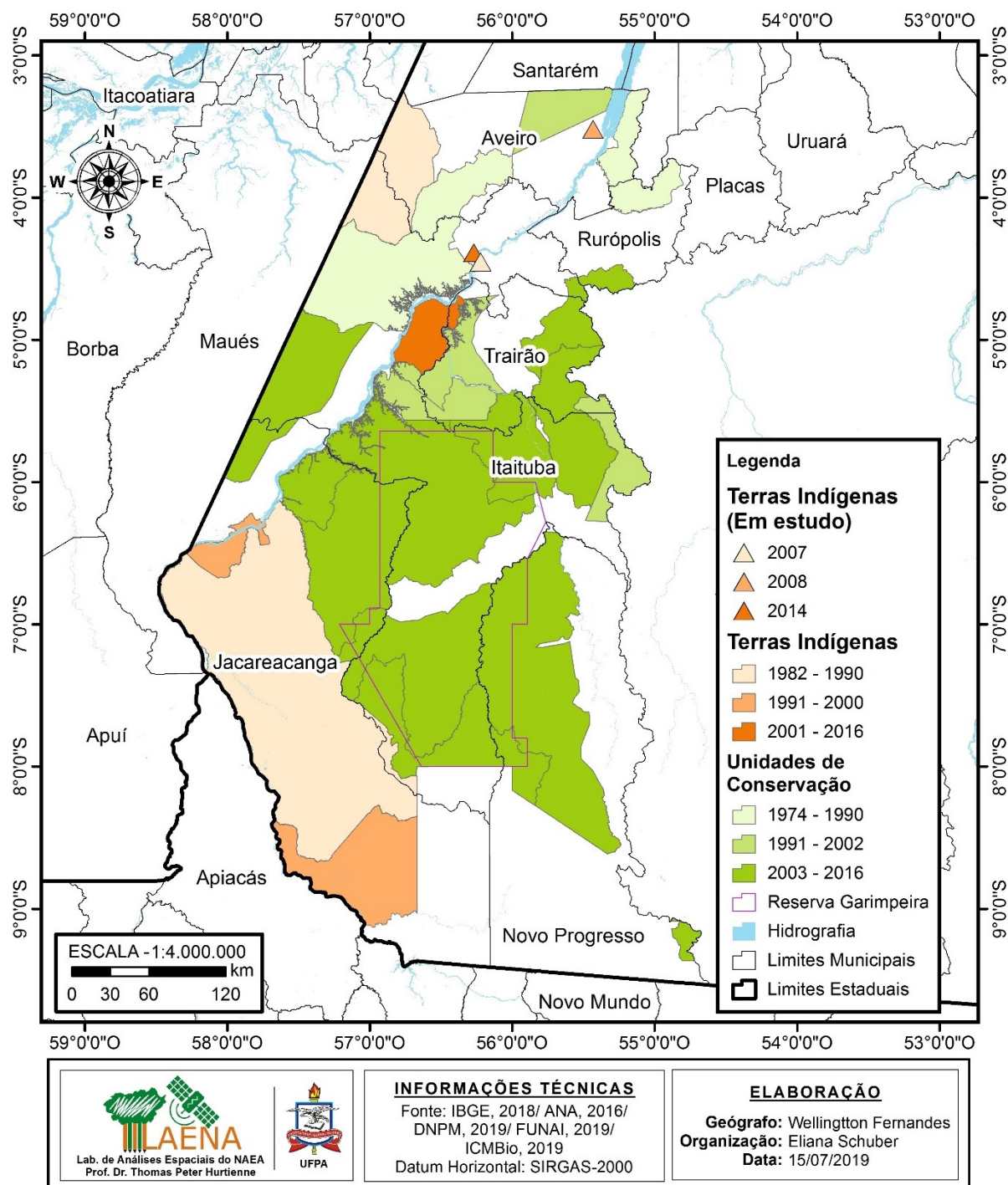
[...] iniciativas inovadoras de populações tradicionais constituíram a base inicial do vetor tecno-ecológico. Se o objetivo era garantir a sobrevivência mediante a manutenção do acesso à terra e à floresta, e a Igreja Católica contribuiu decisivamente para esse propósito. A proteção da biodiversidade tornou-se um segundo objetivo, explícito, à medida que receberam apoio variado de ONGs, organizações religiosas e agências governamentais, sobretudo internacionais. Nesse processo, geraram novas estratégias de posse e gestão de terra, novas formas de uso e proteção da biodiversidade, e mesmo novos conceitos (a prática social precedendo, mesmo, a investigação científica) (BECKER, 2004, p. 104).

No âmbito da sub-região do Tapajós, esse contexto refletiu na amplitude da federalização do território, iniciada na década de 1970 com as ações do PIN, por meio da demarcação de UCs e de TIs, as quais, posteriormente, compuseram o mosaico de unidades de conservação no Tapajós (BRASIL, 2006b). Esse ato, do então presidente Lula, instituiu um aumento na área do PARNA da Amazônia, bem como no estabelecimento de sete outras áreas protegidas, totalizando mais de seis milhões de hectares de terras que, teoricamente, estariam fora do mercado, na contracorrente das forças econômicas. Atualmente, as áreas protegidas constituem um total de 121.694,17 km² de seu território (IDESP, 2014), o que representa 64,19% entre UCs de uso sustentável, UCs de proteção integral e TI, conforme também pode ser observado no Mapa 03, que também apresenta a periodização referente às suas datas de criação.

O quadro atual do domínio da União sobre o território da sub-região do Tapajós atinge cerca de 90%, somando-se às terras sob jurisdição do INCRA (4,06%), as terras do IBAMA, as Terras Indígenas (65,66%) e as áreas militares (21,97%) (IDESP, 2014, p. 17). Nesse contexto, os povos indígenas se constituem enquanto importantes agentes no cenário político da sub-região do Tapajós e possuem o direito originário e o usufruto exclusivo sobre as terras que tradicionalmente habitam (BRASIL, 1988). No entanto, o procedimento demarcatório de suas terras segue um longo e complexo caminho¹³¹, determinado pelo Estatuto do Índio em 1973 (BRASIL, 1973), cuja última modificação ocorreu em 1996 (BRASIL, 1996).

¹³¹ Segundo as normas vigentes o processo possui sete fases: estudos de identificação; aprovação da Funai; contestações; declarações dos limites da TI; demarcação física; homologação e registro.

Mapa 03 – Evolução das áreas protegidas na sub-região do Tapajós.



Os dados disponibilizados pela FUNAI (2019), sistematizados no Quadro 04, indicam a existência de 10 TIs na sub-região do Tapajós, dentre as quais, apenas três tiveram seus procedimentos demarcatórios¹³² concluídos: a TI Andirá-Marau, a TI Sai-Cinza e a TI Munduruku. Assim, percebe-se que a maioria ainda não alcançou a efetiva regularização, demonstrando a complexidade dos conflitos fundiários existentes nessa sub-região frente aos diversos interesses que incidem diretamente na privação dos direitos constitucionais desses povos.

Quadro 03 – Identificação das terras indígenas na sub-região do Tapajós

TI	ETNIA	MUNICÍPIO	AREA (ha)	POPULAÇÃO	DATA DE IDENTIFICAÇÃO OU DECLARAÇÃO	MODALIDADE
Andirá-Marau ¹	Sateré-Mawé	Parintins, Maués, Barreirinha, Aveiro e Itaituba	788.528,38	13.350	1986	TO
Escrivão ⁵	Mundurukú Maytapu	Aveiro	-	-	2008	TO
<u>Kayabi</u> ²	Kaiabi	Apiacás e Jacareacanga	1.053.257,68	768	1999	TO
<u>Munduruku</u> ¹	Mundurukú	Jacareacanga	2.381.795,78	6.518	1982	TO
<u>Praia do Índio</u> ⁴	Mundurukú	Itaituba	31,5019	125	1986	RI
<u>Praia do Mangue</u> ⁴	Mundurukú	Itaituba	31,8449	168	1986	RI
<u>Sai-Cinza</u> ¹	Mundurukú	Jacareacanga	125.552,08	1.739	1987	TO
<u>Sawré Apompu (Km 43)</u> ⁵	Mundurukú	Itaituba e Trairão	-	-	2014	TO
<u>Sawré Juybu (S. Luiz do Tapajós)</u> ⁵	Mundurukú	Itaituba e Trairão	-	-	2007	TO
<u>Sawré Muybu (Pimental)</u> ³	Mundurukú	Itaituba e Trairão	178.173,00	168	2016	TO

(¹) Regularizada; (²) Homologada; (³) Delimitada; (⁴) Encaminhada a RI; (⁵) Em estudo.

Modalidade: Tradicionalmente Ocupada (TO); Reserva Indígena (RI).

Fonte: FUNAI (2019) e ISA (2019).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

¹³² Segundo a Funai (2019), as fases do procedimento demarcatório das terras tradicionalmente ocupadas são definidas por Decreto da Presidência da República e atualmente consistem: em estudo, delimitadas, declaradas, homologadas, regularizadas e interditadas.

Observa-se ainda no Quadro 03 que a modalidade¹³³ recorrente dessas TIs é a Tradicionalmente Ocupada (TO), representando a ocupação primitiva dessas áreas por esses povos, com exceção da TI Praia do Índio e da TI Praia do Mangue, que se inserem na modalidade de Reserva Indígena (RI), uma vez que possuem um processo de ocupação que se diferencia das demais, estando alocadas no interior no perímetro urbano da cidade de Itaituba, em uma área doada pelo ente público municipal no início da década de 1970.

Sousa (2008) denomina essas terras de “aldeias-urbanas”¹³⁴, cuja origem está associada à migração de Mundurucus de uma região do Alto Tapajós para as aldeias Arubunda-Kerebetiko e Canangoda (na região do rio Cabitutu), após embates com a “sociedade nacional” e alguns conflitos dentro da própria cultura:

[...] estes locais foram ocupados inicialmente pelos primeiros retirantes, que eram as duas famílias que saíram de seu local de formação original, o Alto Tapajós, e estabeleceram moradia em Itaituba em 1968 e 1970 respectivamente. Nesse momento, ambas as terras ocupadas localizavam-se distantes do centro urbano de Itaituba. A constituição dessas aldeias-urbanas somente vai se concretizando com a migração progressiva dos parentes dos primeiros retirantes que, ao longo dos anos, aumentaram o contingente demográfico dessas aldeias-urbanas (SOUSA, 2008, p. 8).

O autor, com base nos estudos realizados pela FUNAI para compor os procedimentos demarcatórios dessas aldeias, descreveu a origem da TI Praia do Índio em decorrência da migração liderada pelo Sr. Inacio Paiço Munduruku, o qual já havia sido extrator de borracha e garimpeiro, e foi descendo o rio Tapajós, realizando várias tentativas de fixar moradias:

[...] essa migração foi realizada pela família do Sr. Inacio Paiço que desceu o rio Tapajós tentando fixar moradia em outras paragens, de onde saiam, por causa dos donos dos terrenos que sempre reivindicavam a posse dos mesmos. Após isso, chegaram ao local onde hoje está situada a aldeia, conseguindo lá permanecer com a ajuda de algumas pessoas que não se opuseram ao estabelecimento dessa família, posto que, ao contrário, ‘doaram’ esse terreno, que na época ficava distante do centro urbano itaitubense (SOUSA, 2008, p. VIII).

A origem da TI Praia do Mangue está associada à própria cultura Munduruku, que levou o Sr. Clementino Ikon Munduruku, após ter sido acusado de feitiçaria, a

¹³³ Nos termos da legislação vigente (BRASIL, 1973, 1988, 1996), as terras indígenas podem ser classificadas nas seguintes modalidades: Terras Indígenas Tradicionalmente Ocupadas; Reservas Indígenas; Terras Dominais e Interditadas.

¹³⁴ O autor destaca que esses índios não vivem dispersos em bairros da cidade de Itaituba como se verifica nas cidades de Altamira, Manaus, e outras cidades amazônicas, mas sim aglutinados nessas duas porções de terras, denominadas como “aldeias-urbanas” (SOUSA, 2008, p. 12).

migrar com sua família em busca de uma nova terra, conforme descreve Sousa (2008, p. 12-13):

[...] segundo a cultura Munduruku, o Pajé (Mamu) da tribo tem a capacidade de desvendar, através de “visões xamânicas”, os motivos causadores de doenças ocorrentes na tribo ou insucessos de quaisquer naturezas experimentados pelos membros da mesma. Algumas vezes, na cultura dessa etnia, o Pajé (Mamu) acusa outros membros de sua aldeia de serem “Pajés-Brabos” (Ibukaypat’ap) e assim de fazerem feitiçarias (Kaoxi) voltadas para o mal, com objetivo de prejudicar os demais índios da aldeia. Essa foi a acusação sofrida por Clementino Ikon Munduruku, líder dos migrantes e fundador do povoamento Munduruku na Praia do Mangue em Itaituba – PA. Clementino Ikon reuniu seus parentes e abandonou sua aldeia, fundando, sete anos depois, a Praia do Mangue, em 1970.

[...]

Segundo relatos do Sr. Amancio Ikon, eles passaram sete anos migrando até chegar a Itaituba. Neste interim, estabeleceram-se em três locais diferentes, residindo até três anos em uma localidade que fica no curso da descida do rio Tapajós. Mas sempre eram expulsos por ‘proprietários’ que, ao descobrirem que estavam estabelecidos nessas terras, apareciam e mandavam-lhes embora. Algumas vezes, para escapar de alguma represália desses ‘proprietários’, deixavam para trás roças e casas. Todavia, ao chegar em Itaituba, o Sr. Clementino procurou o prefeito da época, Sr. Altamiro Silva que lhe forneceu um documento que lhe permitia o estabelecimento de sua família neste local que hoje conhecemos como aldeia Praia do Mangue (SOUSA, 2008, p. 12 e 13).

A condição de “aldeia-urbana” leva Sousa (2008) a identificar variadas ordens de conflitos na estrutura, na organização social e nas questões que envolvem o poder nessas aldeias. Não obstante essa situação, o autor conclui que a estrutura social tradicional do povo Munduruku continua operante, ainda que as “fissuras ocasionadas pelo contato permanente com a sociedade nacional tenham forçado a substituição de alguns de seus elementos” (SOUSA, 2008, p. XV).

Retomando a análise da federalização das terras da sub-região do Tapajós, direcionamos o estudo para o processo de criação das UCs iniciado ainda na década de 1970, com a criação do PARNA da Amazônia e da FLONA do Tapajós. A partir da década de 1990 esse quadro foi ampliado com a promulgação da política ambiental e seus sucessores, decorrentes do Programa Piloto Internacional para Conservação das Florestas Tropicais Brasileiras (PPG-7), conforme exposto no capítulo 1.

De acordo com Becker (2004), essas ações proclamavam o desenvolvimento sustentável, fundamentando-se numa ação descentralizada e participativa para a proteção da natureza, uso sustentável dos recursos naturais e melhoria da qualidade de vida das populações locais, em que subscrevem interesses de controle da informação sobre o saber local e o próprio território pelas entidades governamentais,

ONGs, igrejas, comunidades científicas e corporações, nacionais e internacionais (BECKER, 2004). Nesse sentido, foram criadas, no início da década de 1990, as seguintes FLONAS: Altamira, Itaituba I e Itaituba II; e uma Reserva Extrativista (RESEX), a Tapajós-Arapiuns, ambas caracterizadas como UCs de uso sustentáveis, ou seja, passíveis de concessão florestal¹³⁵.

No início da década de 2000, a ampliação das UCs na sub-região do Tapajós foi marcada por protestos locais, sob o viés da permanência da atividade minerária, destacando como preocupação mais agravante a sobreposição, quase que integral, entre a planejada Área de Proteção Ambiental do Tapajós (APA TAPAJÓS) e a consolidada reserva garimpeira, onde um grande número de garimpeiros retomavam com fervor suas atividades de extração do ouro diante da alta valorização no mercado internacional.

O diagnóstico do Zoneamento Ecológico-Econômico Zona Oeste (ZEE - Zona Oeste)¹³⁶ da área de influência das rodovias BR-163 e BR-230 (EMBRAPA, 2010), apresenta alguns registros dessa movimentação dos agentes locais, com destaque para o documento assinado pelo então presidente da Associação dos Mineradores de Ouro do Tapajós (AMOT), Sr. Ivo Lubrina de Castro, datado de 22 de setembro de 2005, endereçado à “Comissão do Processo de Consulta para a Criação de Unidades de Conservação na Área de Influência Zona Oeste”, que se manifestava diante da constatação que os textos das leis de criação dessas UCs não deixavam explícita a autorização para a continuação do exercício da atividade minerária em seu interior, mesmo com a existência de 17.000 títulos minerários vigentes:

[...] considerando que 60% da economia da região englobada pela Província Aurífera do Tapajós, é baseada na atividade minerária; Considerando que nesta área, hoje, existem 17.000 títulos minerários vigentes, emitidos pelo órgão competente, DNPM, em concordância com o Decreto Lei número 227

¹³⁵ A política de concessão florestal tem como marco legal a Lei nº 11.284/2006 (BRASIL, 2006c) e permite que os governos federal, estaduais e municipais gerenciem seu patrimônio florestal. A floresta concedida permanece em pé, pois os contratos firmados somente permitem a obtenção do recurso florestal por meio das técnicas do manejo florestal e exploração de impacto reduzido. A concessão florestal dá ao concessionário apenas o direito de praticar o manejo florestal, sem que o mesmo tenha a posse da área. Isso significa que as empresas podem extrair produtos madeireiros e não madeireiros e oferecer serviços de turismo (MDA, 2016).

¹³⁶ O diagnóstico do Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) da Área de Influência das rodovias BR-163 (Cuiabá Santarém) e BR-230 (Transamazônica), no Estado do Pará, denominado como ZEE - Zona Oeste, foi instituído pela Lei 7.243/2009 (PARÁ, 2009), determinando a sua primeira etapa - Zona Oeste. Segundo a Embrapa (2010), esse documento busca “orientar o planejamento, a gestão e o ordenamento territorial para o desenvolvimento sustentável, a melhoria das condições socioeconômicas das populações locais e a manutenção e recuperação dos serviços ambientais dos ecossistemas naturais da região” (EMBRAPA, 2010, p. 7).

de 27 de fevereiro de 1967, publicado no D.O.U. na mesma data, Código de Mineração, a qual faz parte da Constituição Brasileira; Considerando que existe uma população de cerca de 70.000 pessoas vivendo no âmbito da Reserva Garimpeira do Tapajós, criada pela Portaria Ministerial, número 882 de 25 de julho de 1983, publicada no D.O.U. de 28/07/1983, portanto, vigente há 22 anos, com respaldo legal do órgão máximo que regula o setor mineral do Brasil, Ministério de Minas e Energia; Considerando que empresas nacionais e estrangeiras, embasadas na legislação brasileira, que garante o direito a exploração e exploração dos recursos minerais do País, bem como por intermédio de opiniões legais de juristas especializados no assunto, hoje, somam investimentos na região de mais de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais); Considerando que a atividade minerária é pontual e localizada, e durante 57 anos de exploração na região, desmatou área equivalente a apenas 3 % do total de sua abrangência, servindo como guardiã e protetora da floresta, com reduzidíssima área de impacto ambiental, mesmo quando praticada de forma artesanal, sem acompanhamento técnico adequado; Considerando que existem empresas legalmente constituídas lavrando depósitos minerais existentes na região, gerando renda para o País, o Estado e o município, através dos tributos e taxas, propiciando oportunidades de emprego e renda para uma população de mais de 2.000 pessoas; Considerando que a exploração e exploração dos bens minerais, de forma tecnicamente correta e sustentável são de interesse nacional, porque geram empregos, fixando o homem à região, e trazem divisas ao município, ao Estado e ao País; Considerando que já existe um ZEE, feito pelo Estado, e aprovado pela Assembléia Legislativa do Estado, onde as informações colhidas e o conhecimento de causa sobre a real situação das áreas antropizadas foi devidamente estudado, considerando o exercício harmonioso das diversas atividades econômicas ativas na região, visando o ordenamento territorial do Estado do Pará, fixando as fronteiras abertas e zonas antropizadas; Considerando que a soma das áreas restritivas, impeditivas e sua ampliação propostas, neste momento, soma das com as já existentes cobrirão mais de 90 % da área territorial dos municípios abrangidos, como é o caso do município de Itaituba; Considerando que a região sudoeste do Estado do Pará é carente de oportunidades de emprego e que a maioria absoluta de sua população vive abaixo do nível da pobreza e que o setor mineral é harmônico com a tradição mineral do povo da região; entendemos que as seguintes atitudes e propostas viriam de encontro aos anseios da população e da atividade mor da região, a mineração. [...] A não criação ou ampliação de áreas de preservação ou de impedimento de qualquer natureza, no interior da Reserva Garimpeira do Tapajós, criada pela Portaria Ministerial número 882, de 25 de julho de 1983, publicada no D.O.U. de 28/07/1983, e vigente há 22 anos. Que os limites das áreas de preservação criadas no entorno da Reserva Garimpeira do Tapajós, seja o mesmo do memorial descritivo dos limites da Reserva Garimpeira do Tapajós, publicados no D.O.U. de 28 de julho de 1983, não os ultrapassando. Que os limites estabelecidos para a área da Floresta Nacional/Estadual Jamanxim sejam redesenhados para comportar os empreendimentos minerais em atividade local, sem prejuízos dos 500 empregos diretos e 2000 indiretos gerados pela atividade minerária industrial na região. Que as áreas de conservação, porventura, criadas na região sejam geridas conforme o Capítulo VI do Decreto número 4.340, de 22 de agosto de 2002, em Gestão Compartilhada com a AMOT (OSCIP) (EMBRAPA, 2010, p. 247-248).

Um outro documento sobre a mesma temática foi elaborado pela Prefeitura Municipal de Itaituba, por meio da sua Secretaria de Mineração e Meio Ambiente, datado de 20 de junho de 2005, afirmando que a demarcação de novas UCs iriam “engessar a economia da região”, na forma como abaixo relata:

O município e Itaituba, assim como seus vizinhos têm sua economia desde a década de 1980 baseadas na extração de ouro através da garimpagem, sendo que hoje esta atividade ainda responde por cerca de 50 % da economia local, sendo complementada pela indústria da madeira, pecuária e agricultura. A proposta atual do Governo Federal vem engessar a economia da região uma vez que, sua proposta visa criar reservas em mais de 80 % do território do município, o que certamente irá dificultar as atividades que hoje vem sendo desenvolvidas. Em nossa opinião é necessária a preservação de áreas de interesse principalmente da biodiversidade, mas se fazer como está sendo feito sem estudos aprofundados de detalhes para se saber principalmente sobre o homem que habita e vive com dificuldades nesta região, é no mínimo incoerente. Para tanto seria necessário um estudo detalhado, ouvindo os governos e sociedade local, de todas as variáveis existentes na área (como, por exemplo, fauna, flora, geologia, potencial turístico, infra-estrutura, ocupação humana, economia, etc.), ou seja, um ZEE em detalhe para se saber os potenciais e em cima desses estudos propor com maior segurança e critérios técnicos a criação de reservas na região. Também, ressaltamos que a criação de reservas por si só não resolverá os problemas ambientais da região, uma vez que temos exemplos como o Parque Nacional da Amazônia, que até hoje não teve sua demarcação concluída, não conhecemos seu plano de Manejo e pior existe apenas um agente para tomar conta de cerca de um milhão de hectares que compõem o referido Parque. Situação mais precária ainda é a das Florestas Nacionais Itaituba I e Itaituba II, onde não existe nem um agente para fiscalizar, e nela se faz de tudo o que é proibido em uma Flona, extração de madeira e palmito, mineração, pecuária, agricultura, etc. Para concluir crer-se que a melhor solução seria a responsabilização do cidadão por sua área. Mas para isso é necessária a reestruturação do INCRA, principalmente com um sistema informatizado de controle de áreas protocoladas e tituladas, para que o mesmo possa titular o cidadão e assim os órgãos ambientais (Federal, Estadual e Municipal) possam responsabilizar o mesmo pelos atos ilegais que venham cometer. Além da estruturação do INCRA é necessário também fortalecer os órgãos ambientais nas três esferas, com sistemas de monitoramento por satélite diminuindo a necessidade de um número muito grande de agentes ambientais nesses órgãos e melhorando a eficiência da fiscalização. Dessa forma, com a titulação e conseqüente responsabilização do cidadão por sua propriedade, com a estruturação dos órgãos ambientais para monitorar e fiscalizar com eficiência, terá o tão sonhado e decantado “Desenvolvimento Sustentável”, caso contrário continuaremos andando na contramão do desenvolvimento e preservação do meio ambiente (EMBRAPA, 2010, p. 248-249).

Esses documentos anexados ao diagnóstico da Embrapa (2010) demonstram a grande relevância econômica da atividade garimpeira para o Município de Itaituba e a sub-região do Tapajós, com uma dependência informada de aproximadamente 50%, bem como as articulações iniciais da indústria mineral (nacional e estrangeira) a esta atividade. Ressalta-se, também, as observações inerentes ao sentimento de exclusão dos agentes locais nesse processo de demarcação das UCs, solicitando ainda que fossem elaborados estudos aprofundados que abarcassem suas especificidades. Ademais, tem-se o questionamento acerca dos efeitos da demarcação dessas áreas em proporcionar a efetiva proteção contra o desflorestamento, uma vez que relatam atividades irregulares de exploração nas

experiências anteriores (o PARNA da Amazônia e as FLONAs Itaituba I e II). Por fim, ainda levantam a questão da necessidade de regularização fundiária na região e, mesmo sem se aprofundar, salientam que a ausência de titulação das terras impede a responsabilização pelas ações de degradação ambiental.

No dia 13 de fevereiro de 2006 foi decretado o estabelecimento das UCs conforme o conteúdo e a forma que fora planejado originalmente pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA), desapoando toda a manifestação contrária articulada pelos agentes locais. As UCs criadas se dividem em dois grupos: as de Uso Sustentável (formado por FLONAs, RESEXs e APAs); e as de Proteção Integral (abarcando três PARNAs), aumentando expressivamente a área de UCs no oeste do Estado do Pará, reconhecida como uma área de extremo conflito:

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou nesta segunda-feira (13) decretos que aumentam em 6,4 milhões de hectares as áreas de Unidades de Conservação no oeste do Pará. A partir dessa nova medida, a Amazônia passa a ter 45.803.297 de hectares de Unidades de Conservação. Até 2003, elas se estendiam por 30,7 milhões de hectares da Amazônia. Isso significa que houve um aumento de 15,1 milhões de hectares de Unidades de Conservação, todas criadas em áreas de extremo conflito (MATTOS, 2006, não paginado).

No mesmo dia de criação das UCs, o presidente Lula também decretou a consolidação do 1º Distrito Florestal Sustentável (DFS) do País, o DFS da BR-163, como parte do Plano BR-163 Sustentável, o qual foi estruturado em torno de quatro temas: a) ordenamento territorial e gestão ambiental; b) fomento a atividades produtivas; c) infraestrutura; e d) inclusão social e cidadania. A partir desse plano, Mattos (2006) destaca que:

[...] o governo pretende, de um lado, ampliar a infra-estrutura local, favorecendo a integração econômica da região com o restante do país, e, de outro, garantir a conservação do meio ambiente e melhoria da qualidade de vida da população. Foi com base no Plano, que o Ibama concedeu recentemente a licença ambiental para o asfaltamento da estrada. Essas são as primeiras conseqüências concretas do novo marco regulatório das florestas públicas, recentemente aprovado pelo Congresso Nacional e que aguarda a sanção presidencial. "A nova lei prevê um período de transição até que fique pronto o Plano Anual de Outorga de cada floresta pública que será licitada. Quando lícita a área, já se sabe o que será feito nela. E as medidas anunciadas hoje vão na mesma direção, do desenvolvimento sustentável", acrescentou a ministra Marina Silva (MATTOS, 2006, não paginado).

Diante desse novo contexto, as áreas das UCs federais representam mais de 90% do território da sub-região do Tapajós, conforme discriminadas nas informações sistematizadas no Quadro 04.

Quadro 04 – Unidades de Conservação Federal na sub-região do Tapajós

Categoria	UC	Ato de criação	Área total (ha)	Município					
				Itaituba	Jacareacanga	Trairão	Novo Progresso	Rurópolis	Aveiro
Uso sustentável	APA do Tapajós	Decreto s/nº, de 13 de fevereiro de 2006 / Lei nº 12.678, de 25 de junho de 2012	2.040.416,81	x	x	x	x		
	FLONA de Altamira	Decreto nº 2.483 de 02 de fevereiro de 1998	724.965,51	x					
	FLONA do Crepori	Decreto s/nº de 13 de fevereiro de 2006	740.388,39		x				
	FLONA do Amanã	Decreto s/nº de 13 de fevereiro de 2006 / Dec. s/n de 11 de maio de 2016	682.561,02	x	x				
	FLONA do Jamaxim	Decreto s/nº, de 13 de fevereiro de 2006 / Medida Provisória nº 756, de 19 de dezembro de 2016 (VETADO)	1.301.683,04				x		
	FLONA Itaituba I	Decreto nº 2.481 de 02 de fevereiro de 1998/ Lei nº 12.678 de 25/06/2012	213.105,01	x		x			
	FLONA Itaituba II	Decreto nº 2.482 de 02 de fevereiro de 1998/ Lei nº 12.678 de 25/06/2012	397.755,55	x		x			
	FLONA do Trairão	Decreto s/nº, de 13 de fevereiro de 2006	257.526,32	x		x			
	FLONA do Tapajós	Decreto nº 73.684 de 19 de fevereiro de 1974/ Lei nº 12.678 de 25 de junho de 2012	530.620,65					x	x
	RESEX Tapajós-Arapiuns	Decreto s/nº de 06 de novembro de 1998	677.513,24						x
Proteção Integral	PARNA da Amazônia	Decreto nº 73.683 de 19 de fevereiro de 1974 / Decreto 90.823, de 18 de janeiro de 1985 / Decreto s/nº de 13 de fevereiro de 2006 / Lei nº 12.678, de 25 de junho de 2012	1.084.895,62	x					
	PARNA do Jamaxim	Decreto s/nº de 13 de fevereiro de 2006	862.895,27	x		x			
	PARNA do Rio Novo	Decreto s/nº, de 13 de fevereiro de 2006	538.157,15	x			x		
	Reserva Biológica Nascentes da Serra do Cachimbo	Decreto s/nº de 20 de maio de 2005	342.195,77				x		

Fonte: ICMBIO (2018).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2018.

A par desse debate, Torres (2012) assinala que o estabelecimento dessas UCs enquanto um ato em defesa ambiental e das populações tradicionais se revelou, na verdade, como uma via para se legitimar exatamente o contrário, ou seja, como uma tática para a expropriação dos povos da floresta e que colocou em jogo enormes interesses econômicos e intensificou os conflitos:

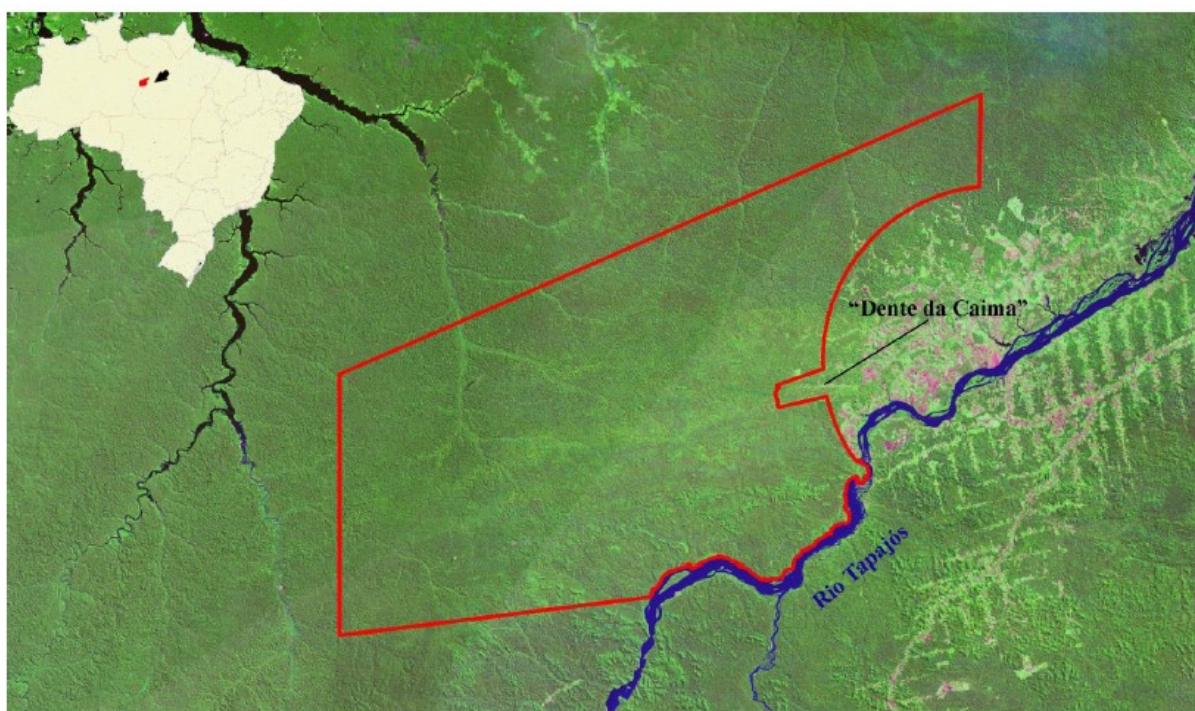
[...] a tática de criação de APAs e Flonas ou Flotas como modo de expropriação dos povos da floresta repete-se e cria conflitos em todo o oeste do Pará. As políticas sociais e ambientais põem-se em sua mais autêntica subserviência aos interesses econômicos da pequena elite. É uma nova forma de apropriação da terra a se moldar às novas leis: apossar-se da terra por meio da apropriação dos recursos naturais. E isso cada vez mais se especializa e se reveste das mais distintas intenções (TORRES, 2012, p. 66).

Tomando como exemplo o PARNA da Amazônia, o autor observa que essa submissão dos valores ambientais aos interesses econômicos do grande capital vem ocorrendo desde a década de 1980, como o caso de um entrecorte na sua forma geométrica, baseada no Decreto nº 90.823/1985 (BRASIL, 1985) que destinou uma área rica em calcário à indústria de cimento, conhecida como o dente da CAIMA:

[...] em 1985, quase onze anos após sua criação, um decreto publicado durante o mandato do então presidente general João Figueiredo redefiniu os limites do Parque, excluindo inexplicavelmente do perímetro uma área rica em calcário, de aproximadamente 6 mil hectares. Hoje, adjacente a essa área, está instalada uma fábrica de cimento do grupo João Santos, com licença para pesquisa mineral na área do “dente”. Casos como esse são absolutamente coerentes com o que Ariovaldo Umbelino de Oliveira define como a dinâmica de controle da Amazônia calcada no monopólio da propriedade privada do solo e do monopólio sobre os recursos minerais do subsolo. Infelizmente, a conservação ambiental, ainda hoje, cede prioridade à instalação do grande capital (TORRES, 2012, p. 658).

Fundamentado em Diegues (2001), Torres (2012) analisa que a legislação ambiental brasileira é muito influenciada pelas leis estadunidenses, que priorizam a criação de reservas desabitadas, adotando uma visão de incompatibilidade da proteção ambiental com a presença humana. Tem-se, assim, uma série de conflitos pelo processo de remoção de inúmeras famílias que habitavam em áreas que posteriormente foram caracterizadas como UCs, ou ainda, pela permanência não autorizada das mesmas. Retornando ao exemplo do “dente da CAIMA”, o autor identificou a remoção da comunidade Novo Arixí, logo após a demarcação do PARNA da Amazônia, sob o viés da incompatibilidade, a qual estava localizada na mesma área posteriormente cedida à CAIMA (Figura 28). No entanto, “os impactos da exploração mineral foram bem-vindos, ao ponto, de se tirar a unidade de conservação de cima do traçado da área de interesse” (TORRES, 2012, p. 660).

Figura 28 – Indicação do perímetro do PARNA da Amazônia (forma geométrica em vermelho) com a indicação do “dente da CAIMA”



Fonte: Torres (2012, p. 659).

A imposição da cisão entre as atividades humanas e as áreas de proteção pode ter um efeito reverso ao esperado, uma vez que, em muitos casos, intensificou a devastação e a degradação, conforme observou Torres (2012). Como alternativa, o autor defende o fortalecimento das populações que habitam no interior das UCs como instrumento de bloqueio ao avanço da devastação da floresta pelas escalas hegemônicas, considerando que suas atividades têm como base a agricultura de subsistência.

Na visão de Castro (2007), a opção pela criação das UCs repercute um efeito de proteção e inibe o avanço da fronteira, contudo, não elimina a real pressão que essas áreas estão submetidas. A autora também chama a atenção para a falta de empenho do Estado na conclusão do ordenamento fundiário de forma isonômica e de ações capazes de bloquear o processo de grilagem¹³⁷:

[...] a ilegalidade do avanço sobre as terras públicas tem sido a marca do crescimento das frentes de expansão desde os anos 70. Em geral, ninguém tem título de propriedade, nem mesmo aqueles primeiros colonos assentados pelo INCRA no início dos anos 70. [...] Para o efetivo ordenamento territorial, é urgente concluir o ordenamento fundiário, levando em conta o asfaltamento da estrada e a dinâmica acelerada de mercado. [...] A tentativa de apropriação privada de terras públicas e de aquisição de terras com boa localização ocupadas por populações locais aumenta com a supressão havida no mercado potencial de terras, com a titulação de terras indígenas (TI), territórios quilombolas (TQ), reservas extrativas e demais unidades de conservação. Isso fez surgir novos discursos que tentam produzir um efeito simbólico para deslegitimar os estatutos de propriedade coletiva assegurados na Constituição de 1968. No padrão observado, a criação por decreto das TI, TQ e UC inibe certamente o avanço da fronteira e gera um efeito de proteção desses territórios, mas não elimina de todo a pressão real sobre eles. A história recente da Amazônia, não somente no Oeste do Pará, mostra a morosidade de órgãos públicos marcados pela corrupção e pelo apoio à grilagem de terras. A ausência do Estado na maior parte da região representou uma estratégia para deixar a fronteira livre para os atores, segundo o jogo de poder e da criminalidade; foi funcional e estrutural no sistema de concentração fundiária, como demonstrado no diagnóstico socioeconômico da BR-163 (CASTRO, 2007, p. 118-119).

No que diz respeito à promoção de um ordenamento territorial, um passo foi dado pelo Presidente Lula através da Lei nº 11.952/2009 (BRASIL, 2009), que dispunha sobre a “regularização fundiária das ocupações incidentes em terras situadas em áreas da União, no âmbito da Amazônia Legal” (BRASIL, 2009, p.1). No entanto, na análise de Torres (2012), essa política apenas indicou a permanência do favorecimento dado ao latifúndio pela legislação brasileira, uma vez que o

¹³⁷ “Genericamente, toda a ação que objetiva a transferência de terras públicas para o patrimônio de terceiros constitui uma grilagem ou grilo, que tem seu início em escritórios e se consolida em campo mediante a imissão na posse da terra” (INCRA, 1999, não paginado).

funcionamento do “Terra Legal”¹³⁸ teve como foco regularizar uma estrutura concentrada, ou seja, legalizar a concentração de terras existentes na área, de modo que seu efeito foi de perpetuar o conflito agrário dessa região por deixar à margem desse processo um grande número de colonos.

Retomando a análise acerca do incremento dado aos processos de demarcação das UCs na sub-região do Tapajós a partir da década de 2000, identifica-se o alinhamento destes com o discurso do desenvolvimento sustentável propalado nas políticas neodesenvolvimentistas. O emblemático PAC teve como base a argumentação de que suas ações viriam acompanhadas por um nível de governança capaz de evitar qualquer impacto sobre a floresta; discurso que, na prática, deu-se de maneira exatamente diferente.

Como exemplo disso, destacam-se as ações do processo de demarcação do DFS da BR-163 como um invólucro aos evidentes impactos ambientais ponderados pelas obras de reconstrução e asfaltamento desse eixo rodoviário; o que seria pouco provável na visão de Fearnside (2012), uma vez que considera o governo incapaz de frear os processos de destruição da floresta que se iniciam após a abertura de uma estrada. Diante desse contexto, o autor manifesta indignação acerca da aprovação do licenciamento ambiental das obras da BR-163, mesmo com a indicação clara da disseminação do desmatamento ao longo dessa rodovia:

[...] é difícil imaginar como um EIA pode ser aprovado quando a totalidade do seu conteúdo indica que haverá um estímulo para a disseminação do desmatamento em uma grande área a partir da estrada. Não é apresentada nenhuma evidência para subsidiar a noção de que o desmatamento e seus impactos seriam evitados pela completa transformação dos órgãos ambientais que, na época (e mesmo hoje), estavam longe de poder controlar a atuação de madeireiros, grileiros, sem terras e outros atores nessa área (FEARNSIDE, 2012, p. 63).

Fearnside (2012) associa a aprovação desse EIA pelo órgão responsável pelo seu licenciamento, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA), à promessa de implantação de um conjunto de ações a partir do Programa BR-163 Sustentável; fato que considera como o estabelecimento de um “precedente perigoso”, pois não

¹³⁸ Duas novas instituições foram criadas para operar a nova realidade jurídica da Lei no 11.952/2009 (BRASIL, 2009), uma no âmbito do Ministério de Desenvolvimento Agrário (MDA), a Secretaria Executiva Extraordinária de Regularização Fundiária na Amazônia Legal e outra, no âmbito do INCRA, a Superintendência Nacional de Regularização Fundiária na Amazônia Legal. Essas instituições trabalham em conjunto sob a designação de “Terra Legal”, que, na visão de Torres (2012), sugere simbolicamente que “as terras antes em situação ilegal agora estariam amparadas juridicamente e com uma estrutura administrativa a seu serviço” (TORRES, 2012, p. 349).

obrigava o atendimento das condicionantes antes do início da obra. O autor ainda ressalta que promessas similares ocorreram no caso da Rodovia BR-364 (Cuiabá-Porto Velho) com financiamento do Banco Mundial, mas que foram “um completo fracasso” (FEARNSIDE, 2012, p. 63).

Ademais, a elaboração do “Plano para a Área de Influência da BR-163 - Rodovia Santarém-Cuiabá” (BRASIL, 2004a), conhecido como Plano BR-163 Sustentável, manteve a antiga estratégia neoliberal de implantação dos EINDS que se sobrepõe aos interesses regionais e locais (FEARNSIDE, 2012), apesar do apelo de conciliação entre crescimento econômico, justiça social e uso sustentável dos recursos naturais tradicional da política neodesenvolvimentista. No entanto, revelou-se como mais um caso das disputas internas do governo, como visto no capítulo 2, especialmente pelos embates travados quanto ao modelo de desenvolvimento para a Amazônia entre o MDA e o MMA.

Destacam-se ainda os eventos de ajustes nos limites das UCs, realizados pela presidenta Dilma Rousseff no início do ano de 2012, visando à desafetação de áreas onde estava planejada a construção de UHEs e da ferrovia Ferrogrão, na sub-região do Tapajós, as quais podem ser consideradas como um marco da contradição da política neodesenvolvimentista em relação aos fatores expostos anteriormente, demonstrando novamente a prevalência do interesse dos agentes globais em detrimento da proteção da floresta e de sua população.

Segundo o ISA (2012), o evento ocorrido no ano de 2012 alterou o limite de sete UCs, totalizando a exclusão de 86.288 hectares, com o objetivo principal de viabilizar a implantação das hidrelétricas de Jirau, Santo Antônio e Tabajara, em Rondônia, bem como do Complexo do Tapajós, no Pará.

A Lei é a conversão da MP 558/2012 que dispunha sobre alterações nos limites dos PARNA da Amazônia, dos Campos Amazônicos e Mapinguari, das Flona de Itaituba I, Itaituba II, do Crepori e da APA do Tapajós. No caso do PARNA Amazônia, reduz seus limites em 43.759 hectares, passando de 1.114.496 hectares para 1.070.737 hectares. As áreas desafetadas em seus limites leste que deverão ser destinadas para os Projetos de Assentamento Sustentáveis do INCRA possuem a extensão de 25.060 hectares, a área desafetada para a implementação da UHE São Luiz do Tapajós, constituinte do Complexo Tapajós, foi de 18.699 hectares. A essas alterações, soma-se a desafetação da Flona do Tapajós e a alteração da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010. A Flona de Itaituba II, criada em 1998 com 440.500 hectares, localizada nos municípios de Itaituba e Trairão, no Pará, foi a mais atingida, perdendo área de 28.453 hectares para a instalação da UHE São Luiz do Tapajós (ISA, 2012, não paginado).

Considerando esse percurso apresentado das ações governamentais desenvolvimentistas na sub-região do Tapajós em torno do estabelecimento dos eixos de desenvolvimento, desde a década de 1970, é possível identificar um quadro regional atual composto por questões problemáticas historicamente construídas, como sugerem Brito e Castro (2018):

[...] embates entre setores ligados à expansão da fronteira agrícola, em vista dos interesses econômicos articulados nacional e internacionalmente, e pequenos produtores; tráfico de metais preciosos; avanço ilegal sobre os estoques naturais da região, com desmatamento acima dos níveis definidos legalmente e invasão de áreas de preservação ambiental; desintegração e conflitos entre ações governamentais; grilagem de terras; precaríssimas políticas de ordenamento territorial, objeto de muitas disputas pela posse da terra e para ter acesso a políticas de crédito governamental; conflitos com etnias indígenas, em defesa de suas terras e culturas; atuação de movimentos sociais ambientalistas contrários à exploração predatória, entre tantos outros problemas (BRITO; CASTRO, 2018, p. 54).

Por conseguinte, afirma-se que a sub-região do Tapajós possui uma posição geográfica estratégica em face desses eixos de desenvolvimento, consolidada principalmente pelos eixos rodoviários da BR-163 e BR-230. Além disso, desde o início da década de 2000, essa posição tem sido evidenciada diante das novas articulações do capital internacional para aumentar a fluidez e a competitividade do território nacional, onde o Estado retoma a posição de financiador da modernização alienada do território. Assim, tem-se a imposição da nova lógica dos “corredores multimodais” com a articulação de diferentes redes de transportes (rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário) para propiciar agilidade e eficiência, principalmente ao escoamento das *commodities*, na qual se verifica a parceria, cada vez maior, entre os entes públicos e privados, especialmente por meio de concessões.

Nesse contexto, além dos eixos rodoviários, as políticas neodesenvolvimentistas foram direcionadas também para o estabelecimento dos eixos ferroviários, aéreos e hidroviário, visando à eficiência do sistema de logística de exportação das *commodities*. Os eixos, por sua vez, permitem que os circuitos espaciais de produção se organizem de forma vantajosa no território, de forma que se percebe a evolução constante dos sistemas de objetos e dos sistemas de ações na sub-região do Tapajós, combinado ao recebimento de novos e intensos fluxos de capital, de trabalhadores e de investimentos; discussão esta a ser mais bem sistematizada no próximo item.

3.2 Os sistemas de objetos e os sistemas de ação

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 1 e 2, como abordado no capítulo 1.

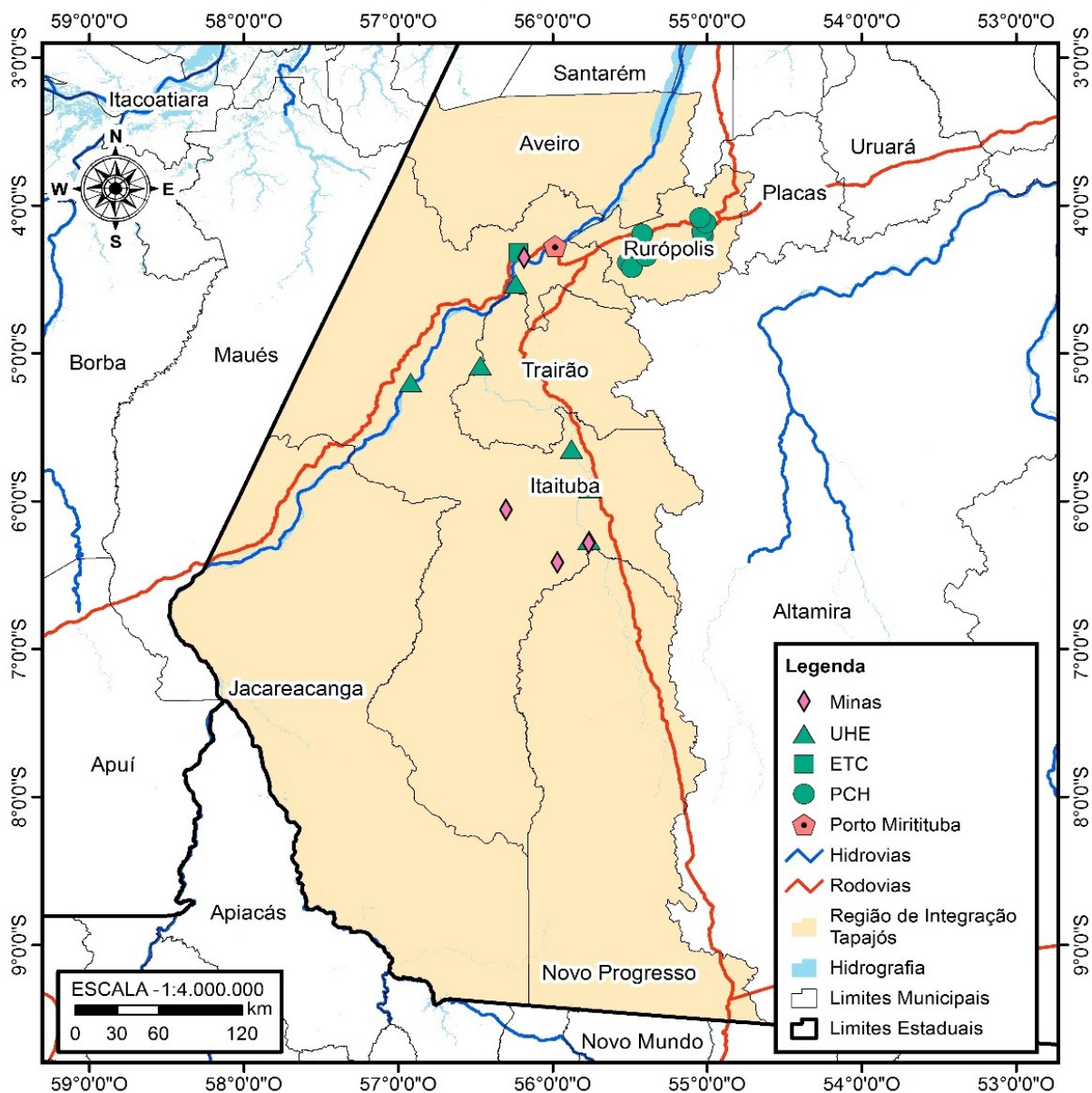
Na Amazônia, dentre os investimentos previstos, destacam-se aqueles direcionados à construção dos “grandes objetos” técnicos do eixo energia – as usinas hidrelétricas – nos seus principais rios (Xingu, Madeira, Tapajós, Teles-Pires e Tocantins, entre outros), sob o emblemático discurso de interesse nacional 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.

Desde a época colonial, a sub-região do Tapajós é considerada estratégica tanto pela sua posição geográfica, como também pela disponibilidade de recursos naturais (energéticos e minerais), como analisado anteriormente. No início da década de 2000, identifica-se o imbricamento de “grandes objetos” financiados pelas políticas neodesenvolvimentistas em seu território, os quais foram indicados no Mapa 04 de forma a fornecer uma visualização geral de suas disposições.

Percebe-se, de imediato, que a maior concentração desses elementos está dentro dos limites municipais de Itaituba, com exceção apenas das PCHs, que estão previstas no rio Cupari, em Rurópolis. Um detalhamento maior acerca desses objetos foi sistematizado no Quadro 05 a partir dos três eixos – o energético, o logístico e o mineral – com observações inerentes aos seus estágios atuais de implantação.

Mapa 04 – “Grandes objetos” na sub-região do Tapajós



 <p>LAENA Lab. de Análises Espaciais do NAEA Prof. Dr. Thomas Peter Hurtienne</p>	 <p>UFPA</p>	<p>INFORMAÇÕES TÉCNICAS</p> <p>Fonte: IBGE, 2018/ ANA, 2016/ ANTAQ, 2016/ ANEEL, 2019 Datum Horizontal: SIRGAS-2000</p>	<p>ELABORAÇÃO</p> <p>Geógrafo: Wellington Fernandes Organização: Eliana Schuber Data: 15/07/2019</p>
---	---	--	---

Quadro 05 – Projetos previstos para a sub-região do Tapajós por meio de políticas neodesenvolvimentistas.

EIXO	PROJETOS	PROGRAMA GOVERNAMENTAL	OBSERVAÇÕES
ENERGIA	Complexo Hidrelétrico do Tapajós;	- Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE) 2017-2024; - PAC 1 e 2;	Arquivamento do processo de licenciamento pelo IBAMA (Ago/2016); Permanência das principais UHEs no planejamento governamental pós-2016;
	Complexo de PCHs no Rio Cupari e Itapacurá;	- Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE) 2017-2024; - ANEEL 2012; - Programa de Parcerias em Investimento (PPI);	Em processo de licenciamento pela SEMAS com a concessão da LP em outubro de 2018;
LOGÍSTICO	Asfaltamento das rodovias BR-163 e BR-230;	- Plano Plurianual 2004-2007; - BR-163 Sustentável; - PAC 1 e 2;	Objeto: asfaltamento de 996km; Previsão execução: 2007-2011; Custo total: R\$ 1,15 bilhão (±R\$1milhão/km); Obra não concluída;
	Concessão da BR163/230/MT/PA;	- Programa de Parcerias em Investimento (PPI); - Programa de Exploração de Rodovia (PER);	Previsão de investimento R\$ 6,51 bilhões; Processo paralisado diante solicitação de inclusão do trecho que liga Itaituba a Santarém;
	Estação Transbordo de Cargas (ETC) às margens do Rio Tapajós	- Programa de Investimento em Logística (PIL);	Previsão: 26 ETC's; Em operação: 06 * construídas e operadas pelas principais <i>tradings</i> do agronegócio;
	Postos de Triagem com Pátios de Estacionamento e Postos de combustíveis às margens da BR163;	*Iniciativa privada	Em operação: 04 Em obras: 05
	Ferrovia Sinop-miritituba – Ferrogrão (EF-170);	- Programa de Parcerias em Investimento (PPI);	Objeto: 930Km de linha férrea Previsão de investimento R\$ 10 bilhões. Os estudos de viabilidade elaborados, que subsidiarão o leilão do modal, foram contestados pela justiça federal. Previsão obras: 2019-2024
	Hidrovia Tapajós – Teles Pires	- Ministério dos transportes – ANTAQ;	Estudos ambientais já estão em processo de licenciamento no IBAMA.
MINERAÇÃO	Tocantinzinho - Brazzauro	- Iniciativa privada;	Paralisação das obras devido à inserção da área do empreendimento em uma unidade de conservação (Medida Provisória nº 758, 2017).
	Atividade garimpeira remanescente	- Iniciativa privada;	-

Fonte: Brasil (2006, 2007a, 2007b, 2010, 2011, 2017), IDESP (2014), ANTT (2016), MPF (2016),

Rio turia (2011), HBSA (2012), Cianport (2012, 2014), Cargill (2013), Bertolini (2014), Odebrecht (2014) e LDC (2016).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2018.

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)¹³⁹ (BRASIL, 2018d), com a indicação isolada da UHE São Luiz do Tapajós. Em 2009, houve a indicação de mais seis empreendimentos hidrelétricos de grande porte no rio Tapajós e seus afluentes ou formadores (rios Teles Pires, Juruena e Jamanxim), que juntos disponibilizariam para o País o total de 14.245 MW, segundo os dados do inventário da bacia hidrográfica do Tapajós, elaborado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (BRASIL, 2008).

Todavia, foi no PDE 2019 que a formatação desse complexo hidrelétrico foi determinada com seis UHEs, conforme em destaque (negrito) no Quadro 06, no qual estão identificadas as UHEs da região Norte para serem viabilizadas entre os anos de 2015 a 2019.

Quadro 06 – Novos projetos hidrelétricos a serem viabilizados de 2015 a 2019 na região norte.

ENTRADA EM OPERAÇÃO (ANO)	PROJETO	RIO	POTÊNCIA (MW)
2015	UHE Teles Pires	Teles Pires	1.820
	UHE Colíder	Teles Pires	300
	UHE Belo Monte	Xingu	11.233
	UHE São Manoel	Teles Pires	746
	UHE Foz do Apicás	Apicás	275
	UHE Sinop	Teles Pires	461
2016	UHE Ferreira Gomes	Araguari	153
	UHE São Luiz do Tapajós	Tapajós	6.133
2018	UHE Marabá	Tocantins	2.160
	UHE Serra Quebrada	Tocantins	1.328
2019	UHE Jatobá	Tapajós	2.336
	UHE Jardim do Ouro	Jamanxim	227
	UHE Cachoeira dos Patos	Jamanxim	528
	UHE Jamanxim	Jamanxim	881
	UHE Cachoeira do Cai	Jamanxim	802

Fonte: Brasil (2008).

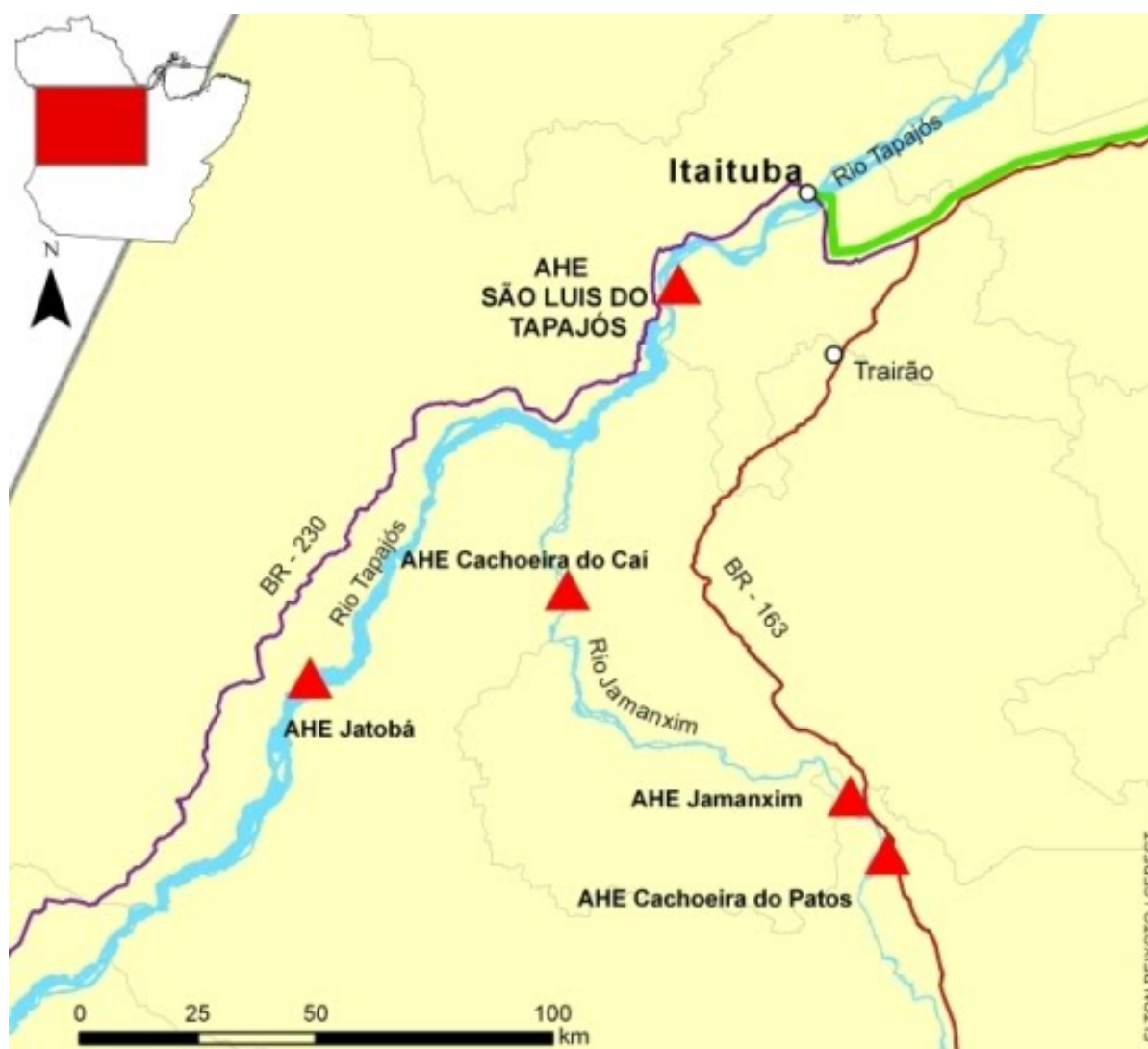
Elaboração: Eliana S. Machado Schuber.

¹³⁹ Os Planos Decenais de Expansão de Energia (PDEs) são publicações anuais do MME a cargo da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), com caráter informativo e uma linguagem acessível a toda a sociedade, apresentando uma indicação, e não determinação, das perspectivas de expansão futura do setor de energia sob a ótica do governo federal no horizonte de dez anos (BRASIL, 2008).

Em nível nacional, o planejamento proposto no PDE 2019 (BRASIL, 2015) abrangeu quatorze bacias hidrográficas diferentes, sendo que se observa uma maior concentração na bacia do Tapajós com seis UHEs, representando cerca de 25% da expansão hidrelétrica total contemplada por este documento. Nas bacias do Teles Pires e do Parnaíba, foram planejadas cinco UHEs para cada um. Já para as bacias do Uruguai, Araguaia e Tocantins foram previstas três usinas e para as demais bacias, uma em cada.

Cabe ressaltar que esse planejamento inicial passou por sucessivas reduções. Na primeira delas, identificada no PDE 2020 (BRASIL, 2011c), a composição do Complexo Hidrelétrico do Tapajós foi apresentada com cinco UHEs, conforme indicado na Figura 29, sendo excluída a UHE Jardim do Ouro, cuja potência prevista era muito inferior das demais. Já no PDE 2022 (BRASIL, 2013), houve uma nova redução com a retirada de três empreendimentos em relação ao estudo antecessor (UHE Cachoeira dos Patos, UHE Cachoeira do Caí e UHE Jamanxim), todas localizadas no rio Jamanxim. Segundo a Eletrobrás (2014), a justificativa para a retirada desses projetos da pauta de expansão de energia foram os potenciais conflitos com as TIs e as UCs que se localizam no entorno das áreas planejadas.

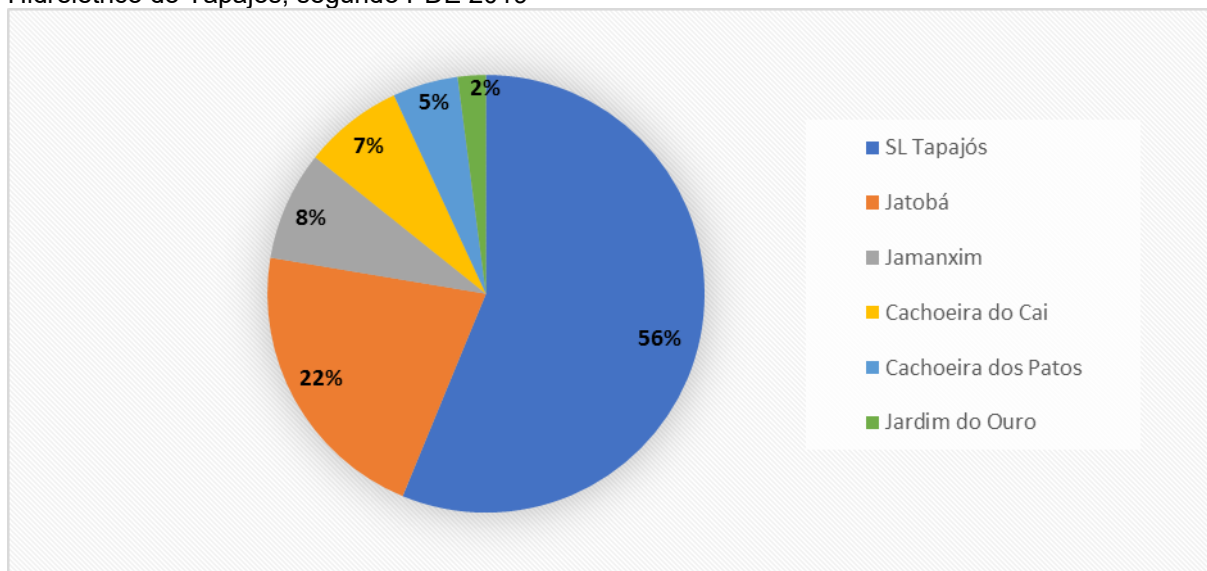
Figura 29 – Indicação das UHEs planejadas para a bacia do Tapajós, segundo o PDE 2020.



Fonte: Peixoto (2009, não paginado).

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 diminuição no total da potência de geração¹⁴⁰ planejada para esse complexo, uma vez que as UHEs remanescentes são responsáveis por 78% da potência total planejada inicialmente, como exposto no Gráfico 03.

Gráfico 03 – Percentual da potência de instalação planejada por UHEs que compõe o Complexo Hidrelétrico do Tapajós, segundo PDE 2019



Fonte: Brasil (2008).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

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:

[...] embora cada UHE tenha suas peculiaridades, todas abordam questões complexas envolvendo aspectos socioambientais, levando diversos setores da sociedade a questionarem seus impactos e benefícios. Nesse contexto, nos últimos anos, o setor energético vem enfrentando desafios para

¹⁴⁰ Destacamos o fato de que a redução do quantitativo de UHE do Complexo Hidrelétrico do Tapajós de 6 UHE para 2 UHE não representou uma redução drástica no que se refere ao total de potência (MW) inicialmente planejada para a bacia do rio Tapajós, que totalizava 10.907 MW, uma vez que permaneceram as 2 UHE maiores em termos de potência. Assim, a redução é de aproximadamente 22%, considerando a totalidade de potência prevista pelas 2 UHEs de 8.469 MW.

desenvolver as UHEs planejadas. Alguns desafios surgiram em função do potencial estar localizado em áreas preservadas. [...] Diante desse quadro, o governo iniciou um processo de articulação entre ministérios, promovendo discussões e estudos estruturantes, com objetivo de definir estratégias que conciliem a conservação ambiental e a geração de energia. Como exemplo, podem ser destacados os estudos de potencial hidrelétrico e conservação da biodiversidade na bacia hidrográfica Tapajós-Juruena, desenvolvido pelo MME e MMA, e a tentativa de conciliar a implantação de hidrelétricas e a conservação ambiental em situações em que se alterou UCs - Lei nº 12.678, de junho de 2012 - Dispõe sobre alterações nos limites dos Parques Nacionais da Amazônia, dos Campos Amazônicos e Mapinguari, das Florestas Nacionais de Itaituba I, Itaituba II e do Crepori e da Área de Proteção Ambiental do Tapajós; altera a Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010; e dá outras providências (BRASIL, 2015, p. 397).

Associados a esse planejamento dos PDEs, verificaram-se várias manobras de ajustes burocráticos e institucionais promovidos pelo governo federal¹⁴¹, como, por exemplo, as alterações dos limites das UCs abordadas anteriormente, e, ainda, a morosidade na conclusão de processos de demarcação de TIs, acompanhados por uma gama de manifestações contrárias a suas implementações, ciceroneadas por diversas organizações nacionais e internacionais.

O direcionamento de recursos durante as duas edições do PAC teve como base o que fora planejado nos PDEs, de forma que se identifica no PAC 1 a provisão, no eixo de infraestrutura energética, de R\$ 181,6 milhões para os estudos ambientais¹⁴² da UHE São Luiz do Tapajós e R\$ 13,2 milhões para a elaboração do inventário da bacia do rio Tapajós (BRASIL, 2008). A continuação e ampliação desses investimentos são identificadas no relatório do PAC 2¹⁴³, com a previsão de recursos para os estudos ambientais, entre os anos de 2011 a 2014, da UHE Cachoeira dos Patos (R\$ 21,1 milhões), da UHE Chacorão (R\$ 5,0 milhões) e da UHE Jamanxim (R\$ 35,2 milhões), como também do valor de R\$ 3.631,99 milhões para o início da construção da UHE São Luiz do Tapajós e de R\$ 1.028,72 milhões para a UHE Jatobá (BRASIL, 2011b).

¹⁴¹ Na perspectiva do governo federal, o objetivo das UHEs era garantir a sustentabilidade energética do País. Por isso, foram consideradas estratégicas para o interesse público nacional, estruturantes e prioritárias em efeito de licitação e implantação.

¹⁴² Os estudos ambientais necessários para o licenciamento de uma UHE, segundo a constituição federal e as resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), segue o estabelecido no termo de referência emitido pelo IBAMA, órgão licenciador a partir do qual se determina o que precisa ser estudado nas regiões que serão afetadas. Outros órgãos também podem contribuir na elaboração desse termo como o IPHAN, Funai, Ministério da Saúde etc. Os resultados dos estudos são apresentados em dois documentos: o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), sendo que o segundo é uma versão reduzida do primeiro, que deve sintetizar as principais informações contidas utilizando-se de uma linguagem de fácil assimilação pela comunidade em geral (BRASIL, 2002).

¹⁴³ Os investimentos do PAC 2 no eixo de energia foram mostrados anteriormente no capítulo 1.

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:

[...] essas mudanças de prioridade favorecem barragens que compõem as hidrovias planejadas para transporte de soja, e adiam as barragens fora dessas rotas. O MME não constrói eclusas, apenas reservando espaço para esse fim ao lado de cada barragem – as eclusas ficam a cargo do MTr. Os dois ministérios nem sempre concordam em relação às prioridades, e a palavra final fica com a Casa Civil (FEARNSIDE, 2016, p. 82).

Nesse sentido, o governo neodesenvolvimentista se articula 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. Assim, decorre a mudança no status legal das áreas protegidas (UCs e TIS) na sub-região do Tapajós para a desafetação da área, como descreve Fearnside (2016):

[...] a sobreposição de reservatórios com áreas protegidas está entre os impactos ambientais das barragens planejadas na bacia do rio Tapajós. De fato, o governo tem realizado a desafetação de partes de diferentes UCs mesmo antes das barragens serem avaliadas e licenciadas. Parte do Parque Nacional (Parna) da Amazônia já foi desafetada, por meio de uma medida provisória (MP nº558/2012), posteriormente convertida em lei (nº12.678/2012), explicitamente para abrir caminho aos reservatórios de São Luiz do Tapajós e Jatobá (FEARNSIDE, 2016, p. 82).

A previsão desses empreendimentos hidrelétricos em área de densa floresta, presença marcante de UCs¹⁴⁴ 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

¹⁴⁴ A UHE São Luiz do Tapajós limita-se com o PARNA da Amazônia e a FLONA de Itaituba II. A UHE Jatobá limita-se com a FLONA de Itaituba I, a FLONA de Itaituba II e a APA do Tapajós. Isso sem considerar suas aproximações, ou ainda sobreposições, com as TIs, dentre as quais algumas ainda não tiveram seus processos de demarcação concluídos.

legalidade da tramitação desses projetos, especialmente no que tange os direitos dos povos indígenas que habitam nas suas áreas de influencias. 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 povo Munduruku tem sido o maior ícone de resistência e contestação a esses empreendimentos, com forte apoio do Ministério Público e de ONGs nacionais e internacionais, especialmente incentivados pelo recente exemplo da violência que se impôs no processo de construção da UHE Belo Monte¹⁴⁵, desde a detenção de pesquisadores, que coletavam amostras da flora e da fauna na região para compor os estudos ambientais do licenciamento (ELETROBRAS, 2013), até a participação profusa em todos os eventos que trataram dessa temática (audiências públicas, seminários e etc.), sempre com manifestações exigindo a garantia de preservação de seus direitos constitucionais. Como exemplo, ressalta-se a seguir os principais eventos que ocorreram na cidade de Itaituba com forte presença do povo Munduruku.

O primeiro foi o seminário intitulado “Impactos, desafios e perspectivas dos Grandes Projetos na Bacia do Tapajós”, organizado pelo MPPA em parceria com a Universidade Federal do Pará (UFPA) e com o apoio do MPF, nos dias 23 e 24 de maio de 2016, com objetivo geral de promover o diálogo entre os diversos atores sociais envolvidos, diretamente e indiretamente, nos impactos previstos para a implantação dos empreendimentos planejados para a região, tais como gestores públicos, sociedade civil, povos e comunidades tradicionais. A participação de povos indígenas foi marcante tanto em termos quantitativos, verificado na Figura 30, como pelas suas manifestações orais acerca do temor de serem remanejados de suas terras, como afirmou a cacique Munduruku Maria Anicéia (Figura 31):

Nossa luta é única pelo rio Tapajós, estamos aqui para mostrar que não vamos aceitar a mudança no nosso modo de vida e as pessoas têm que respeitar nosso modo de viver. Eu peço a todos pra lutar juntos contra essa ameaça à nossa vida (MPF, 2016a, não paginado).

¹⁴⁵ O trabalho de Nascimento, S. (2017) mostra como foi esse processo da construção da UHE Belo Monte em Altamira (PA).

Figura 30 – Público do seminário organizado pelo MPPA na cidade de Itaituba em maio de 2016



Fonte: MPF (2016a, não paginado).

Figura 31 – Manifestação oral da cacique Munduruku Maria Anicéa durante o seminário promovido pelo MPPA, na cidade de Itaituba, no dia 24 de maio de 2016



Fonte: MPF (2016a, não paginado).

O segundo evento a destacar é a audiência pública promovida pelo MPF no dia 26 de maio de 2016 para debater o tema: “Impactos de barragens no Tapajós”, teve a exposição de pesquisadores e dos representantes da FUNAI e do IBAMA. Nesse evento, foi ressaltada a recente suspensão do processo de licenciamento da UHE São Luiz do Tapajós: “O Ibama suspendeu oficialmente o licenciamento da usina São Luiz do Tapajós no último mês de abril, após receber pareceres técnicos da Funai que mostravam impedimentos constitucionais para a continuidade do processo” (MPF, 2016a, não paginado). Diante dessa assertiva do status de suspensão, os posicionamentos exigiram o cancelamento desse processo, como registrado nas falas da Munduruku Alessandra Korap, à frente da mesa das autoridades (Figura 32), e da cacique Nilcéia Akai:

A representante do povo Munduruku, Nilcéia Akai, se dirigiu à mesa em língua munduruku para afirmar: “nós temos direito de ser o que nós somos e o estado tem que reconhecer”. O representante da comunidade São Luiz do Tapajós, que desapareceria com a construção da usina, emocionou o público ao questionar: “A dor da doença, se toma remédio. E a dor da injustiça, toma o que?” O cacique Arnaldo Kaba afirmou que a luta dos índios e ribeirinhos do Tapajós é pelo futuro. “A gente não tá pensando só no hoje em dia, tá pensando nos nossos netos, aquele que vai nascer, aquele que não casou”, disse o cacique. “O rio Tapajós corre e leva as doenças, não é só índio que vai sofrer, branco também”, acrescentou (MPF, 2016b, não paginado).

A II Caravana em Defesa do Rio Tapajós, com o lema “seus povos e suas culturas”, é o terceiro e último destes eventos destacados. A caravana foi promovida nos dias 26, 27 e 28 de agosto de 2016, por meio da parceria entre o Movimento Tapajós Vivo, a Associação Indígena Pariri e a Associação dos Filhos e Filhas de Itaituba (ASFITA), reunindo cerca de 1.100 pessoas no ginásio da escola municipal Joaquim Caetano Corrêa (Figura 33), onde se realizou novamente a forte presença do povo Munduruku. Esse evento foi marcado pelo clima de comemoração em face do recente anúncio de arquivamento do processo de licenciamento ambiental da UHE São Luiz Tapajós pelo IBAMA. No entanto, várias manifestações salientaram preocupação pela permanência do processo de licenciamento de outras UHEs previstas, como o caso da UHE Jatobá, e ainda acerca dos projetos portuários em instalação nas margens do rio Tapajós, como sintetizou a fala do procurador regional da República, Felício Pontes Júnior:

A vitória desse povo não é o fim da guerra, mas é uma importante batalha vencida. Temos muita coisa ainda pela frente. Ainda tem mais de 40 hidrelétricas para um dos mais afluentes do Tapajós, que é o Juruena. A estratégia [do governo e das empresas] agora é pegar os secundários. Mas isso vai atingir o principal (FARIAS, 2016, não paginado).

Figura 32 – Manifestação da índia Munduruku, Alessandra Korap, durante a audiência pública promovida pelo MPF no ginásio poliesportivo do IFPA Campus Itaituba em maio de 2016.



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, maio de 2016.

Figura 33 – Seminário da II Caravana em defesa do Rio Tapajós no ginásio da escola municipal Joaquim Caetano Corrêa, Itaituba (PA)



Fonte: Farias (2016, não paginado).

O estudo publicado pelo Greenpeace, em 2015, contesta a viabilidade de implantação do Complexo Hidrelétrico do Tapajós com base na avaliação crítica de nove renomados pesquisadores¹⁴⁶, a qual apontava várias fragilidades no Estudo e no Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) da UHE São Luiz do Tapajós, com destaque para:

[...] ausência ou omissão de informações importantes para avaliar os impactos do empreendimento; de um desenho amostral parcialmente adequado, porém mal utilizado pela consultoria; de metodologias de amostragem inadequadas ou obsoletas para análise de alguns grupos taxonômicos; da análise e do tratamento inadequados dos dados para quase todos os grupos; de programas ambientais genéricos e insuficientes como ações mitigadoras e compensatórias; da falta de contextualização regional dos resultados; e de conclusões sem fundamentação científica (NAKA *et al.*, 2015, p. 6).

Esse mesmo relatório qualifica como o maior entrave detectado no EIA a falta de uma avaliação adequada acerca dos potenciais impactos da obra sobre as comunidades (índios e ribeirinhos), e sobre a fauna e a flora, ainda que apresente um diagnóstico relativamente completo sobre a biodiversidade da área: “o tratamento dos impactos sobre as comunidades indígenas e ribeirinhas é incompleto e tendencioso, omitindo ou minimizando impactos e destacando supostos benefícios das obras” (NITTA *et al.*, 2015, p. 15).

Cabe destacar uma iniciativa da sociedade civil do Município de Itaituba, ainda que simplória¹⁴⁷, de formação de um grupo de estudos denominado “#somostodostapajós”, no ano de 2014, com a participação de pesquisadores locais e de instituições de ensino, cujo objetivo foi de analisar criticamente o sumário executivo da Avaliação Ambiental Integrada (AAI)¹⁴⁸ da Bacia do Tapajós. Esse grupo promoveu várias reuniões para debater os principais pontos identificados

¹⁴⁶ Com a participação de importantes instituições de pesquisa e ensino, como o Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), o Museu Paraense Emílio Goeldi e a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE).

¹⁴⁷ Esse termo faz referência ao sentimento crédulo e até mesmo ingênuo que moveu a formação desse grupo, com o consenso pairando como favorável à implantação das hidrelétricas desde que garantisse a promoção, de fato, do desenvolvimento local; fato este que foi perceptível na frase identificada nas camisetas e panfletos: “Somos a favor das hidrelétricas, mas com desenvolvimento sustentável para o Tapajós”.

¹⁴⁸ A Ação Civil Pública ajuizada na Justiça Federal em Santarém, no mês de setembro de 2012, pelo MPF, pediu a suspensão imediata do licenciamento ambiental da UHE São Luiz do Tapajós, diante da constatação da ausência de requisitos mínimos necessários para a autorização de vários empreendimentos em uma única bacia hidrográfica: Inventário Hidrelétrico da Bacia Hidrográfica do Tapajós; Avaliação Ambiental Integrada (AAI); Avaliação Ambiental Estratégica (AAE); e Consulta dos povos tradicionais de forma livre, prévia e informada. Apenas após esse evento que esses documentos foram elaborados.

como inconsistentes à realidade do Município, que decorreu na articulação do Ato de impugnação do sumário executivo da AAI, uma manifestação que impediu a apresentação dos técnicos da Eletronorte, prevista para ocorrer na forma de seminário em Itaituba, no dia 6 de maio de 2014, com a presença do presidente da estatal e representantes dos poderes públicos federal, estadual e municipal.

Os integrantes do grupo #somostodostapajós realizaram a leitura do documento que relatava as inconsistências e omissões identificadas na AAI e promoveram uma panfletagem solicitando aos participantes que não assinassem qualquer documento para evitar a manipulação acerca do reconhecimento e validade naquele evento. Também estiverem presentes os integrantes do Movimento Atingidos por Barragens (MAB) com faixas e gritos de protesto sob o lema “Água e Energia não são mercadorias” (Figura 34), e os representantes do povo Munduruku, da aldeia Sai Cinza, manifestando-se por meio de falas contrárias aos empreendimentos hidrelétricos (Figura 35).

Uma outra articulação local foi promovida pela Prefeitura Municipal de Itaituba, que ocupou uma posição desestimada no processo de licenciamento das UHEs, através da formação, no mês de outubro de 2014, de uma comissão especial visando a uma avaliação endógena dos estudos ambientais das UHEs, da viabilidade das propostas de compensações de impactos socioeconômicos e ambientais, bem como de outros projetos que estavam em planejamento para o Município (ferrovias e portos). Essa comissão apresentou como resultado das análises do EIA da AHE SL Tapajós um parecer técnico que fora protocolado no Ministério de Minas e Energia (MME) junto com a solicitação de informações complementares aos estudos ambientais e a inserção de agentes locais durante todo o processo de licenciamento.

Nesse parecer, os técnicos indicam contradições entre os dados apresentados no EIA/RIMA e a realidade local, salientam a ausência de comunicação permanente entre as esferas públicas federal e municipal no que tange a tramitação desse processo, e afirmam que os resultados positivos ressaltados no referido estudo ambiental são refutáveis e favoráveis apenas do ponto de vista macroeconômico (ITAITUBA, 2015b).

Figura 34 – Representantes do MAB impedindo a apresentação dos técnicos responsáveis pela elaboração do AAI com faixas e gritos de protesto durante o seminário realizado no auditório do IFPA – Campus Itaituba, em 2014



Fonte: Menezes (2014).

Fonte: Menezes (2014).

Figura 35 – Manifestação dos representantes do povo Munduruku, da aldeia Sai Cinza, durante o seminário de apresentação da AAI realizado no auditório do IFPA – Campus Itaituba, em 2014



Observa-se, assim, que os conflitos sociais decorrentes da implantação das UHEs ganharam visibilidade na sub-região do Tapajós, a partir do seminário da AAI em 2014, ocorrido na cidade de Itaituba, onde ocorreu grande parte dos enfrentamentos expressos por manifestações públicas, passeatas etc., associado à cobertura midiática de repercussão internacional e a produção de impressos de divulgação e mobilização, com a visão de ambas as partes¹⁴⁹. Este fato consolidou um campo de resistência multifacetada, com a participação de organizações étnicas, sindicais, populares e ainda do ente público municipal.

O arquivamento do processo de licenciamento da UHE São Luiz do Tapajós, pelo IBAMA, foi publicado em agosto de 2016 (MPF, 2016c). Contudo, 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:

[...] em função das incertezas geradas pela ausência de regulamentação dos dispositivos legais e normativos, e diante da complexidade das tratativas necessárias à implantação de UHE que interfiram diretamente em terras indígenas, estima-se um prazo superior ao horizonte decenal para a viabilização de tais projetos. Com isso, a data mínima para início de operação de todas as UHE que se enquadram nessa situação, dentre elas a UHE São Luiz do Tapajós, foi superior ao final do horizonte de estudo deste PDE. Ressalta-se, entretanto, que o processo que envolve essa usina continua sendo acompanhado pela EPE e, solucionadas todas as questões ambientais, ela poderá compor a cesta de oferta candidata à expansão em planos futuros (BRASIL, 2018d, p. 51-52).

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:

[...] deve-se observar que as Pequenas Centrais Hidrelétricas apenas teriam impacto reduzido caso não fossem implantadas diversas delas no mesmo

¹⁴⁹O trabalho de Cunha (2015) analisou o material publicitário que fora elaborado pela Eletronorte, por meio do Diálogo do Tapajós, cujo objetivo foi a aceitação da implementação das UHEs.

rio e na mesma bacia hidrográfica. A implantação sucessiva de diversas Pequenas Centrais Hidrelétricas no âmbito da mesma bacia hidrográfica (no caso, a Bacia Tapajós) gera danos ambientais cumulativos e sinérgicos aos rios, à Fauna e à Flora, bem como às comunidades tradicionais e indígenas que habitam na região. Os impactos não são reduzidos, porque, como diversas Pequenas Centrais Hidrelétricas são instaladas ao longo de um mesmo rio, em seu conjunto elas acabam equivalendo a uma Hidrelétrica de grande porte, senão se tomando até piores em termos de impactos. Como o licenciamento de cada uma é feito isoladamente, não é possível aferir no Estudo de Impacto Ambiental os impactos globais que serão gerados pelo conjunto de empreendimentos (BRASIL, 2018e, p. 46).

Diante desse contexto, a referida ação pública destaca a necessidade de elaboração de uma nova AAI com a inclusão de todas as PCHs inventariadas na bacia do rio Tapajós, e solicita que este tipo de licenciamento ambiental seja federalizado, ou seja, retirado do âmbito da SEMAS e delegado ao IBAMA, em face da “interestadualidade” do rio Tapajós (Estados do Pará e do Mato Grosso). No entanto, essa manifestação não obteve êxito e a SEMAS, através das resoluções nº 138 e 139, do Conselho Estadual de Meio Ambiente do Pará (COEMA), publicadas no dia 23 de outubro de 2018, concedeu a Licença Prévia (LP) para essas PCHs.

O planejamento das PCHs nessa região ocorreu sob um caráter furtivo, não acompanhado de grande repercussão entre os agentes sociais locais como ocorrido no processo das UHEs, talvez por ter sido ofuscado por este, ou ainda por novas estratégias adotadas. O fato é que esses empreendimentos representam apenas oito do total de 29 PCHs que foram planejadas no inventário aceito pela ANEEL em 2012, e servem como uma alternativa a ser consolidada para o fornecimento de energia elétrica para as atividades portuárias, pertencentes ao eixo logístico, que estão em instalação na sub-região do Tapajós, enquanto aguardam a retomada dos processos para implantação das UHEs.

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). A Figura 36 aponta a demarcação desse arco, apontando os portos de principal interesse para esse segmento logístico, sendo eles: 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 multimodais¹⁵⁰ de exportação, com a promoção de diferentes formas de financiamento público para os setores produtivos e de

¹⁵⁰ São caracterizados como multimodais uma vez que integram os modos rodoviários, hidroviário e ferroviário.

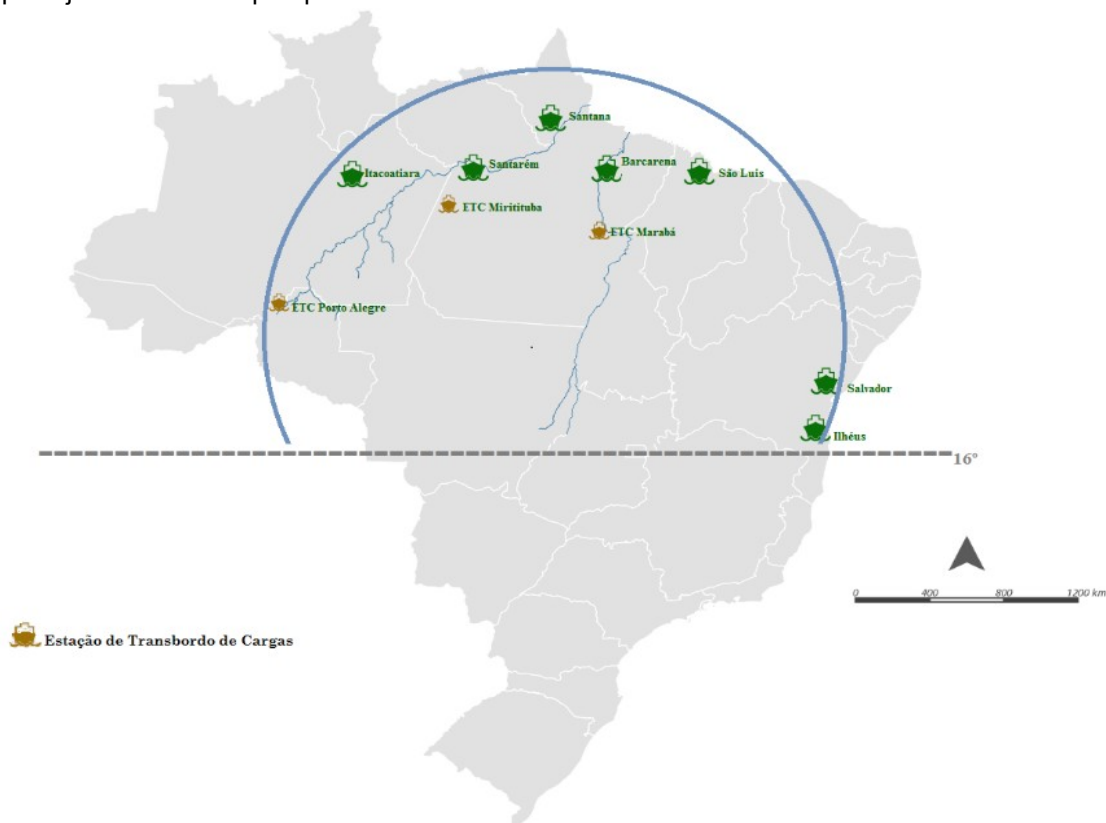
transportes; incentivos fiscais; e ainda, a concessões de infraestruturas públicas para a iniciativa privada, através de leilões, no âmbito da Lei 11.079/2004 (BRASIL, 2004b) que trata das Parcerias Público-Privadas.

Como marco regulatório desse processo de ampliação do setor portuário, Rodrigues e Rodrigues (2015) indicam a Lei 12.815/2013 que dispõe sobre “a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários” (BRASIL, 2013, p. 1). Dentre as alterações provindas desse marco, os autores destacam a permissão dada aos terminais privados para operar cargas de terceiros, antes restrita a cargas próprias; fato que estimulou a expansão de investimentos nesse tipo de empreendimento.

A Figura 37 apresenta a localização dos processos de concessões públicas, no ano de 2016, que foram estabelecidos nos corredores logísticos multimodais no Estado do Pará. Percebe-se no corredor Nordeste (Araguaia-Tocantins) o direcionamento de investimentos para adequações na Hidrovia do Tocantins e o planejamento de ferrovias. Por sua vez, no corredor Centro-Oeste (Tapajós-Amazonas), as ações voltam-se para a finalização da concessão da BR-163, no trecho que vai de Sinop (MT) até Santarém (PA), e no planejamento da ferrovia entre Lucas do Rio Verde e Miritituba.

O distrito de Miritituba é indicado como entreposto estratégico entre a zona produtora de grãos (norte do Mato Grosso) e os portos de exportação (Barcarena/PA, Santarém/PA, Macapá/AP e Manaus/AM), localizado na margem esquerda do rio Tapajós, no Município de Itaituba (PA), sub-região do Tapajós. Este fato é verificado ainda na Figura 37, com sua posição relativa tanto à linha na cor magenta, que indica o traçado rodoviário da BR-163, como também ao traçado amarelo tracejado, que indica o eixo ferroviário.

Figura 36 – Indicação da linha imaginária do Arco Norte e dos empreendimentos portuários planejados sob essa perspectiva



Fonte: Brasil, 2017b, não paginado.

Figura 37 – Rotas em processo de concessão do Projeto Arco Norte no Estado do Pará



Fonte: Brasil, 2016b, não paginado.

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. A Figura 38 evidencia uma comparação entre os custos de frete para a exportação da produção agrícola tendo como origem do deslocamento o Município de Lucas do Rio Verde (MT). Ademais, é possível observar que 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 ano¹⁵¹, calcula-se uma redução anual do custo para a exportação agrícola estimada em R\$ 404.920.000 por ano.

Assim, destaca-se a pavimentação asfáltica das rodovias BR-163 e BR-230, como a obra governamental que marcou o início da implantação do corredor Centro-Oeste, no ano de 2007, com uma abrangência de aproximadamente 1.000 km, incluída na primeira versão do PAC. Dentro desse programa, o asfaltamento da BR-163 integrou a estratégia de desenvolver a infraestrutura logística existente, de modo que haja uma integração territorial do Estado e uma melhoria das condições de interligação do Pará com os demais Estados da região Norte e Centro-Sul, buscando reduzir os custos de transportes de cargas (BRASIL, 2008). Conforme o balanço do PAC divulgado em dezembro de 2010, o recurso disponibilizado para a pavimentação do trecho paraense dessa rodovia, incluindo o acesso de 33 km até o distrito de Miritituba, totalizava aproximadamente R\$ 1,4 bilhões. Porém, essa obra não seguiu o ritmo esperado pelos investidores do agronegócio, como se percebe nesse trecho do EIA da Rio Turia serviços logísticos Ltda. (2012):

[...] o ritmo de desembolso desses recursos está muito aquém do esperado, com apenas R\$ 25 milhões aplicados em obras efetivamente concluídas,

¹⁵¹ Essa média foi calculada tomando como base os valores de movimentação de carga informados nos seguintes EIA/RIMA: Rio Turia (2011); Hidrovias do Brasil (2012); Cianport (2012; 2014); Cargill (2013); Bertolini (2014); Odebrecht (2014); e LDC (2016).

dentre as quais, 21 km na parte que liga Rurópolis a Santarém, 11 km no trecho do acesso à Miritituba, 3 pontes e a parte da rodovia que atravessa a sede de Novo Progresso (RIO TURIA, 2011, p. 414).

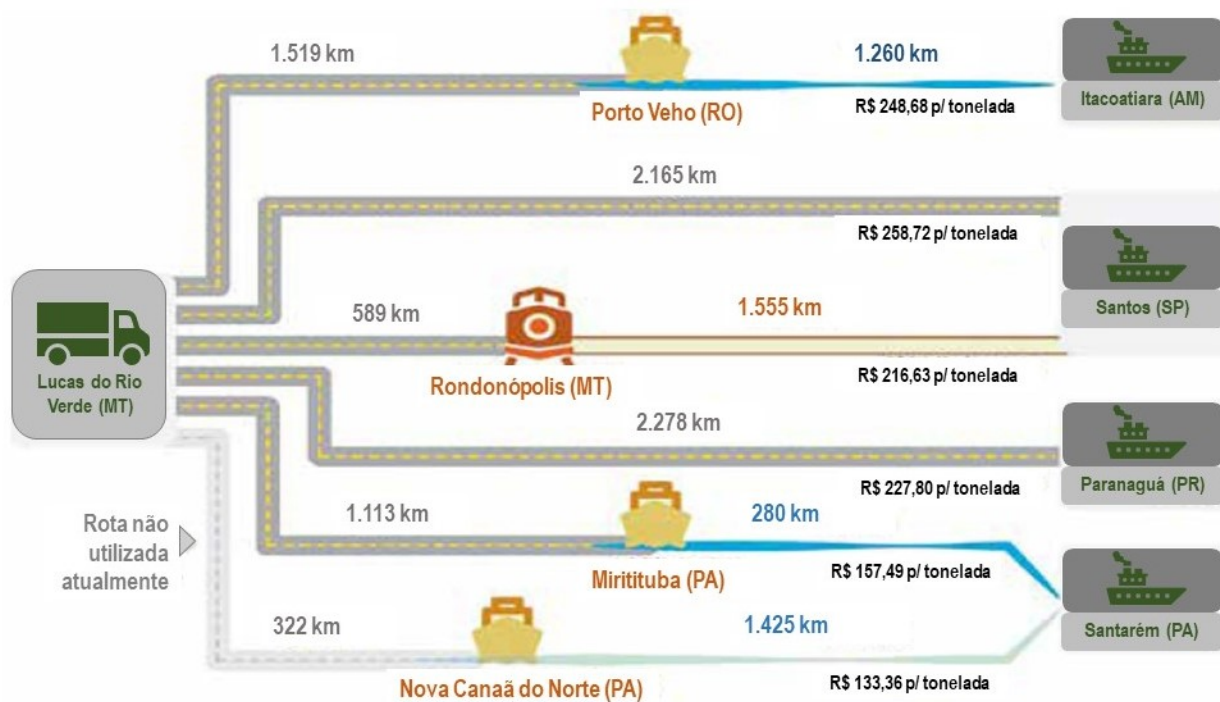
Por uma série de razões, esta obra ainda não foi concluída em sua totalidade, faltando aproximadamente 100 km a serem asfaltados, além da construção de algumas pontes em concreto. Este fato, acrescentado à falta de manutenção dos trechos já concluídos, compromete a segurança da trafegabilidade desta via, que constantemente aparece na mídia nacional devido aos frequentes atoleiros que se formam, especialmente durante a temporada de chuvas na região, conhecido como “inverno amazônico”. A Figura 39 traz duas imagens de uma reportagem da TV Liberal, no mês de fevereiro de 2017, sobre a situação precária dessas rodovias, em que é possível visualizar a fila de veículos que se formou nas proximidades de um dos muitos atoleiros existentes no trecho sem pavimentação.

O governo federal lançou em 2015 o processo de concessão desse trecho rodoviário à iniciativa privada, através do Programa de Parcerias em Investimento (PPI) e do Programa de Exploração de Rodovia (PER). Segundo a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT, 2016), com a previsão de um investimento de R\$ 6,51 bilhões, a concessão seria por 30 anos para a exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, conservação, manutenção, operação, implantação de melhorias, pavimentação, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço.

O projeto apresenta uma extensão total de 976,0 km, compreendendo as seguintes rodovias: BR-163/MT/PA, do entroncamento com a MT-220 até o entroncamento com a BR-230 (A); e BR-230/PA, do entroncamento com a BR-163 (B) (Campo Verde) até Miritituba (BRASIL, 2016c, não paginado).

No entanto, após a realização das audiências públicas obrigatórias nos Municípios de Itaituba (PA) e Santarém (PA), a população local se manifestou contrária à continuidade desse processo de concessão, ao identificar que o trecho rodoviário entre estas cidades não estava contemplado, mesmo se constituindo de grande importância na circulação regional de pessoas e mercadorias.

Figura 38 – Comparações entre custos de transportes



Fonte: adaptado de CNT (2015, não paginado).

Figura 39 – Imagens captadas de uma reportagem acerca de atoleiros que se formam nas rodovias BR-163 e BR-230, no trecho entre Itaituba (PA) e Rurópolis (PA)



Fonte: RODOVIA TRANSAMAZÔNICA... (2017, não paginado).

Como exemplo desse fato, cita-se uma matéria do jornal “O Impacto”, de 14 de janeiro de 2016, intitulada “ANTT exclui Santarém da exploração das rodovias BR-163 e BR-230” (CARDOSO, 2016, p. 1), em que se destacam as falas do presidente da Câmara de Vereadores de Santarém, o Sr. Reginaldo Campos, e do representante da Diocese de Santarém, o Padre Edilberto Sena, sobre essa questão:

“No entendimento dos vereadores santarenos é sério a não inclusão do nosso Município neste vultoso projeto. Santarém tem posição estratégica para o escoamento de grãos e verticalização de seus derivados. Daí ser importante a presença da sociedade civil e autoridades locais para reverter o processo e incluir a nossa cidade nos debates”, disse o presidente da Câmara, Reginaldo Campos.

[...]

“... a preocupação é que a pavimentação das rodovias federais não sejam meramente para atender aos interesses dos exportadores de grãos, mas que seja para facilitar a vida das pessoas que moram ao longo das rodovias e das populações de Santarém e das cidades vizinhas. “Que o ser humano seja levado em consideração e não apenas as questões econômicas para a melhoria das rodovias”, criticou o Padre (CARDOSO, 2016, p. 2).

Após esses eventos de manifestações contrárias, o processo de concessão foi suspenso pelo governo federal, que abriu um novo edital para o acréscimo desse trecho de 331,6 km, em 12 de fevereiro de 2016, de forma a complementar a proposta inicial (BRASIL, 2016b). Na visão do vereador de Itaituba, Luiz Fernando Sadeck, em entrevista ao Jornal “O Impacto”, a suspensão desse processo não foi motivada pelas manifestações locais, mas, sim, por uma pressão das empresas do agronegócio diante dos altos valores que foram apresentados de base para os pedágios a serem implantados na rodovia (SADECK, 2018):

[...] nós lembramos que há alguns anos, o DNIT começou um trabalho de que seria a privatização da BR-163 nesse trecho que vem de Sinop (Mato Grosso) até o porto de Miritituba, em Itaituba (Pará). Houve audiência pública em Itaituba, apresentação de projetos, porém, quando chegou o momento de se detalhar o valor que seria cobrado do pedágio por carreta, houve um recuo por parte do governo diante da pressão dos empresários de que não seria viável privatizar a BR-163 (Santarém–Cuiabá) porque seria muito caro para o transporte de grãos para o Porto de Miritituba. Foi, então, que apareceu uma outra modalidade, que inclusive foi sugestionada e tem à frente o empresário Blairo Maggi, que é a construção da Ferrovia, também vindo de Sinop até o porto de Miritituba (SADECK, 2018, p. 2).

O fato é que, até o final do governo Temer não se teve nenhuma publicação no site da ANTT indicando a continuidade desse processo após a abertura do edital de complementação citado. No entanto, houve a publicação da portaria nº 529, de 8 de novembro de 2018 (BRASIL, 2018c), pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), para o chamamento de interessados na doação de estudos de

viabilidade técnica para estruturação de projeto de parceria para concessão da BR-163/230/MT/PA, no trecho entre Sinop/MT e Miritituba/PA (BRASIL, 2018a), o que demonstrou a retomada do projeto inicial, preterindo as demandas da população local. A portaria reforça o interesse no recebimento dos estudos, por meio de doação, previamente manifestados em cartas pelas empresas: Hidrovias do Brasil S.A. (HBSA) e Estação da Luz Participações Ltda. (EDLP).

Outro processo governamental no eixo logístico, também marcado por várias interrupções, conflitos e necessidades de ajustes, 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 de inúmeros

protestos das organizações de proteção ambiental que ocorreram a nível internacional.

O desrespeito ao procedimento de Consulta e Consentimento Livre, Prévio e Informado (CCLPI) das comunidades impactadas pela construção da Ferrovia também acarretou inúmeros protestos dos povos indígenas, das entidades civis locais, dos produtores rurais e do MPF, impedindo inclusive a realização das audiências públicas programadas para os Municípios de Itaituba (PA) e Santarém (PA).

A Figura 40 mostra o protesto dos Mundurukus que bloqueou o acesso ao local onde seria a audiência pública na cidade de Itaituba (PA), que também teve uma pequena manifestação paralela, de um grupo de homens vestidos com camisetas padronizadas com o dizer: “Ferrogrão ou Ferrograna: diga não à ferrogrão”, os quais se identificaram como colonos da região receosos de perder suas terras. Nessa ocasião, a equipe técnica da ANTT, responsável pela apresentação dos estudos prévios que ocorreria na referida audiência pública, reuniu-se com os Mundurukus na tentativa de negociar o fim do protesto realizando uma explanação acerca do projeto, porém, não obtiveram êxito.

O fato é que a tramitação desse processo teve continuidade nos órgãos federais competentes com a aprovação dos relatórios das audiências públicas que ocorreram nas cidades de Cuiabá (MT), Belém (PA), Sinop (MT) e Brasília (DF), até a ordem judicial (BRASIL, 2019) que obrigou a ANTT a realizar novas audiências públicas para consultar a população diretamente atingida. A justiça federal ordenou que a ANTT paralisasse o processo de concessão da Ferrogrão, em face da identificação de falhas graves no diagnóstico ambiental, como, por exemplo: a omissão de comunidades quilombolas afetadas; a identificação de cópia de trechos dos estudos feitos para as UHEs da bacia do Tapajós; a utilização de imagens do *Google Earth* como ferramenta de diagnóstico; a ausência de estudos técnicos prévios essenciais contendo entrevistas com moradores e levantamentos de vestígios culturais e arqueológicos no traçado da ferrovia (MPF, 2018).

Figura 40 – Manifestações em protesto à construção da Ferrogrão, em frente à Faculdade de Itaituba, uma instituição privada onde aconteceria a audiência pública desse projeto na cidade de Itaituba (PA), em dezembro de 2017



Fonte: Munduruku (2017) (a) e (b), Eliana S. Machado Schuber, dez. 2017 (c).

Por outro lado, existe um grande receio por parte dos agentes locais de que as obras de pavimentação da BR-163 sejam abandonadas após a consolidação dessa ferrovia, uma vez que os interesses do agronegócio já estariam supridos, perdurando a precariedade desta via. Essa preocupação é retratada pelo vereador de Itaituba, Luiz Fernando Sadeck, em entrevista ao Jornal “O Impacto”:

[...] aí me chama atenção, porque um projeto dessa envergadura vai gastar 14 bilhões de reais para atender única e exclusivamente o empresário, encurtar a distância e baratear o transporte dos grãos e como consequência aumentar o lucro dos empresários e aí a população nada vai ter com isso. Por que não pegar 3 bilhões desses 14 bilhões de reais e duplicarmos a Santarém- Cuiabá, concluirmos a construção das pontes em concreto, asfaltarmos ela em sua totalidade que ela será usada até por ciclistas? Então, eu volto a dizer, a BR-163 estando asfaltada será usada por todo mundo, diferente da Ferrovia (SADECK, 2018, p. 3).

Esse relato caracteriza o que Santos (2000) denominou de “mundo da competitividade”, como um dos efeitos perversos da globalização, em que a sociedade como um todo fica dessegurada, sobretudo pelo fato de que o Estado transfere suas competências para as grandes empresas:

[...] a política agora é feita no mercado. Só que esse mercado global não existe como ator, mas como uma ideologia, um símbolo. Os atores são as empresas globais, que não têm preocupações éticas, nem finalísticas. Dir-se-á que, no mundo da competitividade, ou se é cada vez mais individualista, ou se desaparece. Então, a própria lógica de sobrevivência da empresa global sugere que funcione sem nenhum altruísmo. Mas, se o Estado não pode ser solidário e a empresa não pode ser altruísta, a sociedade como um todo não tem quem a valha (SANTOS, 2000, p. 33).

Retomando a exposição das ações governamentais para a implementação do corredor Centro-Oeste, têm-se as obras previstas 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.

O Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) (BRASIL, 2007b) apresentou um planejamento prévio para a implantação da Hidrovia Teles Pires - Juruena – Tapajós, como um investimento para o período pós-2015. Destaca-se nesse documento a previsão de algumas dificuldades para a obtenção do licenciamento ambiental dessa hidrovia, não apenas pela sua inserção em meio de UCs e TIs, mas em face da sua dependência à construção de eclusas nas futuras hidrelétricas planejadas para a bacia do Tapajós.

A revisão deste plano, recentemente publicada, o PNLT 2025 (BRASIL, 2018c), indicou oito hidrovias classificadas, pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), como “economicamente navegadas” (BRASIL, 2018c, p. 33), divididas em dois grupos: Hidrovias sem Restrição de Capacidade e Hidrovias com Restrição de Capacidade. A Hidrovia Tapajós, cuja delimitação fora reduzida ao trecho do distrito de Miritituba até a cidade de Santarém, foi classificada no primeiro grupo como um dos empreendimentos e investimentos necessários para otimizar a infraestrutura até o ano de 2025, prevendo a ampliação de sua extensão navegável, para a consolidação da Hidrovia Teles Pires e Tapajós (Cachoeira Rasteira - Itaituba/PA).

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 *funding* 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 atual funcionamento desse sistema integrado que se utiliza do Município de Itaituba, com grande concentração no distrito de Miritituba, está demonstrado pelo fluxograma da Figura 41, demarcando os sete principais pontos do seu

funcionamento: as lavouras de grãos, as rodovias BR-163 e BR-230, os Pátios de Triagens e Estacionamento, as ETCs, a Hidrovia do Rio Tapajós, os Terminais Portuários de uso privado (TUPs), e o mercado internacional.

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. A Figura 42 mostra a visão aérea do posto de triagem e de estacionamento do grupo Mirian, que fora inaugurado em 2017, no distrito de Campo Verde, distante 30 km do distrito de Miritituba, no local de entroncamento das BRs 163 e 230.

Esse empreendimento se destaca pelo estilo contemporâneo de suas instalações e ampla infraestrutura de apoio aos caminhoneiros, composta por: posto de combustível, serviços de manutenção para caminhões e veículos, restaurantes, lanchonetes, banheiros, loja de conveniência, acesso à internet por meio de Wi-Fi, entre outras comodidades, que foram construídas com refinados materiais de acabamento (como a fachada em vidro, piso em granito e porcelanato etc.), incomum na maioria das edificações comerciais ou residenciais deste Município.

Figura 41 – Fluxograma do sistema multimodal para a exportação pelo corredor Centro-Norte



Fonte: Rio Turia (2011), HBSA (2012), Cianport (2012, 2014), Cargill (2013), Bertolini (2014), Odebrecht (2014) e LDC (2016).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2018.

Figura 42 – Vista aérea do Posto Mirian V, um dos mais modernos postos de triagem do corredor Centro-Oeste, localizado no distrito de Campo Verde, Itaituba (PA)



Fonte: Mirian (2017, não paginado).

Ao chegarem à ETC, os grãos percorrem o trajeto que fora apontado na Figura 43, com base no funcionamento da ETC Miritituba (RIO TURIA, 2011). A primeira parada é no setor de classificação, onde se verifica a qualidade dos grãos no que diz respeito ao seu grau de umidade. Se aprovado, a carreta segue para a balança de pesagem e, então, para os tombadores. Se reprovado, a carreta deverá retornar a sua origem, em face da sub-região do Tapajós ainda não possuir um empreendimento que realize a secagem desse produto. Após os tombadores, a carga segue 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.

As operações internas das ETC são similares entre si. Constituem-se por área do porto e área do retro-porto, voltadas para o transbordo de granéis sólidos vegetais (grãos), sendo que algumas também irão realizar o transbordo de fertilizantes e de cargas gerais dispostas em contêineres, e, por isso, deverão possuir estruturas adicionais para tais atividades. A área do porto abrange as estruturas implantadas sobre a água, podendo ser cais fixos ou flutuantes, divididos por tipo de atividades de grãos, de fertilizantes ou de container, quando é o caso. Na área do retroporto são instaladas as infraestruturas que ficam sobre a terra, e são necessárias para a realização das operações de carga (recepção) e descarga (expedição) dos produtos previstos, e para as instalações de apoio (prédios administrativos, operacionais, arruamentos, sistemas de saneamento, pátios de estacionamento e triagem, postos de combustíveis, entre outros).

Nesse sentido, percebe-se que para a implantação de uma ETC deve ser realizado um conjunto de obras de infraestrutura e de logística de transportes, cuja diversidade e magnitude deverão atender às exigências estabelecidas pelas legislações ambientais vigentes. Cada etapa de implantação (o início, o andamento e a conclusão) é condicionada à liberação das licenças ambientais pelos órgãos responsáveis, que, neste caso, fica a cargo do governo do Estado do Pará, pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMA), conforme disposto pela Lei Nº 5.887/95 (PARÁ, 1995), que trata sobre a Política Estadual de Meio Ambiente.

Atualmente, quatro ETCs se encontram em fase de operação no distrito de Miritituba: a ETC MIRITITUBA (Rio Turia Serviços Logísticos/BUNGE); a ETC HBSA Tapajós (Hidrovias do Brasil S.A.); a ETC ITAITUBA (Companhia Norte de Navegação e Portos/CIANPORT); e a ETC CARGILL (Cargill Agrícola S.A.). A Figura 44 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 Miritutuba 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, ainda caracterizado por 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.

Figura 43 – Maquete eletrônica da sequência do recebimento e transbordo dos grãos na ETC Miritituba (TERFRON/ BUNGE)



Fonte: adaptado de Rio Turia (2011).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

Figura 44 – Indicação das localizações das ETCs em operação no distrito de Miritituba



Fonte: Rio Turia (2011), HBSA (2012), Cianport (2012, 2014), Cargill (2013) e Google Earth (2018).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

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. O Quadro 07 relaciona essas empresas que já estão em operação, ou que iniciaram o processo de licenciamento para a construção de ETCs, com informações sobre suas características individuais, disponibilizadas em seus RIMAs:

Quadro 07 – Estações de Transbordo de Cargas (ETCs), segundo informações disponibilizadas nos documentos do processo de licenciamento

Empreendimento	Data do RIMA	Empresa responsável pelos estudos ambientais	Mão de obra (nº func.) fase de instalação / operação	Estimativa movimentação total de caminhões/dia	Tipo de operação (movimentação)
ETC MIRITITUBA Rio Turia serviços logísticos (BUNGE) *em operação	JUN 2011	BRANDT MEIO AMBIENTE AMAZÔNIA LTDA.	200/ 120	400	Grãos 3.100.000 t/ano
ETC HBSA Tapajós Hidroviás do Brasil S.A. *em operação	MAIO 2012	Ambientare - Soluções em Meio Ambiente Ltda.	340/ 56	440	Grãos e farelo 6.144.000 t/ano
ETC ITAITUBA Companhia Norte de Navegação e Portos – CIANPORT *em operação	SET 2012	Ambientare - Soluções em Meio Ambiente Ltda.	360/ 60	530	Grãos 4.000.000 t/ano Contêineres (grãos, madeira, produtos frigorificados, fertilizantes, cimento, eletroeletrônicos linha branca e linha duas rodas) 130.000 t/ano
ETC CARGILL Cargill Agrícola S.A. *em operação	MAIO 2013	Ambientare - Soluções em Meio Ambiente Ltda.	150/ 140	370	Grãos (soja, milho, farelo de soja) 4.000.000 t/ano
ETC TAPAJÓS Companhia Norte de Navegação e Portos – CIANPORT	JUL 2014	Ambientare - Soluções em Meio Ambiente Ltda.	479 / 60	400	Grãos (soja e milho) 4.000.000 t/ano
ETC RURÓPOLIS Transportes Bertolini	MAR 2014	Ambientare - Soluções em Meio Ambiente Ltda.	200/ 100	280	Graneis sólidos vegetais 5.000.000 t/ano e Contêineres 10.000/ano
ETC SANTARENZINHO Odebrecht TransPort	SET 2014	Ambientare - Soluções em Meio Ambiente Ltda.	251/ 217	600	Grãos 4.000.000 t/ano Fertilizantes 3.850.000 t/ano Contêineres 100.000/ano
ETC LDC TAPAJÓS Louis Dreyfus Commodities Brasil S.A.	MAR 2016	Ambientare - Soluções em Meio Ambiente Ltda.	488/ 258	600	Grãos (soja e milho) 9.552.000 ton/ ano

ETC RTL Rio Tapajós Logística LTDA.	2016	BM Engenharia Ambiental Ltda.	1458/ 63	*não informado	Grãos (Soja e Milho) 3.000.000 t/ano Cargas Gerais
---	------	--	----------	-------------------	--

Organizado pela autora, com base em Rio Turia (2011), HBSA (2012), Cianport (2012, 2014), Cargill (2013), Bertolini (2014), Odebrecht (2014), LDC (2016) e RTL (2016).

Além dessas ETCs relacionadas no quadro acima, tem-se a ETC Caramuru Alimentos S.A. e o Flutuante de Transbordo de Grãos (FTG) da empresa Bertolini, que não tiveram o mesmo enquadramento do processo de licenciamento ambiental em face do seu menor porte.

A ETC da *trading* Caramuru Alimentos S.A., implantada no Km 28 da Rodovia Transamazônica (BR-230), na comunidade Boa Vista do Tapajós, Município de Itaituba, já se encontra em fase de operação, apresentando dois silos (10.000 toneladas cada), onze postos de trabalhos diretos e a capacidade diária de receber doze caminhões bi-trens para descarga. Essa ETC é destinada a movimentar exclusivamente a proteína concentrada de soja (farelo) não transgênica, que serve como ração para alimentação de peixes do tipo salmão. Ressalta-se que, em função das exigências dispostas em normas internacionais, esta ETC foi situada em uma área distante das outras, na margem oposta do rio Tapajós.

As carretas, que transportam a carga até essa ETC, atravessam o rio Tapajós sobre a balsa comum, de uso cotidiano dos moradores, e circulam dentro no perímetro urbano da cidade de Itaituba até seguirem pela BR-230. Este fato proporciona inúmeros inconvenientes para a circulação da população local, tanto pelo significativo espaço ocupado na balsa de travessia e na fila para o embarque na mesma, que representa o principal meio de conexão rodoviária com o resto do País, como também pelo trajeto que essas carretas percorrem nas ruas da cidade de Itaituba, que constantemente tem sua pavimentação danificada por não ter sido construída para esse tipo de tráfego pesado. A Figura 45 demonstra o agravamento da fila de acesso à balsa pela presença das carretas, prolongando-se por grande parte da Av. Getúlio Vargas, na orla da cidade, e a Figura 46 mostra a grande ocupação da balsa por parte dessas carretas, deixando pouco espaço para os veículos locais.

Figura 45 – Carretas na fila para acesso a balsa na orla da cidade de Itaituba (PA)



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Figura 46 – Carretas na balsa de travessia entre Miritituba e Itaituba (PA)



Fonte Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

O Flutuante de Transbordo de Grãos (FTG) da empresa Bertolini, consiste em uma balsa que tem uma operação similar às ETCs, com capacidade para descarregar uma carreta bi-trem a cada 10 minutos, totalizando 5.000 toneladas ao dia, em regime de trabalho de 24 horas.

[...] localizado em um ponto fixo na margem do Tapajós, o terminal recebe cerca de 100 caminhões por dia, provenientes de Mato Grosso, cuja carga é descarregada nas barcaças. Todos os dias, a Bertolini carrega duas barcaças em Miritituba, com capacidade cada uma para 2.500 toneladas, ou cerca de 50 caminhões para encher cada barcaça. De lá, elas podem seguir em comboio ao porto de Santarém, para onde é levada a carga da Cargill, ou ao porto de Vila do Conde, em Barcarena, na Grande Belém, destino final da produção de ADM e Glencore. A maior parte do volume transportado pela Bertolini na região, 70%, corresponde a cargas da Cargill. Soja e milho têm igual peso no volume total movimentado pela empresa de transportes (COUTO, 2016, p. 2).

Esse FTG iniciou suas operações em 2015 e, em 2016, a previsão aproximada de movimentação era de 1,3 milhão de toneladas de grãos, representando um acréscimo de 30% na sua movimentação do ano anterior. Esse crescimento levou a Bertolini a instalar um segundo FTG, que entrou em operação no final de 2017, com a mesma estrutura do primeiro, com 3.520 metros quadrados (COUTO, 2016). A Figura 47 mostra esse FTG, no momento em que uma carreta está sendo descarregada; razão pela qual, como se observa na figura, um dos seus tombadores está inclinado a aproximadamente 45°.

A magnitude desses empreendimentos demonstra que foram feitas grandes somas de investimentos para suas construções, consolidando assim, o corredor Centro-Norte enquanto uma nova rota para o escoamento das *commodities* do complexo soja e milho. No entanto, as condições de trafegabilidade das vias, que atualmente possibilitam o seu funcionamento – as rodovias BR-163 e BR-230 –, não são apropriadas para tal, necessitando de ações continuadas para melhoria e manutenção no que tange à pavimentação, à recuperação do pavimento, à duplicação, à implantação de faixas adicionais, bem como às ações emergenciais diante aos atoleiros que se formam no período de chuvas. A Figura 48 mostra uma dessas ações de manutenção do leito da Rodovia BR-163 que ainda não recebeu pavimentação asfáltica.

Figura 47 – Vista lateral do FTG Bertolini ancorado as margens do rio Tapajós, distrito de Miritituba.



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Figura 48 – Foto das obras de manutenção na Rodovia BR-163 em meio ao tráfego pesado de carretas, em 2018, no trecho entre as cidades de Trairão (PA) e Itaituba (PA).

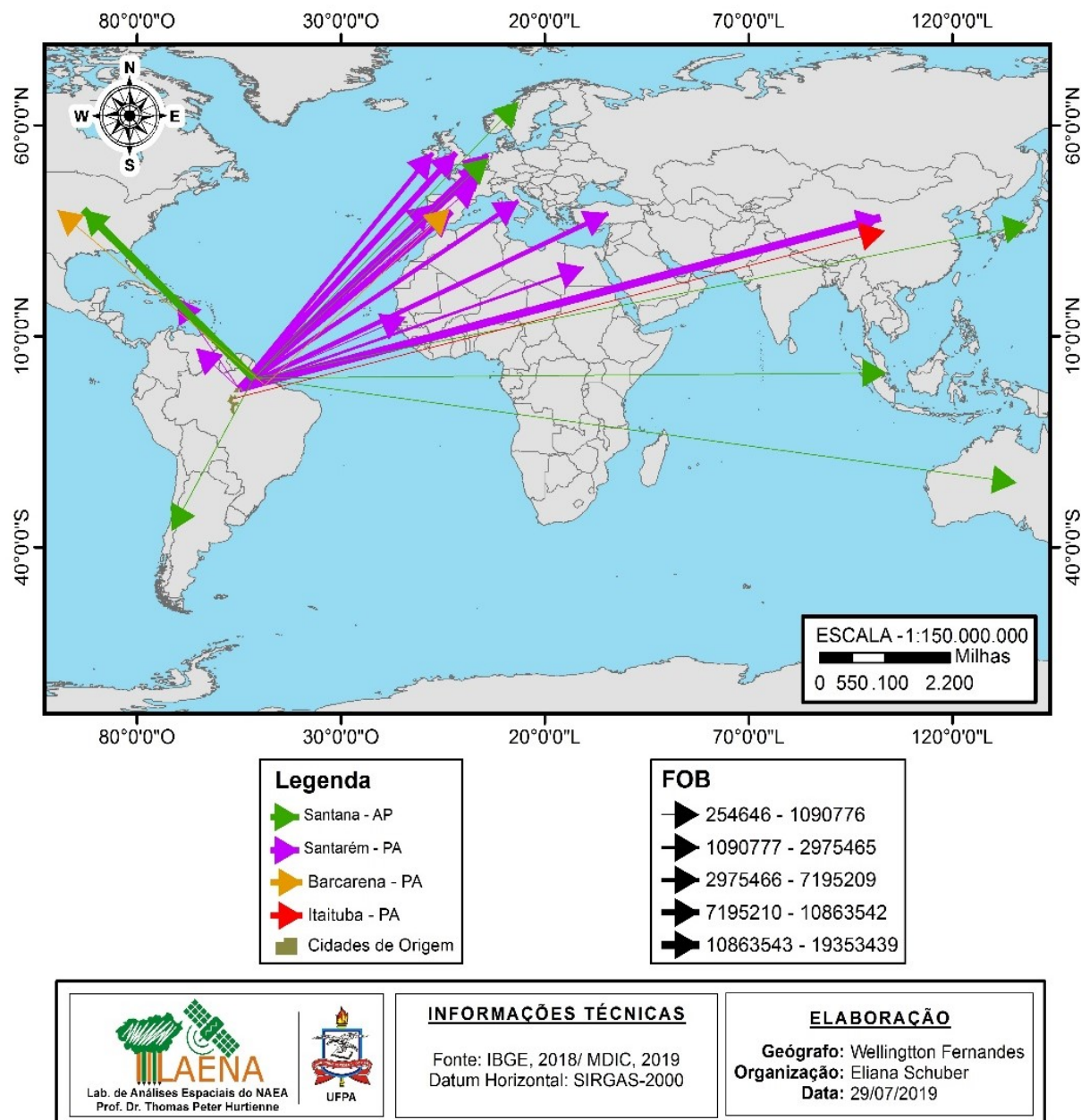


Fonte: acervo pessoal do Sr. Fabio Frederico.

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.

As conexões em nível global que são estabelecidas a partir da cidade de Itaituba são apontadas no Mapa 05. Sua elaboração teve como base os dados disponibilizados pelo Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) acerca das exportações agregados por ano, restringidas aos Municípios que são destinos das cargas cujo transbordo é realizado nas ETCs de Miritituba. A espessura das setas indicadas no Mapa 05 está associada aos valores FOB (US\$) totais, soja e milho, dos respectivos portos, não restrito então às cargas provenientes de Itaituba.

Mapa 05 – Conexões de Itaituba em nível global, no ano de 2018



Ademais, cabe ressaltar que no âmbito estadual também se identificaram políticas voltadas ao incentivo dessas atividades logísticas, como é o caso do Plano Estratégico Pará 2030¹⁵² (PARÁ, 2018a); o Plano Estadual de Atração de Novos Negócios (PEANN), instituído pelo Decreto Estadual nº 913/2013¹⁵³ (PARÁ, 2013) que estabeleceu um “selo de prioridade” a ser dado a projetos ditos estratégicos, imprimindo-lhes celeridade “mediante remoção de entraves burocráticos, administrativos e normativos, bem como preferência na tramitação dos respectivos processos” (PARÁ, 2013, p. 1); as assinaturas de protocolos de intenções entre as empresas e o ente estadual que fora conduzido pela antiga Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia (SEDEME) por meio dos quais as empresas¹⁵⁴ com projetos portuários em andamento se comprometeram com algumas demandas do Estado em contrapartida da celeridade de autorização para a construção de suas instalações (PARÁ, 2017); e a Política Estadual de Socioeconomia, instituída pela Lei nº 8.602/2018 (PARÁ, 2018c), para estabelecer estratégias e fomentar o desenvolvimento socioeconômico do Estado do Pará com a formação do “ecossistema de fundos da política estadual de socioeconomia” (PARÁ, 2018b, p. 1) que deverá ser aderido pelos investidores privados que estabeleçam parcerias com o Estado do Pará.

Essas políticas estaduais são entendidas por Rodrigues (2018) como elementos de articulação, conexão e consenso ao projeto nacional do Arco Norte, uma vez que o objetivo maior é o atendimento das demandas do mercado global e seus padrões de competitividade e de produtividade, especialmente com foco nos

¹⁵² O plano traça cinco ações estratégicas para o desenvolvimento do Pará: 1) criar uma marca de origem para os produtos feitos na região amazônica; 2) desenvolver um ambiente atrativo para investimentos da iniciativa privada; 3) planejar disponibilidade de profissionais capacitados para alavancar desenvolvimento das cadeias; 4) otimizar processo de licenciamento ambiental, aprimorando relação entre meio ambiente e produção; 5) mobilizar recursos para titular terras consistentemente e destravar investimentos e produção (PARÁ, 2018a).

¹⁵³ Seu objetivo é estabelecer e consolidar a parceria institucional entre o poder público estadual e a iniciativa privada, para assegurar ou remover obstáculos que possam comprometer os resultados e propor soluções legais simplificadas, com vista a desobstruir impasses burocráticos, administrativos, normativos e jurídicos.

¹⁵⁴ Como exemplo tem-se o protocolo firmado com a *trading* Louis Dreyfus Company (LDC) para a implantação dos projetos de médio e longo prazo, sendo uma ETC na região de Santarenzinho (Itaituba/ Rurópolis) às margens do rio Tapajós, e um Terminal Portuários de Uso Privativo (TUP) em Ponta de Pedras, no Marajó. Nesse documento, a LDC se comprometeu em elaborar uma proposta para a verticalização da cadeia da soja a partir da emissão da licença prévia dos seus empreendimentos portuários, e de movimentar anualmente um milhão de toneladas de carga na Ferrovia Paraense, quando o projeto ferroviário estiver concluído e operante pelo governo do Estado (PARÁ, 2017).

Países asiáticos, os quais regulam “os tempos e os usos do território” (CASTRO, 2012, p. 49).

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)¹⁵⁵, 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).

O Complexo da CAIMA/ITACIMPASA, pertencente ao grupo João Santos cuja marca comercial é o Cimento Nassau, abrange uma área de 6.000 hectares, localizada a 30 km da cidade de Itaituba, seguindo pela Rodovia BR-230 no sentido de Jacareacanga, nas proximidades da comunidade de Bela Vista. O início das operações dessa indústria ocorreu em meados da década de 1980, com a seguinte composição, indicadas na Figura 49: a indústria de cimento; a jazida de calcário; a pista de pouso pavimentada, o porto às margens do rio Tapajós; a hospedaria de operários; e duas vilas residenciais, sendo uma de operários e outra para os funcionários do alto escalão da empresa.

A vila de operários possui aproximadamente 90 casas, uma escola, uma igreja e um clube de lazer. A outra vila, conhecida como “platô”, possui 20 casas destinadas aos funcionários que possuem nível superior e/ou cargos de gerência, a casa dos proprietários, equipamentos de lazer e um hotel.

¹⁵⁵ Inicialmente essa indústria do grupo João Santos recebeu a dominação de Companhia Agroindustrial de Monte Alegre (CAIMA), e posteriormente, com a intenção de conceder-lhe identidade local, foi denominada de Itaituba Indústria de Cimentos do Pará S/A (ITACIMPASA), sendo que ainda é mais conhecida e referenciada localmente pela sua primeira denominação.

Figura 49 – Indicação das instalações pertencentes ao complexo da CAIMA/ ITACIMPASA



Fonte: Google Earth (2019).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

Desde o ano de 2016, vários eventos¹⁵⁶ alertavam para uma crise interna nesse referido grupo, repercutindo no fechamento de muitas de suas unidades localizadas em diferentes regiões do País. A Figura 50 mostra um protesto dos funcionários que bloquearam a Rodovia Transamazônica para reivindicar o pagamento de seus salários que estavam atrasados (O IMPACTO, 2016). O fato é que, no início de 2018 a ITACIMPASA teve suas operações paralisadas temporariamente, e continua nessa situação até os dias atuais. Os seus funcionários receberam o aviso de licença remunerada de 30 dias, que depois foi prorrogada por mais 31 dias. Porém, diante da ausência do pagamento de seus salários, grande parte reivindicou a rescisão de seus contratos de trabalho por meio da Justiça do Trabalho. No início de 2019, foi divulgado um bloqueio judicial de aproximadamente 20 milhões de reais em bens do grupo João Santos para o pagamento das suas dívidas trabalhistas.

A Mineração Serabi Gold, através de suas subsidiárias, a Serabi Mineração S.A. e a Gold Aura do Brasil Mineração Ltda., iniciou suas operações com a exploração da mina do Palito no ano 2003, localizada nas proximidades da comunidade Jardim do Ouro, no Município de Itaituba. A primeira fase de operação durou até o ano de 2008, quando a empresa anunciou a suspensão de suas atividades para a execução de algumas manutenções na referida mina. Em dezembro de 2013, as operações da mina Palito foram reiniciadas, com uma produção de ouro de 18.452oz¹⁵⁷ e, em 2015, o volume chegou a 29.841oz.

¹⁵⁶ Destacam-se quatro eventos mais relevantes para contextualizar o fechamento da CAIMA/ITACIMPASA. O primeiro evento se refere ao atraso de pagamento de seus funcionários, que, em protesto, interditaram parcialmente a Rodovia Transamazônica (BR-230) na altura do Km 04. Desde então, os funcionários alegaram a falta de regularidade no pagamento de seus salários, fato identificado em inúmeros processos na Justiça do Trabalho (8º TRT). O segundo evento decorreu do corte da energia elétrica fornecida pela Rede Celpa Equatorial a indústria, no mês de janeiro de 2018, por conta de um débito de mais de R\$ 2 milhões de reais, que revelou ainda a existência de uma dívida tributária, na estância estadual, desde 2011, de aproximadamente R\$ 79 milhões somente de ICMS, e ainda com a estância federal pela ausência de pagamento da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM), desde fevereiro de 2017. Todavia, na estância municipal a referida indústria é isenta do ISS, e, portanto, não apresenta débitos. O terceiro evento, por sua vez, refere-se às férias coletivas dada aos seus funcionários logo após ao corte de energia elétrica, que causou grande repercussão na cidade de Itaituba refletindo diretamente no setor de construção civil com a supervalorização do cimento. O quarto e último evento se dá pelos inúmeros processos trabalhistas contrários à empresa, solicitando a rescisão de seus contratos de trabalho diante da ausência de remuneração durante essa licença remunerada sem fim.

¹⁵⁷ O preço do ouro no mercado internacional é determinado em onça troy. Uma onça (oz) é uma unidade de medida de massa. O sistema troy é o que se utiliza para medir metais preciosos e gemas.

Figura 50 – Fotos do protesto dos funcionários da Caima, em 2016, devido ao atraso no salário que repercutiu no bloqueio da BR-230



Fonte: ATRASO... (2016).

Em janeiro de 2016 esta empresa anunciou a ampliação de suas atividades para a mina São Chico, sendo que o processamento do seu minério extraído é realizado na mina Palito. Segundo as informações no site dessa empresa (SERABI, 2019), as duas minas detêm todas as licenças ambientais e de mineração necessárias para a exploração subterrânea de minérios de alto teor de ouro.

Na Figura 51 está indicada a localização das referidas minas, tendo como referência a cidade de Itaituba e o distrito Moraes Almeida, localizado na BR-163. O acesso à mina do Palito, a partir de Itaituba, é possível pela BR-230 até o distrito de Campo Verde, onde se segue pela Rodovia BR-163 uma extensão de 300 km até chegar ao distrito Moraes de Almeida. Nesse ponto se acessa a Rodovia Transgarimpeira, para percorrer mais 25 km até chegar à comunidade Jardim do Ouro, que possui forte vinculação com as atividades de apoio a esta indústria.

A mina do Palito dista mais 4 km após dessa comunidade, seguindo ainda pela mesma rodovia. A mina São Chico está localizada a cerca de 30 quilômetros a sudoeste da mina Palito e o acesso se dá por via terrestre, pela Rodovia Transgarimpeira, passando pela comunidade de Jardim do Ouro. Essa segunda jazida é operada como mina satélite e o minério é transportado por via terrestre para ser processado na planta da mina Palito (SERABI, 2019).

Figura 51 – Indicação das minas Palito e São Chico, pertencentes à Mineração Serabi Gold



Fonte: Google Earth (2019).

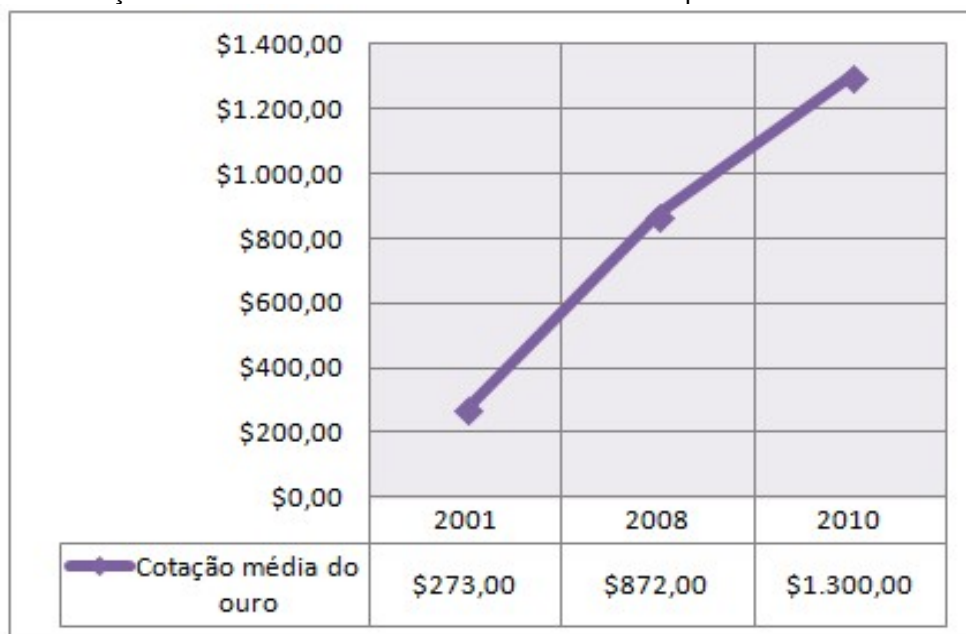
Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

No âmbito das políticas estaduais, também foram identificadas ações voltadas para o incentivo da exploração do ouro na sub-região do Tapajós, tanto por meio das ações do programa PARÁ 2030 (PARÁ, 2018a), como pela assinatura de um protocolo de intenções com as empresas de mineração Tony Goetz/Omex, Brazauro Recursos Minerais S/A e Serabi Mineração S.A. visando à verticalização da produção mineral do ouro através da construção de uma refinaria no Estado do Pará, denominada de “Complexo Mínero-Industrial de Lavra, Beneficiamento e Refino do Ouro” (PARÁ, 2018b, p. 47), em terreno cedido pela Infraero em Belém.

A atividade de exploração de ouro possui forte vinculação com o mercado internacional e, conseqüentemente, com a suscetibilidade da variação das cotações das *commodities* minerais. Nesse sentido, a retomada da valorização do ouro a partir de 2001¹⁵⁸, visualizada no Gráfico 04, que fora incentivada pela instabilidade da economia mundial, quando os investidores recorreram ao ouro visando maior segurança (MONTEIRO *et al.*, 2010), intensificou 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, por sua vez, 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).

¹⁵⁸ O Plano Nacional de Mineração (BRASIL, 2010) indica a crescente valorização das cotações do ouro no mercado internacional, em que a cotação média foi de US\$ 273/oz, em 2008, US\$ 872/oz, e em 2010 atingiu a marca de US\$ 1.300/oz.

Gráfico 04 – Cotação média do ouro no mercado internacional no período 2001-2010

Fonte: Schuber (2013, p. 97) com base em Brasil (2010).

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 consequência, 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:

[...] tal instabilidade marca as relações de empresa com seu entorno, isto é, com outras empresas, as instituições e o próprio território, já que existe uma contínua necessidade de readaptação ao mercado e ao entorno. Cria-se assim uma permanente produção de desordem, que a cada momento é diferente da desordem precedente e da desordem seguinte. O fato de atualmente a atividade corporativa se realizar por intermédio de empresa-rede acaba por influenciar a totalidade ou partes significativas do território, por meio das redes das infraestruturas e de informação e comunicação. [...] A partir de sua origem exógena, as frações do território assim atingidas acabam por manifestar uma verdadeira crise de identidade (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 298-299).

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:

[...] quando nos dizem que as hidrelétricas vêm trazer, para o país e para uma região, a esperança de salvação da economia, da integração do mundo, a segurança do progresso, tudo isso são símbolos que nos permitem aceitar a racionalidade do objeto que, na realidade, vem

exatamente destroçar a nossa relação com a natureza e impor relações desiguais (SANTOS, [1994] 2008a, p. 107).

A partir deste ponto, discorreremos sobre o papel que a cidade de Itaituba vem desempenhando no âmbito da economia política da urbanização (SANTOS, [1994] 2012), tomando como base a articulação entre esses múltiplos processos decorrentes das políticas neodesenvolvimentistas, que imprimem características particulares no que tange a urbanodiversidade amazônica (TRINDADE JR., 2015a).

3.3 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).

Como exposto no capítulo 2, a sub-região do Tapajós foi configurada, sobretudo até a década de 1960, 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 na rede urbana de suas respectivas regiões começou a ser redefinido 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. Dessa maneira, 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) e, ao analisarem a realidade do sudeste paraense, no caso de Marabá, os autores identificaram especificidades desse processo na região amazônica, uma vez que não sucedeu da desconcentração industrial da metrópole para as cidades de médio porte:

[...] a indústria que se estabelece na região, por um lado, é proveniente de outras regiões brasileiras e se caracteriza por grandes empreendimentos econômicos de capital internacional e privado e por uma tecnologia que corresponde apenas ao beneficiamento primário de seus produtos (caso da indústria siderúrgica). Por outro lado, instala-se uma indústria de menor porte, com capitais regionais e baixa tecnologia, mas também importante na dinâmica econômica de Marabá, pois fortalece sua centralidade regional na distribuição de sua produção para atender a uma demanda local (caso da construção civil, da indústria agropecuária – leiteiras e frigoríficos, e da indústria moveleira). A complexidade da organização industrial é, por certo, heterogênea, e nela se constata uma relativa articulação entre capitais nacionais e transnacionais e capitais ligados a agentes locais (TRINDADE JR. *et al.*, 2016, p. 115-116).

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; relações estas tratadas por Santos ([1994] 2012):

[...] a verdade é que, uma e outra, a economia política da urbanização e a economia política das cidades, são inseparáveis. Elas se distinguem de um ponto de vista analítico, mas são, de fato, inseparáveis, porque a urbanização não é apenas um fenômeno social, ou econômico, ou político, mas também um fenômeno espacial. Como toda e qualquer outra forma de repartição do espaço, é dependente da maneira como os instrumentos de trabalho e os fatores de produção se distribuem. Há, portanto, uma relação de causa e efeito recíprocos entre a cidade, como ela se organiza materialmente, e a urbanização, como ela se faz (SANTOS, [1994], 2012, p. 114).

Seguindo essa mesma linha, as transformações socioespaciais decorrentes do processo de implementação das políticas neodesenvolvimentistas sugerem um reforço da centralidade da cidade de Itaituba, com fluxos centrípetos e centrífugos, mas sob um viés que se diferencia do industrial de Marabá, ao assumir um caráter voltado à logística nacional das *commodities* agrícolas.

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, enquanto que, por outro lado, ainda é possível verificar o incremento da atividade garimpeira e da indústria mineral.

Os primeiros estudos elaborados pelo IBGE em nível nacional, sobre a Região de Influência das Cidades (REGICs)¹⁵⁹ (IBGE, 2008), não indicam Itaituba ocupando uma posição de destaque na rede urbana regional. Por certo, no primeiro ano do estudo, a cidade não possuía uma alta concentração populacional, sua economia sofria com a decadência da borracha e ainda não estava vinculada a incipiente atividade garimpeira. Ademais, nos estudos seguintes publicados em 1987 e 1993 (IBGE, 1987, 1993), sua posição central em relação à fervorosa economia do ouro imbricada aos projetos de integração já estava consolidada com um vertiginoso crescimento populacional. Acredita-se, entretanto, que sua centralidade não foi identificada devido à área de influência estar contida no seu próprio limite territorial, então considerado o maior do mundo¹⁶⁰.

O REGIC 2007 (IBGE, 2008) reconhece a posição da cidade de Itaituba enquanto “centro sub-regional B”¹⁶¹, com a intermediação da capital regional

¹⁵⁹ Trata-se de uma importante série de estudos sobre as relações entre os centros urbanos no País, elaborado pelo IBGE desde a década de 1960. Segundo análise de Miranda Neto (2016, p. 261), a base teórica desses estudos está sedimentada na teoria das localidades centrais, de Christaller e em outros autores inspirados na contribuição desse economista alemão. Os estudos mais recentes destacam uma visão menos tradicional da rede de cidades, onde são anunciados autores como Raffestin (1993). No entanto, o autor salienta a dificuldade em estabelecer uma comparação precisa entre as edições do REGIC, uma vez que a metodologia utilizada para a definição das regiões de influência não foi a mesma entre as edições. O mesmo ocorre com a classificação dos centros urbanos, que não manteve a nomenclatura nas edições.

¹⁶⁰ Segundo Lima (1994), Itaituba foi considerado o maior Município do mundo com 165.578 km², sendo maior que 11 Estados brasileiros.

¹⁶¹ Segundo dados da REGIC 2007 (IBGE, 2008, p. 11), os centros sub-regionais integram 169 centros com atividades de gestão menos complexas, predominantemente entre os níveis 4 e 5 da gestão territorial; têm área de atuação mais reduzida, e seus relacionamentos com centros externos à sua própria rede dão-se, em geral, apenas com as três metrópoles nacionais. Com presença mais adensada nas áreas de maior ocupação do Nordeste e do Centro-Sul, e mais esparsa nos espaços menos densamente povoados das Regiões Norte e Centro-Oeste, estão também subdivididos em

Santarém para se atingir a metrópole e a vinculação direta com os centros locais de Jacareacanga, Novo Progresso e Trairão, conforme mostra a Figura 52. 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 empresarial¹⁶². As ligações de gestão federal¹⁶³ ocorrem com a capital regional Santarém (IBGE, 2008).

Ao observar a Figura 53 que mostra o Mapa da Região de Influência de Belém, elaborado pelo REGIC 2007 (IBGE, 2008), é possível visualizar as longas distâncias que caracterizam a rede urbana do sudoeste do Estado do Pará, em especial da cidade de Itaituba, tanto pelas conexões entre os centros locais, a capital regional e a metrópole desse sistema hierárquico, como também em relação às distintas cidades de nível similar ou superior.

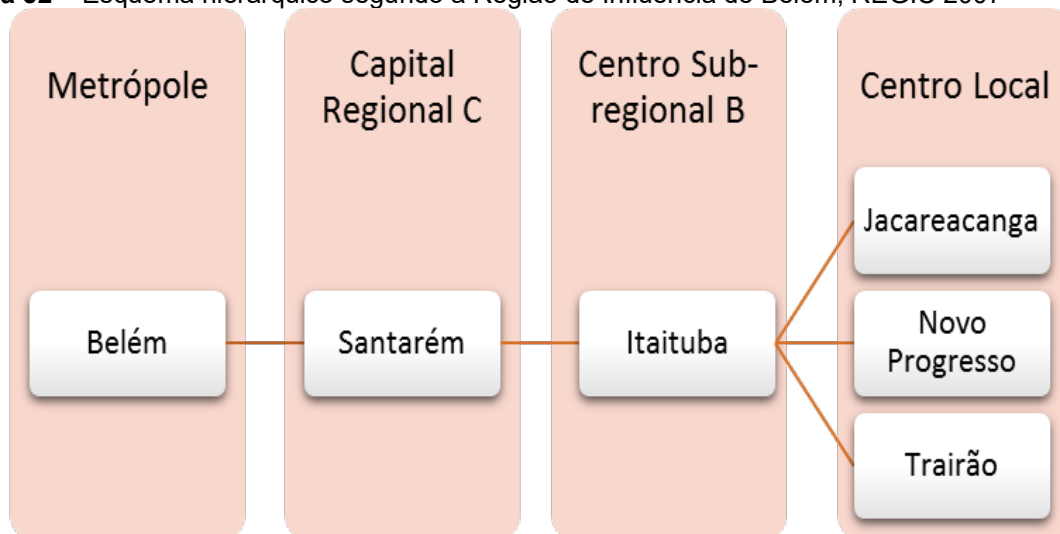
No que se refere às conexões diárias de Itaituba com os centros locais, por meio de transporte coletivo, os dados informados nesse estudo demonstram que o número de ligações se estende para além da sua própria rede, alcançando os Municípios de Aveiro, Placas e Rurópolis, sendo que o tempo médio de deslocamento é de mais de 6 horas; fato que evidencia, ainda que intrinsecamente, as longas distâncias e as baixas condições de trafegabilidade dos eixos rodoviários, que iremos abordar posteriormente. No entanto, cabe salientar que as relações mais frequentes se dão ao longo dos eixos rodoviários federais (BR-230 e BR-163), sendo a única exceção, a conexão com o Município de Aveiro, que se dá pelo rio Tapajós.

grupos, a saber: Centro sub-regional A – constituído por 85 cidades, com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos; e Centro sub-regional B – constituído por 79 cidades, com medianas de 71 mil habitantes e 71 relacionamentos.

¹⁶² A investigação da gestão empresarial considerou a distribuição no território das unidades locais situadas em Município diferente daquele onde se localiza a sede (IBGE, 2008, p. 134). Em relação às conexões determinadas pela gestão empresarial em nível nacional, a rede, embora mais complexa, é ainda predominantemente hierárquica, e as metrópoles nacionais representam o foco das demais. São Paulo, concentradora de grandes empresas, é o grande centro de comando, e para ele convergem as principais ligações de todas as metrópoles. Em segundo lugar, está o Rio de Janeiro, e, em terceiro, Brasília. Como foco de ligações de quarta ordem, outros centros importantes são Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e Recife (IBGE, 2008, p. 15).

¹⁶³ O exame da gestão federal considera a possibilidade de acesso da população ao serviço, e não apenas pelas características da atividade de cada um deles, contribuindo, assim, para a determinação do grau de centralidade. O estudo considerou apenas órgãos federais em duas instâncias, a do poder executivo e a do poder judiciário, visto que os governos estaduais poderiam ter critérios de localização diversificados, o que poderia aumentar drasticamente os problemas de comparabilidade (IBGE, 2008, p. 134).

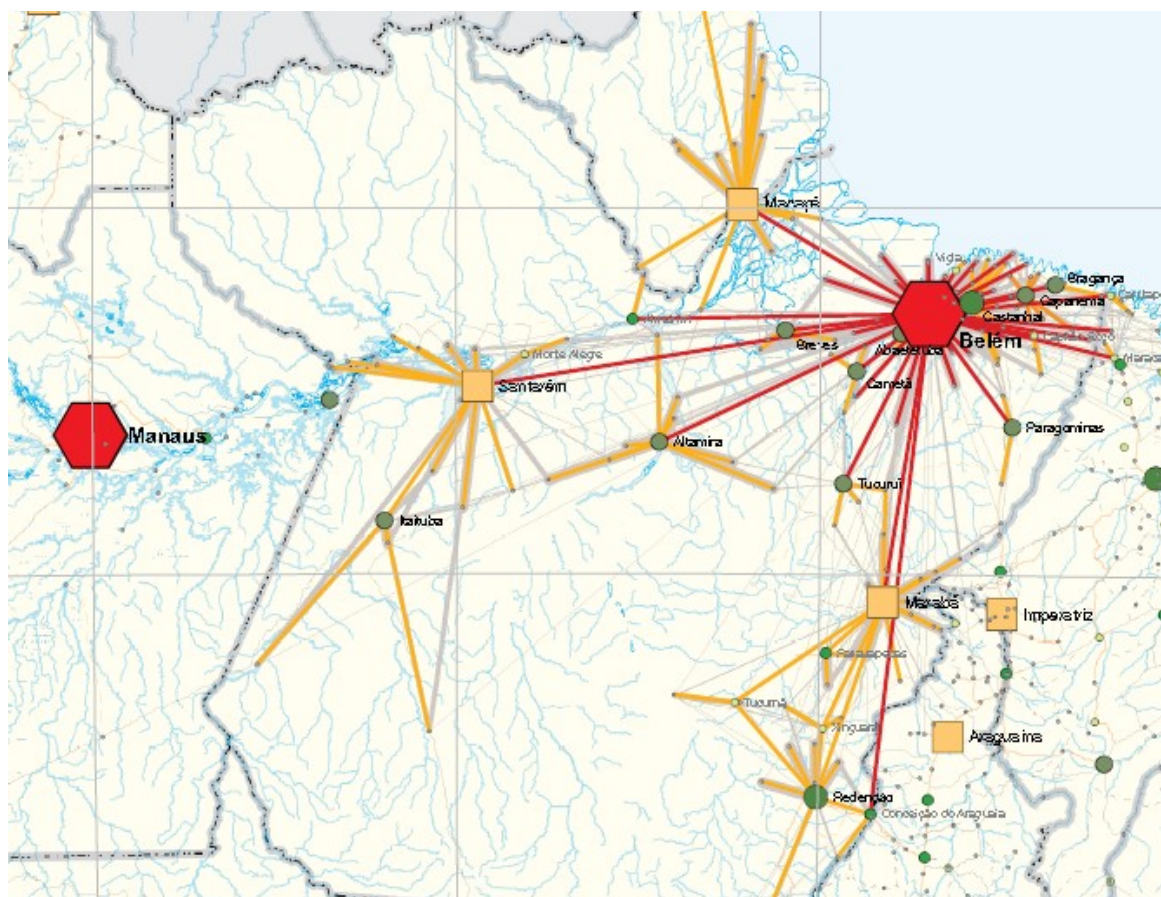
Figura 52 – Esquema hierárquico segundo a Região de Influência de Belém, REGIC 2007



Fonte: IBGE (2007).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

Figura 53 – Indicação da Região de Influência de Belém, segundo REGIC 2007.



Fonte: IBGE (2008).

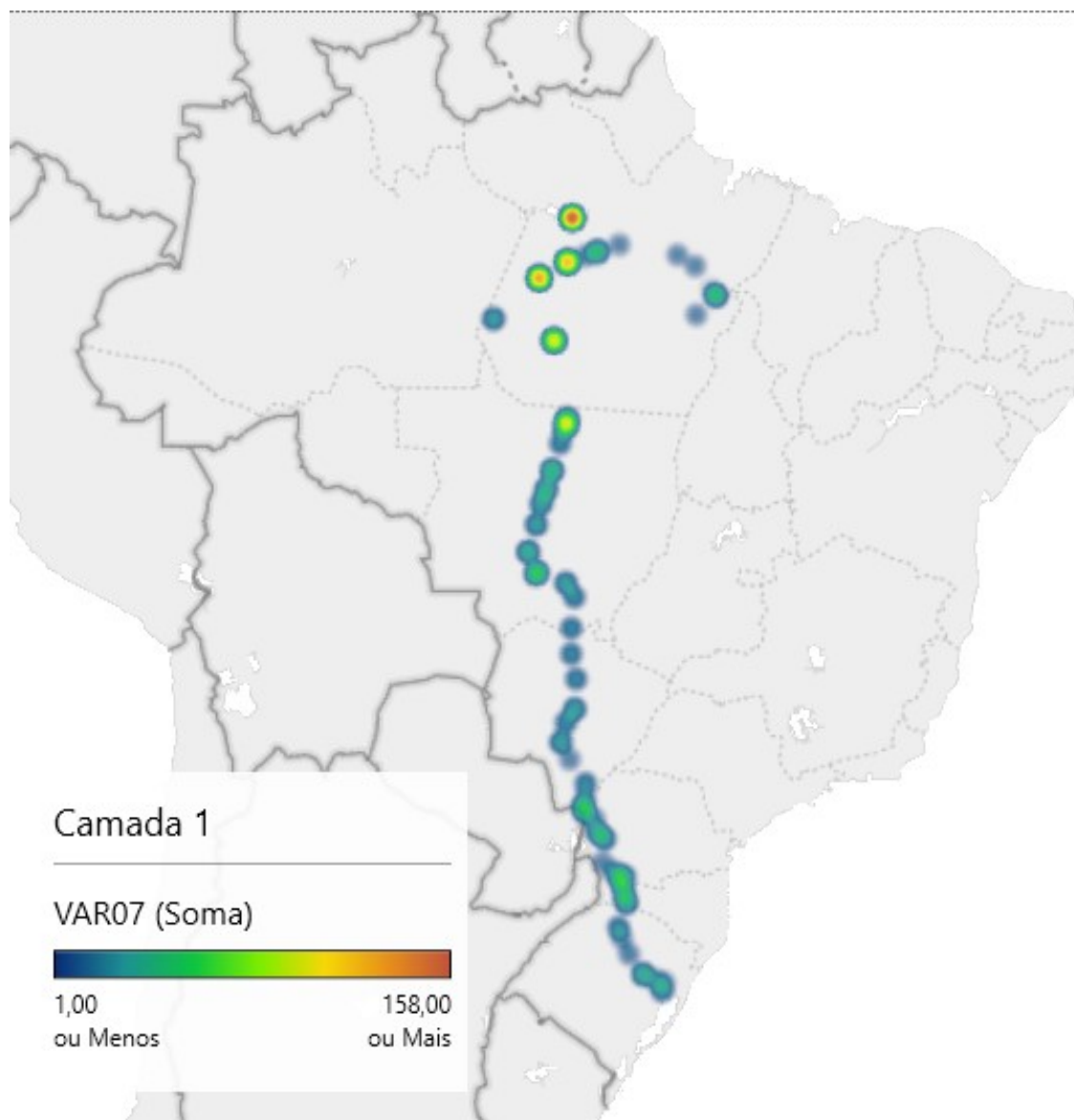
Com base na hierarquia urbana estabelecida no REGIC 2007 (IBGE, 2008), foram elaboradas uma série de publicações relacionadas ao projeto “Redes e Fluxos do Território” e que tem como objetivo anunciado a análise dos relacionamentos e das ligações entre as cidades brasileiras, sua acessibilidade e a configuração espacial de suas trocas, quer de natureza material (pessoas, mercadorias, cargas), quer imaterial (informações, ordens, dinheiro). Dentre essas publicações, busca-se sistematizar e analisar os dados relevantes acerca da centralidade de Itaituba, disponíveis nos seguintes itens: ligações rodoviárias e hidroviárias (IBGE, 2017), ligações aéreas (IBGE, 2013) e gestão do território (IBGE, 2014).

Tomando como base inicial uma das dimensões mais clássicas das redes geográficas, a dos sistemas de transporte de passageiros interurbanos no País, tem-se a publicação intitulada “Ligações rodoviárias e hidroviárias” (IBGE, 2017), a qual avalia as interconexões¹⁶⁴ das diversas porções do território nacional com a especificação das cidades brasileiras mais acessíveis e centrais, bem como aquelas que são relativamente mais distantes e de mais difícil acesso, caracterizadas por um maior isolamento. Os dados primários acerca da cidade de Itaituba demonstraram a existência de ligações rodoviárias e hidroviárias que, além do Estado do Pará, conectam-na com mais seis Estados: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul e Piauí.

Identifica-se, então, a conexão de Itaituba com 59 Municípios, que seguem, principalmente, o sentido dos eixos rodoviários da BR-230 e da BR-163, como visualizado na Figura 54. As ligações mais intensas foram identificadas dentro do próprio Estado do Pará, sendo que as de maior frequência, com registro em média de 114,5 saídas semanais, ocorreram para os Municípios de Santarém, Trairão, Rurópolis e Novo Progresso. Em segundo, têm-se as ligações que registraram a média de 37,8 saídas semanais, com as cidades paraenses de Marabá e Uruará; as mato-grossenses de Sinop, Cuiabá, Sorriso, Matupá, Peixoto de Azevedo e Rosário Oeste, e a santa-catarinense Chapecó. Ainda se destaca a ligação com Teresina, Capital Regional A (IBGE, 2008), que representa a menor destas, com apenas 1 saída semanal.

¹⁶⁴ A metodologia utilizada se baseou na aplicação de questionários pela Rede de Agências do IBGE nos guichês dos terminais rodoviários e nos pontos de transporte alternativos/informais intermunicipais. Os dados coletados permitiram identificar as cidades diretamente acessíveis a partir de uma origem, qualificando as ligações pela quantidade de saída de veículos (frequência), tipo de veículo, tempo de deslocamento e preço (IBGE, 2017).

Figura 54 – Intensidade de ligações rodoviárias e hidroviárias diretas entre as cidades brasileiras e Itaituba

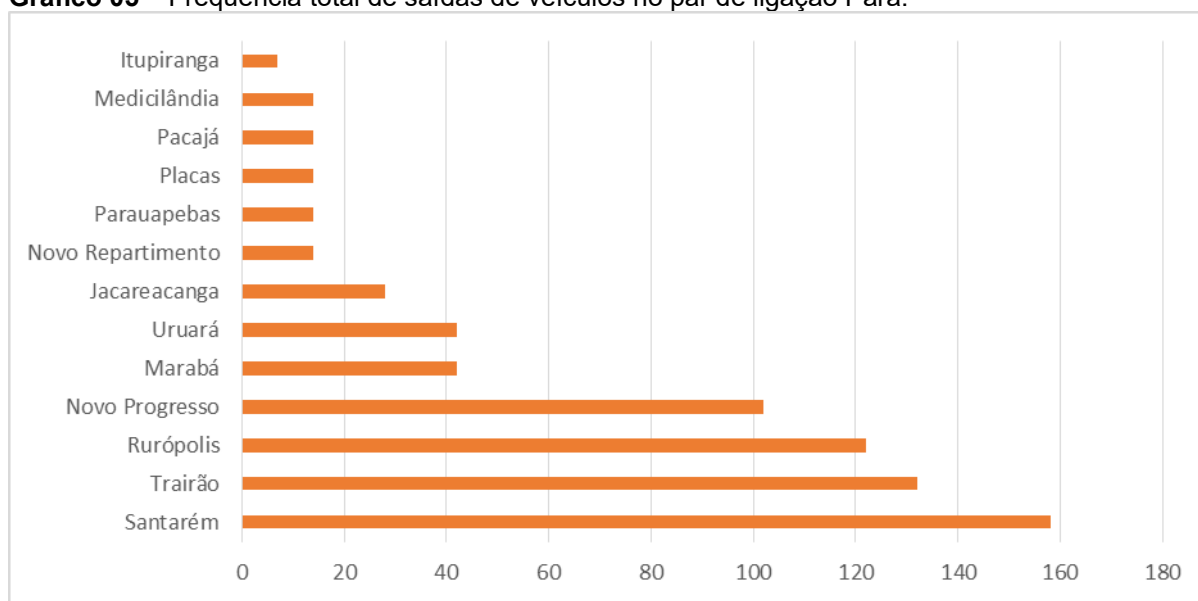


Fonte: IBGE (2017).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

Por outro lado, restringindo os dados para as ligações de Itaituba com as cidades do Estado do Pará, foi possível verificar que duas cidades da sub-região do Tapajós não aparecem com uma ligação densa com Itaituba, como mostra o Gráfico 05.

Gráfico 05 – Frequência total de saídas de veículos no par de ligação Pará.



Fonte: IBGE (2017).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

A primeira delas é Jacareacanga, que aparece com o registro de apenas 28 saídas semanais, um número bem reduzido quando comparado a outras cidades dessa rede, como, por exemplo, a cidade de Novo Progresso, que registra 102 saídas semanais. Acredita-se que esse fato está novamente associado à distância e à dificuldade de trafegabilidade no trecho da BR-230, responsável por interligar essas cidades. A segunda é a cidade de Aveiro, que não aparece na lista, provavelmente pelo fato de não contemplar os requisitos de regularidade temporal ou espacial da referida pesquisa, uma vez que não se configura enquanto um “destino de seção”¹⁶⁵ (IBGE, 2017, p. 12), pois sua ligação com Itaituba, ainda que ocorra diariamente, está contida na mesma linha fluvial que tem início na cidade de Santarém.

¹⁶⁵ “É a sede municipal de chegada de um veículo, podendo coincidir com o destino final da linha ou ser pertinente apenas a uma seção” (IBGE, 2017, p. 12).

Os fluxos derivados do transporte aéreo, de passageiros e de cargas, também trazem dados que contribuem para a caracterização da centralidade da cidade de Itaituba nesse sistema urbano, considerando as grandes distâncias que conectam seus centros urbanos às demais regiões do País. Segundo IBGE (2013), os dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) indicam, em 2010, que apenas 135 Municípios, dos mais de 5 mil existentes no País, possuíam um aeroporto, sendo que cada um abrange uma considerável área de influência, atraindo os usuários dispersos em seu entorno. O aeroporto de Itaituba, considerado um aeródromo civil público, tem sua gestão sob responsabilidade da prefeitura municipal e não da INFRAERO, como ocorre com as cidades de Santarém e de Altamira, ocupando a 5ª posição entre os aeroportos de maior movimentação de passageiros e de cargas no Estado do Pará.

Como observado anteriormente, o transporte aéreo foi essencial para o estabelecimento da atividade garimpeira na sub-região do Tapajós, registrando a construção de inúmeras pistas de pouso¹⁶⁶ polarizadas pelo aeroporto de Itaituba, o qual registrou o maior número de pousos e decolagens na década de 1990 (LEAL *et al.*, 1996); movimentação esta que, majoritariamente, deu-se mediante aviões de pequeno porte, vinculados a empresas de taxi aéreo, ainda que várias companhias de linhas aéreas de transporte de passageiros já estivessem operando nesse aeroporto, como, por exemplo, a Viação Aérea São Paulo (VASP/ NORDESTE); Transportes Aéreos da Bacia Amazônica (TABA); RICO Linhas Aéreas; META Linhas Aéreas e AZUL Linhas Aéreas.

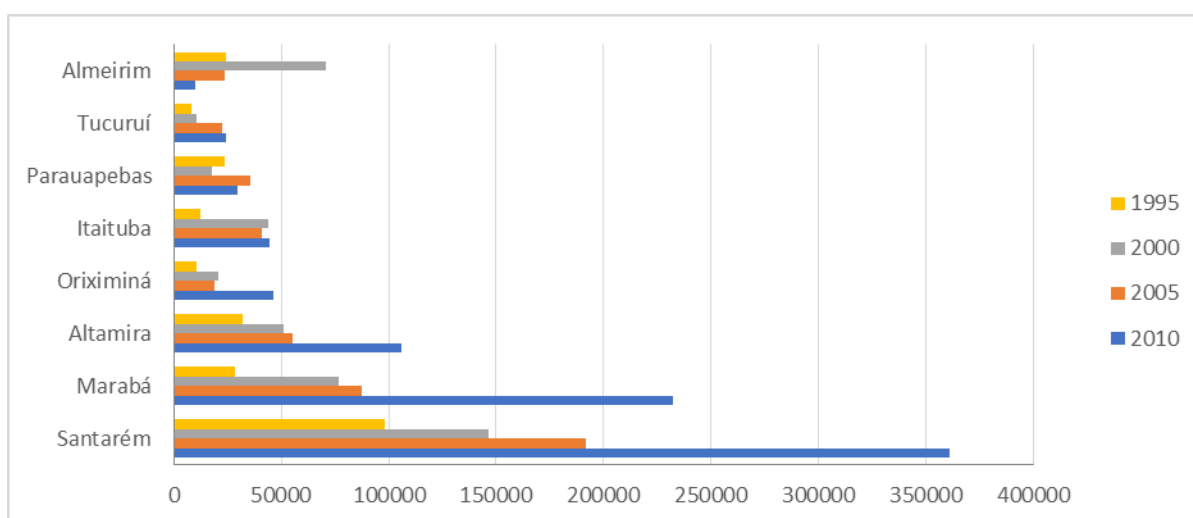
Atualmente, apenas a MAP Linhas Aéreas vem realizando o transporte de passageiros em linhas regulares, partindo de Belém rumo a Manaus, e vice-versa. Com uma frequência de três vezes por semana, com escalas em Altamira e Itaituba, utilizam aeronaves modelo ATR 72-600, que têm capacidade para até 70 passageiros. A exclusividade de operação nessa rota influencia no valor elevado da passagem de Itaituba para Belém, que apresenta o valor mínimo de R\$ 650,00, podendo chegar a R\$ 1.232,85¹⁶⁷ o trecho.

¹⁶⁶ Segundo Lima (1994), no auge da atividade garimpeira, em meados da década de 1980, foram abertas mais de 200 pistas de pouso na região da província aurífera do Tapajós.

¹⁶⁷ Segundo consulta realizada no site da empresa MAP Linhas Aéreas (MAP, 2019) no dia 19 de abril de 2019, o valor da passagem de Itaituba a Belém para o dia 22 de abril custava R\$ 1.232,85. Porém, tinha um anúncio na página inicial da empresa afirmando um valor promocional para esse trecho, a partir de R\$ 651,71.

A movimentação de passageiros no Estado do Pará, assim como nas demais regiões do País, teve um significativo crescimento, também como um reflexo das políticas neodesenvolvimentistas. O Gráfico 06 agrega as informações das principais movimentações de passageiros das cidades paraenses¹⁶⁸ entre as décadas de 1990 a 2010, onde se verifica que a cidade de Itaituba teve um crescimento acentuado entre os anos de 1995 a 2000 e manteve certa estabilidade nos anos seguintes, com uma média anual de 35 mil passageiros entre embarques e desembarques (IBGE, 2013).

Gráfico 06 – Movimento de passageiros registrado nos aeroportos das cidades do Estado do Pará



Fonte: IBGE (2013).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

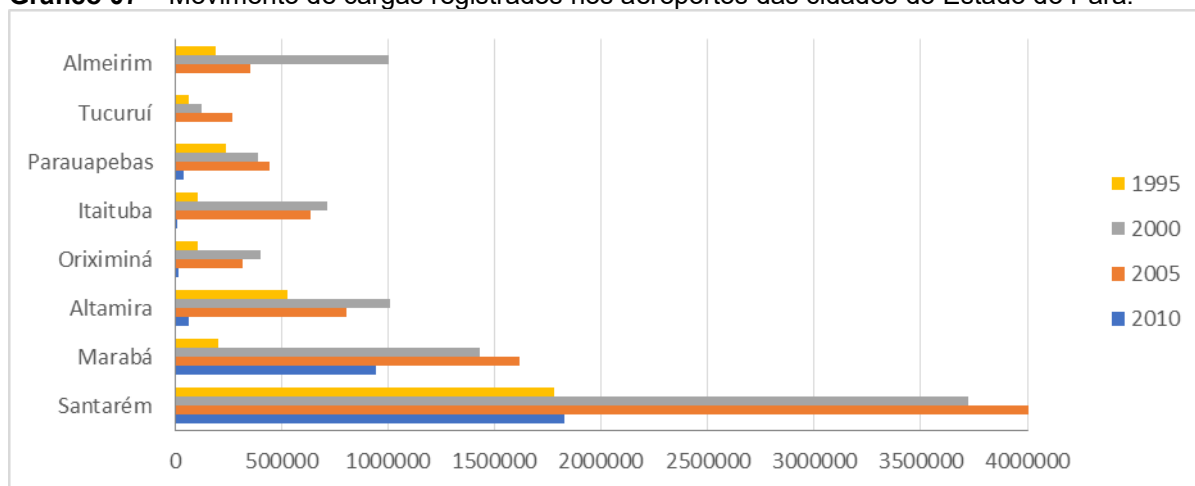
Por outro lado, a movimentação de cargas em Itaituba, expressa no Gráfico 07 com as mesmas delimitações, teve uma redução drástica no último ano aferido, de 2010, semelhante ao ocorrido nas demais cidades paraenses, mas com menor proporção nas cidades de Santarém e Marabá.

Sob o ponto de vista dos fluxos agropecuários, outro de suma importância para se verificar o grau de centralidade de uma determinada cidade, identifica-se, segundo o REGIC 2007 (IBGE, 2008), que Itaituba não recebia produtos apenas da sua rede (Jacareacanga, Novo Progresso, e Trairão), mas estendendo-se a Aveiro, a Rurópolis e a Placas. Os dados referentes à origem dos insumos da produção agropecuária mostram a ligação com essas mesmas cidades, com exceção de

¹⁶⁸ Os dados tabularam não consideraram os números relativos à metrópole Belém, uma vez que o foco foi visualizar essa movimentação entres as cidades médias e dos centros locais.

Placas, a qual estava polarizada à Santarém (IBGE, 2008). Esses dados indicam a posição relevante de entreposto comercial de Itaituba também para o setor agropecuário, tanto no recebimento da produção como no fornecimento de insumos.

Gráfico 07 – Movimento de cargas registrados nos aeroportos das cidades do Estado do Pará.



Fonte: IBGE (2013).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

O reconhecimento do grau de interação entre os centros urbanos ainda é analisado pelo REGIC 2007 (IBGE, 2008), no que tange aos chamados “demais temas”, através do apontamento de variáveis relativas a aeroportos, compras, cursos, lazer e saúde¹⁶⁹. A Tabela 02 apresenta os dados dessas ligações com destino a Itaituba, novamente expondo que suas relações vão além dos centros locais de sua rede, atingindo as mesmas cidades da ligação anterior. Observa-se que Placas possui o menor número de ligações com Itaituba, concentradas no viés de compras, cursos e saúde. A cidade de Trairão possui o maior número de ligações com Itaituba, contemplando todos os temas coletados pela pesquisa, provavelmente em face da proximidade física entre elas.

¹⁶⁹ Esses temas são descritos pelo REGIC 2007 (IBGE, 2008) de forma individualizada. O tema “aeroportos” agregou dados sobre quais Municípios mais frequentemente utilizados para voos em linhas regulares. No tema “compras”, foi perguntado para que Municípios em geral os moradores do local se dirigiam, em ordem de frequência, para adquirir artigos como roupas, calçados, eletrodomésticos, eletroeletrônicos, móveis etc. O tema “curso”, trata dos deslocamentos para cursar o ensino superior. O tema “lazer” está relacionado à atração de determinado centro por outro sob o ponto de vista da prestação de serviços culturais e de lazer, coletando dados de frequência em relação a cinema, teatro, shows, jogos e demais eventos artísticos ou esportivos. O tema da saúde captou a frequência para quais Municípios, em geral, os moradores de determinado local se dirigiam para consultas médicas, odontológicas, realização de exames e internações (IBGE, 2008).

Tabela 02 – Níveis de ligações dos “demais temas”, de ordem 1 a 4, onde o destino é Itaituba, segundo REGIC 2007.

<i>Município</i>	<i>Aeroportos</i>	<i>Compras</i>	<i>Cursos</i>	<i>Lazer</i>	<i>Saúde</i>	<i>Nº de Ligações</i>
<i>Aveiro</i>	2	2	2	-	2	4
<i>Jacareacanga</i>	1	1	1	-	1	4
<i>Novo Progresso</i>	1	1	1	-	1	4
<i>Placas</i>		2	3	-	2	3
<i>Rurópolis</i>	2	2	2	-	2	4
<i>Trairão</i>	2	1	2	1	1	5

Fonte: IBGE (2007).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

No que tange às ligações por motivo de saúde, esses dados mostram maiores intensidades entre Itaituba e os centros locais da sua própria rede, mas que também abrangem as cidades de Rurópolis, Aveiro e Placas. Destaca-se que os equipamentos públicos para o atendimento de saúde são instalados em pontos estratégicos do espaço visando abranger o maior número de pessoas possível, e que Itaituba tem maior concentração dos equipamentos de saúde, públicos e privados da sub-região do Tapajós, além de oferecer a maior gama de especialidades médicas, como será abordado no próximo capítulo.

Cabe observar que a infraestrutura de saúde mantida pela Prefeitura Municipal de Itaituba compreende 01 Hospital Municipal, 11 Unidades Básicas de Saúde, 01 Clínica Especializada e 05 Prontos-socorros (ITAITUBA, 2014). Esse quadro brevemente será acrescido pelo hospital regional do Tapajós, o qual se encontra em construção, pelo governo do Estado do Pará.

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.

Conforme propõe Sposito, M. (2009), para avançar na análise que apreenda a relação entre a cidade e a urbanização salientada por Santos ([1994] 2012, p. 113-115), é necessária a observação dos movimentos:

[...] faço alusão aos movimentos de todos os tipos, não apenas aqueles que se referem à circulação por transporte, mas também e, sobretudo, aqueles que dizem respeito aos meios de comunicação. Os movimentos e os tipos e intensidades de fluxos que lhe dão substância precisam ser analisados em cada escala – a da cidade, a da região, a do país – mas, também, precisam ser analisados de modo a captar como esses movimentos articulam escalas diferentes (SPOSITO, M., 2009, p. 244-245).

Nesse sentido, considerando que as análises apresentadas alcançaram a totalidade dos movimentos e processos da economia política da urbanização que atualmente compõe a sub-região do Tapajós, direciona-se a análise agora para a compreensão destes na escala intraurbana, ou seja, da economia política da cidade (SANTOS, [1994] 2012).

4 O LOCAL, O REGIONAL E O GLOBAL: ITAITUBA, ENTRE VERTICALIDADES E HORIZONTALIDADES GEOGRÁFICAS

O sistema de objetos e o sistema de ações (SANTOS, [1994] 2008a) configurado na cidade de Itaituba, decorrente das dinâmicas regionais contemporâneas instauradas a partir das políticas neodesenvolvimentista na Amazônia, foi responsável por provocar um verdadeiro processo de modernização territorial na sub-região do Tapajós; porção esta do espaço amazônico considerada como estratégica em virtude de uma série de fatores e elementos, tal como fora discutido em outros momentos desta tese.

Neste capítulo, por sua vez, objetiva-se 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). Ademais, busca analisar o porquê dessa condição frente aos novos processos que vêm se consolidando na sub-região do Tapajós diante da intensificação da “urbanização corporativa”¹⁷⁰ (SANTOS, 1993).

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. Assim, elas funcionam como entrepostos e fábricas, isto é, como depositárias e como produtoras de bens e de serviços exigidos por elas próprias e por seu entorno (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 280).

¹⁷⁰ Empreendida sob o comando dos interesses das grandes firmas, constitui um receptáculo das consequências de uma expansão capitalista devorantes dos recursos públicos, uma vez que estes são orientados para os investimentos econômicos, em detrimento dos gastos sociais (SANTOS, 1993, p. 95).

Nesse sentido, quando apreendidas em suas totalidades, as cidades operam como um sistema de estrutura global constituído por subsistemas interdependentes e complementares, os quais estão suscetíveis a ajustes impostos pelos aspectos da modernização através das inter-relações entre si e com o todo, proporcionando um equilíbrio que mantém sua integridade (SANTOS, [1994] 2012).

Isso posto, observa-se que a compreensão dos arranjos contemporâneos de modernização do espaço intraurbano de Itaituba tem como base os conceitos de verticalidades e horizontalidades (SANTOS, [1994] 2008a), enquanto recortes espaciais que devem ser apreendidos simultaneamente na realidade analisada. As verticalidades (SANTOS, [1994] 2008a) se expressam a partir de relações decorrentes de racionalidades exógenas que, instalados no território mediante redes técnicas, articulam o território descontinuamente e asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia; relações estas que, na cidade de Itaituba, podem ser observadas tanto a partir dos “grandes objetos” decorrentes das políticas neodesenvolvimentistas, notadamente daqueles associados ao “agronegócio globalizado” (SANTOS, 1993; ELIAS, 2016), quanto da economia do ouro na região.

Par dialético das verticalidades, as horizontalidades (SANTOS, [1994] 2008a) são um resultado das ordens local e regional que são produzidas por forças endógenas dentro de uma mesma região, formadas da relação entre cidades que se agregam sem descontinuidade no plano territorial (SANTOS, [1994] 2008a); situação esta que, por exemplo, pode ser evidenciada a partir das relações que a cidade de Itaituba estabelece para com os demais núcleos urbanos da sub-região do Tapajós.

Nessa perspectiva, proceder-se-á a identificação das novas relações de produção social do espaço intraurbano de Itaituba a partir das políticas neodesenvolvimentistas, ou seja, originárias do imbricamento do sistema de ações e do sistema de objetos analisados no capítulo anterior. A psicofera¹⁷¹ (SANTOS, [1994] 2008a) que antecedeu a chegada da esfera técnica trouxe a especulação de um possível “desenvolvimento” econômico municipal, carregado pelo ideário urbano padrão que nega as potencialidades locais. Ademais, destaca-se um conjunto de mudanças que, inerentes a esta psicofera, vêm influenciando uma nova

¹⁷¹ Segundo Santos ([1994] 2008a), a psicofera é “o resultado das crenças, desejos, vontades e hábitos que inspiram comportamentos filosóficos e práticos, as relações interpessoais e a comunhão com o Universo”, ou seja, um sistema de valores, que associado à tecnosfera, formam o meio técnico-científico informacional. Ambos são decorrentes do artifício e estão subordinadas à “lei dos que impõe as mudanças” (SANTOS, [1994] 2008a, p. 30).

configuração intraurbana da cidade de Itaituba, com a produção de novas formas espaciais através do aquecimento do mercado imobiliário e da construção civil; da intensificação da migração; e da diversificação das atividades empresariais. Este fato, somado à consolidação gradativa da tecnosfera¹⁷² (SANTOS, [1994] 2008a), corrobora com o fortalecimento da sua centralidade na sub-região do Tapajós, ou seja, intensifica seu papel na reestruturação urbana regional, segundo múltiplas temporalidades e espacialidades.

4.1 A cidade de Itaituba: intermediação entre a ordem próxima e a ordem distante

A localização geográfica estratégica da cidade de Itaituba nas proximidades do trecho encachoeirado do rio Tapajós proporcionou, ao longo de sua história, um papel de destaque que se iniciou durante a economia da borracha com a consolidação do seu núcleo urbano primaz; situação esta que, na década de 1970, ganhou maior complexidade a partir da construção das rodovias federais, dos programas de colonização e da economia garimpeira, principalmente em face dos intensos fluxos migratórios, conforme já analisado no capítulo anterior.

No âmbito desse debate, cabe ressaltar que, além de terem funcionado na estruturação e na articulação dos meios de acessibilidade urbana, as rodovias federais foram responsáveis por suscitar significativas transformações nas cidades médias amazônicas. Isso porque, esses eixos provocaram maior intensidade nas relações interurbanas e, com isso, impulsionaram a expansão tanto da estrutura como da malha urbana desses espaços (TOURINHO, 2011).

Nesse sentido, Tourinho (2011) propõe uma classificação¹⁷³ ao identificar padrões no crescimento das malhas urbanas e das estruturas intraurbanas de

¹⁷² Segundo Santos (2008a, p.30), a tecnosfera é “o resultado do crescente artificialização do meio ambiente”, parte do meio técnico-científico, onde ocorre cada vez mais a substituição da esfera natural (coisas) pela esfera técnica (sistema de objetos técnicos), tanto na cidade como no campo.

¹⁷³ A ocorrência de padrões foi relacionada por Tourinho (2011) aos comportamentos da malha urbana, das nucleações principais de comércio e serviços, das densidades populacionais e das rendas dos chefes de domicílios às acessibilidades interurbanas, dando origem a sete modelos: a) cidades acessadas por rios e estradas, mas as estradas têm participação irrelevante nos fluxos interurbanos (MODELO 1); b) cidades acessadas por rios e estradas, sendo que estas concorrem na realização dos fluxos interurbanos (MODELO 2); c) cidades acessadas por rios e estradas, mas as rodovias superam a hidrovía na realização dos fluxos interurbanos (MODELO 3); d) cidades acessadas por rodovias, mas que surgiram antes delas, em torno de estações ferroviárias

determinadas cidades médias; momento em que enquadra as cidades de Itaituba, Santarém e Cruzeiro do Sul no modelo 2, intitulado “Cidades ribeirinhas que possuem estradas e em que as estradas concorrem com a hidrovía na realização dos fluxos interurbanos” (TOURINHO, 2011, p. 400), assim definido:

[...] a cidade nasce, cresce e se estrutura a partir de uma forte relação com o rio, nas margens do qual geralmente se concentram os empregos e se posicionam a nucleação principal de comércio e serviços e as camadas de maior renda. Quando a estrada chega, os terrenos ao longo deste eixo viário são subitamente valorizados, não somente pela acessibilidade que proporcionam ao núcleo tradicional, mas também pela facilidade de acessar outras cidades e o próprio espaço rural continental. Comerciantes e/ou proprietários fundiários locais percebem a possibilidade de auferir renda com esses terrenos periféricos e apressam-se em controlá-los.

[...]

Como consequência, tais cidades crescem, a partir da década de 1960, por meio dos dois eixos, numa relação simultânea de competição e complementaridade em que as características do sítio e da estrutura fundiária certamente exercem papel importante (TOURINHO, 2011, p. 407-408).

Na proposta dessa autora, a incapacidade da rodovia em suplantando o acesso ao rio nas cidades médias pertencentes a esse modelo, ainda que ocorra a alteração dos vetores de crescimento da malha urbana e nas estruturas intraurbana, decorre de quatro fatores: a) uma parte significativa da economia ainda se caracterizava como tradicional, com forte vinculação ao rio; b) as baixas condições de trafegabilidade das estradas, que também incidiam na precariedade e no alto custo dos transportes coletivos rodoviários; c) o transporte hidroviário representava mais segurança e menor custo para o tipo de carga produzida ou escoada pela cidade; e d) a inércia da própria estrutura intraurbana herdada do período anterior (TOURINHO, 2011).

Esses fatores são tomados como referência no entendimento da estrutura intraurbana da cidade de Itaituba antes da influência das políticas neodesenvolvimentistas, quando os diferentes agentes se dispuseram ao longo dos momentos históricos, da borracha e do garimpo, de forma a adquirir vantagens no âmbito da exploração econômica, fortalecendo também seu papel diante os deslocamentos rodoviários, fluviais e aéreos no âmbito da sub-região do Tapajós.

(MODELO 4); e) cidades acessadas por rodovias, mas que nasceram antes delas, em torno de pistas de pouso de aeronaves (MODELO 5); f) cidades acessadas por rodovias que se implantaram a partir de uma intenção de planejamento, a qual determinou os usos e ocupações do solo intraurbano (MODELO 6); g) cidades acessadas por estradas originadas com base em um traçado prévio planejado, mas que se desenvolveram sem o controle dos usos e ocupações do solo intraurbano (MODELO 7).

Sendo que os elementos identificados pela autora nos levam a observar uma relação mais de complementariedade do que propriamente de concorrência entre os eixos rodoviário e fluvial, tal como sugere o nome dado ao modelo.

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 55, 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”¹⁷⁴, que pode ser visualizada na convivência de diferentes padrões espaciais, do “tempo lento” e

¹⁷⁴ “Aquele momento que o capitalismo entroniza, no qual há uma tendência à internacionalização de tudo e que vai se realizar plenamente nos tempos dos quais somos nós contemporâneos, onde há uma verdadeira mundialização” (SANTOS, [1989] 2002, p. 1). Diante dessa assertiva, o autor identifica o espaço enquanto coordenador de diversas organizações do tempo existente e *locus* onde essas temporalidades coabitam no mesmo momento histórico.

do “tempo rápido”¹⁷⁵ (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.

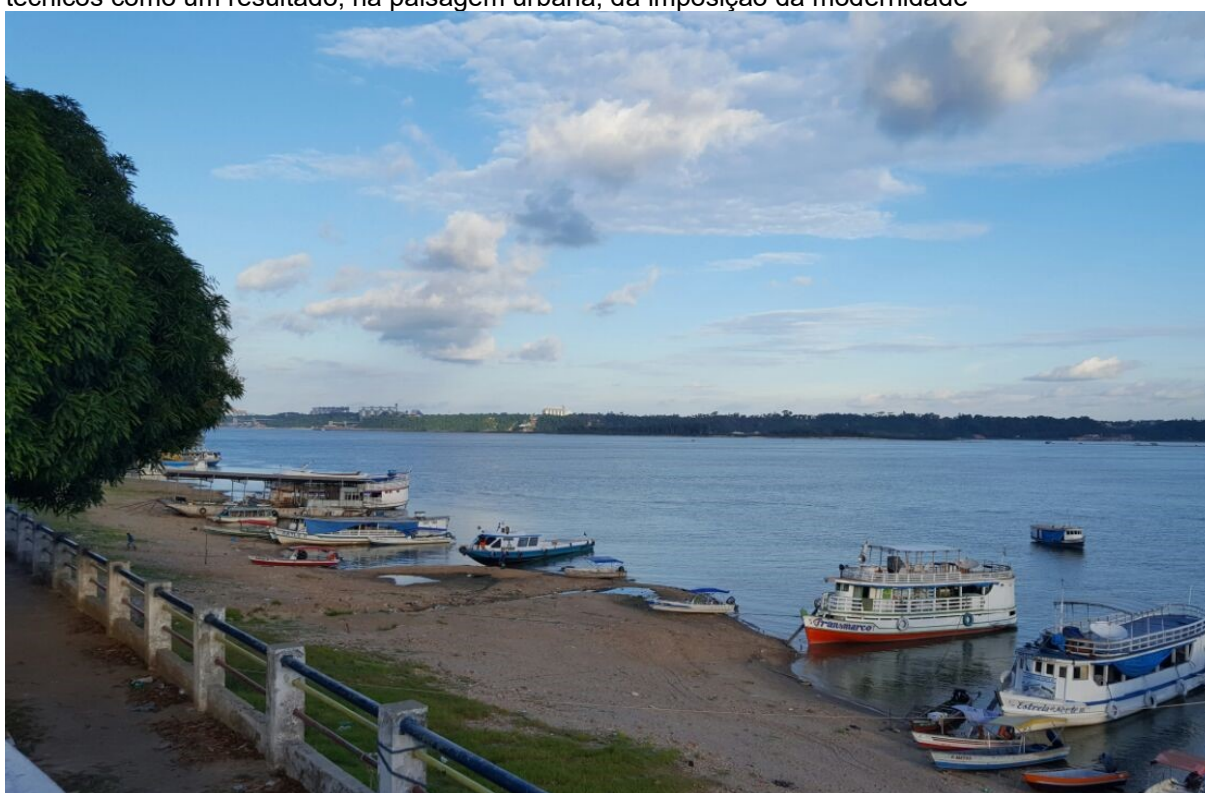
No que se refere às restrições mencionadas quanto ao uso do rio, destaca-se que elas ocorrem em um perímetro localizado em frente às ETCs (cujas instalações se sobrepõem ao rio), onde também podemos constatar a presença de barcaças que ali ficam estacionadas, conforme já observado no capítulo anterior (item 4.2). As Figuras 56 e 57 nos ajudam a elucidar esse cenário; na primeira, mostra-se a projeção dessa área em linha tracejada na cor amarela apresentada no EIA/RIMA da ETC Itaituba (CIANPORT, 2012), compondo sua área de porto com a instalação do cais flutuante (1), cais de contêineres (2) e de área para manobra das barcaças. A segunda figura, por sua vez, mostra a proporção que essas instalações portuárias ocupam no rio Tapajós; registro este feito pela autora a partir da janela de uma das lanchas que realizam as viagens de Santarém para Itaituba, em outubro de 2018.

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 descritos na Tabela 03¹⁷⁶, com base nos dados do Ministério da Economia, Comércio Exterior e Serviços (MDIC, 2018).

¹⁷⁵ Santos ([1989] 2002, p. 2) define que: “o tempo rápido é o tempo das firmas, dos indivíduos e das instituições hegemônicas e o tempo lento é o tempo das instituições, das firmas e dos homens hegemônicos”.

¹⁷⁶ Para a elaboração da referida tabela, selecionou-se inicialmente apenas os dados de exportações referentes às cargas do complexo da soja com os seguintes códigos SH2: 10 (Cereais); 12 (Sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens); e 20 (Preparações de produtos hortícolas, de frutas ou de outras partes de plantas). Em seguida, restringiu-se os dados para aqueles cujos valores FOB ultrapassaram US\$ 300.000

Figura 55 – 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: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Figura 56 – Desenho (layout) estrutural da ETC Itaituba com a identificação das áreas do porto e do retro-porto



Fonte: adaptado por Eliana S. Machado Schuber com base em Cianport (2012).

Figura 57 – Foto ilustrando a visão da área do porto das ETC a partir do rio Tapajós



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, set. 2016.

Tabela 03 – Dados de exportação agregados por ano, relativos ao complexo de soja e milho nos municípios de Itaituba (PA); Santarém (PA); Barcarena (PA) e Santana (AP) – 2018

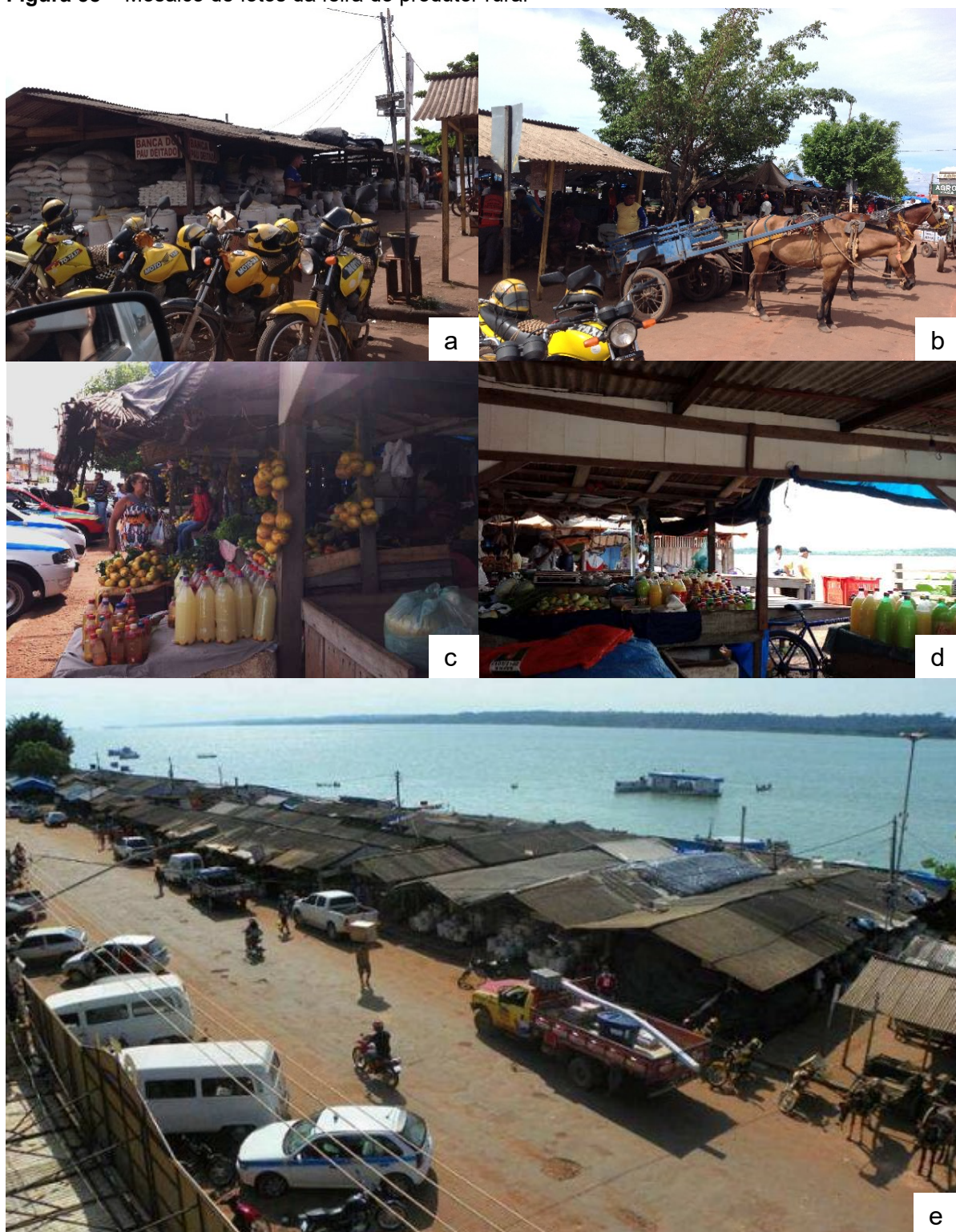
Município	País de destino	Valor FOB (US\$)
Santarém (PA)	Espanha	25190348
	China	19353439
	Espanha	10863542
	Bélgica	10837565
	Reino Unido	9829232
	Itália	7195209
	Turquia	5632977
	Países Baixos (Holanda)	5153228
	Irlanda	4868074
	Egito	2975465
	República Dominicana	1090776
	Portugal	900021
	Senegal	434484
Venezuela	300944	
Santana (AP)	Estados Unidos	16481482
	Austrália	829371
	Japão	584343
	Chile	398154
	Noruega	342762
Barcarena (PA)	Espanha	691069
	Estados Unidos	346915
Itaituba (PA)	China	390870

Fonte: MDIC (2019).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

O plano da ordem próxima, por seu turno, pode ser claramente identificado na continuidade das dinâmicas horizontais, como aquelas relacionadas aos fluxos de abastecimento das feiras livres da cidade, com destaque para a que fica localizada nas proximidades do porto da balsa, a feira do produtor rural (Figura 58), que funciona diariamente, bem como a que é montada semanalmente na 16ª (décima sexta) rua do bairro Bela Vista (Figura 59) para comercialização dos produtos, das 18h do sábado até às 14h do domingo, ocupando também parte da Travessa Lauro Sodré. Essas feiras livres ofertam vários tipos de produtos, como hortaliças, frutas, verduras, derivados da mandioca, peixes e animais vivos (galinhas caipiras).

Figura 58 – Mosaico de fotos da feira do produtor rural



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018 (a) (b) (c) (d) e Sebrae, 2012 (e).

Figura 59 – Mosaicos de fotos da feira livre da 16ª Rua, bairro Bela Vista



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Segundo informações obtidas por meio de entrevista com o Sr. João Paulo Meister, coordenador regional da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Agropecuário e da Pesca (SEDAP), em junho de 2019, as principais comunidades rurais que abastecem diariamente a cidade de Itaituba, por meio de barcos de pequeno porte, com produtos derivados da mandioca (macaxeira, farinha, tapioca e tucupi) e o pescado de cativeiro (pial), são: Itapacurazinho, Santarenzinho, Brasília Legal e Pedra Branca.

Ele também destacou a existência de um fluxo importante proveniente dos eixos rodoviários que abastecem a cidade diariamente com produtos como banana, abacaxi, laranja, além dos derivados da mandioca e os sazonais, como feijão verde, melancia, milho verde, abóbora/jerimum, maxixe, quiabo, os quais são muito apreciados na culinária local no preparo do “cozidão”, assim como para temperar o feijão; produtos estes que são provenientes tanto da zona rural do Município de Itaituba, como dos Municípios de Aveiro, Rurópolis e Trairão. Nesse quadro, ainda acrescentar as hortaliças produzidas no cinturão verde no entorno da cidade, a exemplo do cheiro verde, da alface e da couve.

Outro destaque dado na entrevista pelo Sr. João Paulo Meister se refere à “Feira da Mulher Rural” que ocorre mensalmente na Praça do Congresso, desde o ano de 2016, cujo protagonismo é das mulheres que trazem uma produção variada da Vicinal do Cacau (comunidades Monte Moríá, São Raimundo e Cristo Rei), com apoio institucional da EMATER, SEMAGRA, SENAR (capacitação), e para o transporte da produção pela SEDAP. Na Figura 60, observa-se um mosaico de fotos ilustrando a diversidade de produtos comercializados nessa feira.

Figura 60 – Mosaico de fotos da feira da Mulher Rural que ocorre mensalmente na praça do Congresso em Itaituba



Fonte: acervo pessoal do Sr. João Paulo Meister.

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 à regularização da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON-PA)¹⁷⁷.

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: B/M São Bartolomeu I; B/M Leão IV; B/M Cidade de Terezinha III; B/M Ana Beatriz; B/M Natureza; B/M Leão III; B/M Leão I; B/M São Tomé III, com capacidade média de 200 pessoas. A passagem custa R\$ 68,70 na área aberta, onde é imprescindível levar uma rede para se acomodar, e nos camarotes, geralmente dotados de cama de casal, TV, e ar-condicionado, o valor da passagem passa a ser R\$ 200,00¹⁷⁸ para duas pessoas. A Figura 61 traz a visão de um desses navios atracados na orla da cidade aguardando o embarque dos passageiros, bem como da área aberta desse navio com várias redes atadas, onde os passageiros se acomodam para viajar.

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, com a oferta de poltronas reclináveis, exibição de filmes em TVs de LCD fixadas no

¹⁷⁷ Compete ao Governo do Estado do Pará a exploração dos serviços de transporte público intermunicipal, de forma direta ou através de delegação a terceiros por meio de concessão, permissão ou autorização. Nas suas atividades de regulação e controle, a ARCON-PA faz a normatização, padronização dos serviços públicos, bem como a fixação, reajustamento e revisão ou homologação de tarifas (ARCON-PA, 2019).

¹⁷⁸ Valores apurados na pesquisa de campo realizada em outubro de 2018, os quais foram confirmados por meio de ligação telefônica no mês de junho de 2019. Estes também estão informadas no site da agência de passagem JM (AGÊNCIA JM, 2018).

teto, ar condicionado, cortinas para o bloqueio da luz solar e banheiros, conforme mostra a compilação de imagens da Figura 62.

Neste tipo de embarcação, o valor da passagem é de R\$ 109,00 acrescentados da taxa de embarque que é de R\$ 2,00, cobrada no terminal hidroviário de Itaituba. Atualmente seis embarcações desse tipo alternam suas saídas nessa rota, sendo elas as lanchas Veloz 1 e 2; Luana (Celebridade); Anna Karoline IV e VI; e Expresso Ana Beatriz, cujas empresas são constituídas por capitais regionais com origem na cidade de Santarém. Os horários das partidas diárias da cidade de Itaituba ocorrem em dois horários: às 10h e às 12h. Durante o trabalho de campo realizado em outubro de 2018, observou-se que os usuários manifestam preferências pelas embarcações que realizam o trajeto em menor tempo e que não tem histórico de defeitos operacionais; fato relatado como recorrente em algumas delas, associado ao não funcionamento adequado do ar condicionado.

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.

O transporte de mercadorias é realizado também por meio dessas embarcações (lança e navio), sendo que o custo do navio é bem inferior ao da lanca, atingindo uma redução de mais de 50%. O transporte para cargas e itens de volume maior é realizado majoritariamente pela empresa Rebelo Indústria Comércio e Navegação Ltda. (REICON), que opera com balsas cujas viagens têm saídas semanais para a capital Belém, possuindo um porto próprio localizado no bairro Bom Jardim. Conforme se observou em campo, as instalações dessas empresas possuem um caráter de improvisado, mesmo operando há muitos anos nessa cidade, sem a presença de um cais fixo ou flutuante para as operações de carga e descarga dessas balsas, as quais são realizadas em um caminho de terra com a manutenção de um trator, como mostrado na Figura 63, constantemente movimentando a terra para ajustes na rampa de acesso da balsa; características estas que contrastam com as modernas instalações das ETCs para o embarque das cargas do complexo da soja, anteriormente descritas.

Figura 61 – Mosaico de fotos do Navio Leão IV que realiza, em dias alternados, a viagem entre as cidades de Itaituba a Santarém, aportado na orla de Itaituba aguardando o embarque dos passageiros. Ao lado, uma foto da área aberta dos navios onde os passageiros se acomodam em redes.



Fonte: Eliana S. Machado Schubert, maio 2013 (a) e Leitão, J., nov. 2013 (b).

Figura 62 – Mosaico de fotos com as visões externa e interna de uma lancha que viaja regularmente entre as cidades de Itaituba a Santarém



Fonte: Eliana S. Machado Schubert, out. 2018.

Figura 63 – Foto do porto da Reicon com a vista do caminho em terra onde a balsa é aportada para o desembarque e embarque de mercadorias diversas



Fonte: Eliana S. Machado Schubert, out. 2018.

Nas proximidades da Reicon também está localizada a distribuidora de combustíveis Raízen, que recebe e armazena combustíveis (gasolina, diesel e álcool) provenientes de Manaus, igualmente por meio de balsas, para posterior transferência para os caminhões tanques que seguem, pelos eixos rodoviários, para diversos postos da sub-região do Tapajós.

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 Cuiabá¹⁷⁹).

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, como fora abordado no capítulo 4, apesar de ainda remanescer aproximadamente 100km sem pavimentação e em condições

¹⁷⁹ Relaciona-se às principais cidades que estão conectadas à Itaituba por meio destas rodovias federais.

de alta precariedade. A ausência de manutenção dos trechos concluídos faz com que suas condições retornem à precariedade diante da presença de generosos buracos no asfalto e processos de erosão.

As empresas que atualmente realizam o transporte intermunicipal de passageiros por meio dessas rodovias são: Cooperativa Buburé, Quaresma Tur e a Viação Ouro e Prata. A cooperativa Buburé (Cooperativa Mista dos Condutores Autônomos e Rodoviários de Buburé), cuja sede fica na cidade de Itaituba, foi fundada em 1988 por meio de uma articulação entre os condutores de transportes alternativos que operavam até então somente com caminhonetes do modelo Chevrolet D-20.

Estas eram adaptadas para o transporte de passageiros com a colocação de bancos e uma lona na carroceria, conhecidas como “pau de arara” (Figura 64), que conectavam os principais pontos de garimpos à cidade. Observa-se que a renovação da frota ocorreu após o ano de 2013, a partir da proibição do uso desses veículos “Pau de Arara” pelo Ministério Público¹⁸⁰, decorrendo da aquisição de micro-ônibus, que foi facilitada pelas novas modalidades de crédito¹⁸¹ da política neodesenvolvimentista para a compra de máquinas e equipamentos produzidos no País. Em outubro de 2018, a cooperativa contava com 65 sócios e uma frota de 65 micro-ônibus com capacidade de 28 lugares, explorando 6 linhas intermunicipais¹⁸², todas com origem em Itaituba (PA), além de outros centros menores dessa rede urbana.

¹⁸⁰ A proibição foi anunciada pela promotora de justiça Dra. Maria Raimunda da Silva Tavares em audiência pública realizada no dia 30 de julho de 2013, na cidade de Jacareacanga, uma vez que esses veículos não possuíam os acessórios mínimos que garantissem a segurança para o transporte de passageiros (cinto de segurança), infringindo assim as leis do código de trânsito (SADECK, 2013).

¹⁸¹ Os cooperados relataram durante a pesquisa de campo que conseguiram acessar a linha FINAME do BNDES, disponibilizada pelos bancos BASA e BRADESCO para a realização da compra parcelada dos novos veículos. Segundo BNDES (2017), essa opção de crédito foi instituída como o principal produto de apoio ao investimento em máquinas e equipamentos, ao mesmo tempo em que apoia os fabricantes de bens de capital nacionais. Isso porque as máquinas e os equipamentos financiados devem ser produzidos no Brasil e credenciados no Cadastro de Fabricantes Informatizado (CFI) do BNDES. O Finame Agrícola e o Finame Leasing são variações do mesmo produto, o primeiro, específico para máquinas e equipamentos agrícolas; e o segundo, para companhias de leasing.

¹⁸² Com destino as cidades de Santarém (R\$ 70,00), Altamira (R\$ 100,00), Marabá (R\$ 250,00), Novo Progresso (R\$ 85,00), Jacareacanga (R\$ 100,00) e Apuí (AM) (R\$ 250,00), realizando paradas nas cidades adjacentes, conforme a demanda.

O transporte rodoviário de passageiros foi inaugurado na cidade de Itaituba pela empresa Transbrasiliana, logo após a abertura da Rodovia Transamazônica na década de 1970; empresa esta cuja atuação perdurou até o ano de 2014, quando uma crise interna resultou no cancelamento da operação de várias rotas que desenvolvia na região, incluindo as realizadas a partir dessa cidade. Atualmente, duas empresas operam com regularidade nessas rotas: a Quaresma Tur e a Viação Ouro e Prata.

A primeira é proveniente de capital local e possui uma frota com apenas dois ônibus. Destaca-se que, além de atuar com o fretamento de ônibus para excursões nacionais, a Quaresma Tur também realiza viagens diárias para a cidade de Santarém (PA) e uma mensal com destino a Teresina (PI), com diversas escalas¹⁸³ em cidades paraenses e maranhenses ao longo deste trajeto. A segunda empresa tem origem no Estado do Rio Grande do Sul, cuja primeira expansão se direcionou para o Estado do Mato Grosso na década de 1990. No ano de 2016, iniciou suas operações no Pará, abarcando a cidade de Itaituba, com uma rota regular diária para as cidades de Santarém (PA), Trairão (PA), Novo Progresso (PA), e Cuiabá (MT), também realizando escalas sob demanda nas demais cidades localizadas nesse percurso.

A cidade de Itaituba não possui uma rodoviária para o embarque e desembarque de passageiros, o que normalmente ocorre na fila de acesso à balsa de travessia do rio Tapajós (Figura 65) ou em uma lanchonete na pracinha da orla de Miritituba (Figura 66), locais onde também estão situadas as agências de comercialização das passagens.

Observa-se que os fluxos intermunicipais estão se ampliando em direção ao Estado do Mato Grosso, ou seja, no mesmo sentido da rota do complexo da soja. Assim, é possível afirmar que há uma vinculação entre esse crescimento e o processo migratório para fins de trabalho junto a esta nova atividade em instalação na cidade, como também identificar a ampliação dos fluxos entre os centros da rede urbana de Itaituba, sinalizando a maior integração entre essas cidades por meio dos deslocamentos para trabalho ou de acesso aos novos serviços, reflexo da ampliação do consumo.

¹⁸³ As cidades informadas no banner da referida empresa são: Imperatriz (MA), Açailândia (MA), Buriticupu (MA), Santa Luzia (MA), Santa Inês (MA), São Luiz (MA), Bacabal (MA), Alto Alegre (RS), Peritoró (RS) e Caxias (RS).

Figura 64 – Mosaico de fotos ilustrando a antiga caminhonete D-20 adaptada com bancos e cobertura lonada na carroceria (“pau de arara”), utilizada pela cooperativa Buburé para o transporte de passageiros, e os atuais micro-ônibus



Fonte: Sadeck (2013) (a) e Buburé (2019) (b).

Figura 65 – Imagem da Av. Getúlio Vargas, onde se forma a fila de acesso à balsa que realiza a travessia do rio Tapajós, local também de embarque nos ônibus intermunicipais. Ao lado, as agências de vendas de passagem localizadas na mesma avenida



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Figura 66 – Agência de vendas de passagem localizadas na orla do distrito de Miritituba, onde também ocorre o embarque e desembarque nos ônibus

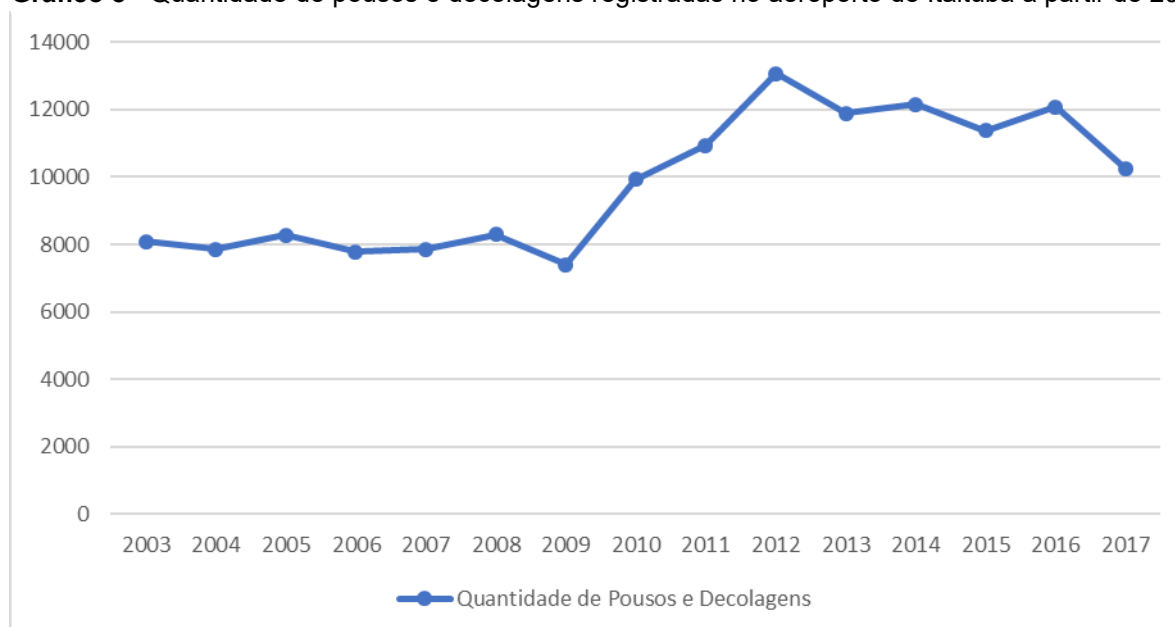


Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

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, como é possível observar no Gráfico 08, 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.

Gráfico 8 - Quantidade de pousos e decolagens registradas no aeroporto de Itaituba a partir de 2003.



Fonte: Infraero (2017).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

O aeroporto de Itaituba é considerado um dos mais importantes da região oeste do Estado do Pará, com a oferta de voos comerciais regulares para as cidades de Santarém (PA), Altamira (PA), Belém (PA) e Manaus (AM). A infraestrutura física

e operacional desse aeroporto é administrada pela prefeitura municipal, sendo que o serviço de navegação aérea é de responsabilidade da INFRAERO. Atualmente a MAP Linhas Aéreas é a única empresa que realiza voos domésticos a partir desse aeroporto, utilizando aviões tipo ATR-72 (Figura 67). A rota para as capitais Belém (PA) e Manaus (AM) ocorre com a frequência de três vezes por semana (segunda-feira, quarta-feira e sexta-feira), e foram acrescentados em junho de 2019 mais dois voos operados aos sábados, sendo um para a cidade de Santarém (PA) e outro para Manaus (AM), com escala em Parintins (AM). Os valores praticados por essa empresa inviabilizam o acesso desse transporte para a maioria da população local, sendo que o seu uso fica restrito às demandas corporativas e institucionais novas ou já estabelecidas na cidade.

A partir de abril de 2019, a empresa Gol Linhas Aéreas, uma das principais operadoras do transporte aéreo nacional, firmou uma parceria com a MAP Linhas Aéreas para atuar em conjunto em algumas rotas na região amazônica, incluindo a cidade de Itaituba. Segundo publicado no jornal “Valor Econômico” (BRANDÃO, 2019), os passageiros poderão adquirir suas passagens em uma das empresas para diversos destinos dessa região:

Os clientes poderão adquirir passagens para os trechos operados pela MAP pelo *call center* e pelas lojas da Gol. A empresa informa que deverá permitir a compra desses trechos por aplicativo e site em breve. Com a parceria, 11 novos destinos regionais serão adicionados à malha da Gol. No Amazonas, serão contempladas as cidades de Eirunepé, São Gabriel da Cachoeira, Carauari, Lábrea, Coari, Tefé, Barcelos e Parintins. No Pará, será possível viajar para Itaituba, Porto Trombetas e Altamira (BRANDÃO, 2019, não paginado).

Por outro lado, as empresas de táxi aéreo continuam a ofertar voos para distritos e vilarejos mais afastados do centro urbano da cidade, especialmente para aqueles associados aos garimpos de ouro ainda ativos na região e Municípios vizinhos, sendo que apenas duas empresas permanecem com sua sede nessa cidade: Jotan Táxi Aéreo e ART Táxi Aéreo. Esse fator representa uma queda drástica na oferta desse serviço, considerando que na década de 1990 havia mais de 50 empresas de táxi aéreo com sede em Itaituba. Percebe-se que essa redução não está apenas associada ao elevado custo desse tipo de transporte, mas também aos investimentos em infraestrutura da política neodesenvolvimentista, sobretudo com o asfaltamento da Rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), responsável por ampliar o acesso à área garimpeira.

Figura 67– Passageiros do aeroporto de Itaituba embarcando no avião da MAP Linhas Aéreas que atualmente realiza a rota para as capitais Belém e Manaus com exclusividade



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, maio 2018.

Assim, diante das análises apresentadas acerca dos fluxos de transporte, é possível evidenciar a coexistência de um tempo lento, da cidade ribeirinha (TRINDADE JR., 2011a), e de um tempo mais rápido, imposto recentemente pelas políticas neodesenvolvimentistas, em especial com a difusão do agronegócio globalizado (SANTOS, 1993; ELIAS, 2003). Tal realidade evidencia que a rede urbana da sub-região do Tapajós ainda está em processo de estruturação diante da não consolidação efetiva dos eixos de circulação. Destaca-se, também, que estes poderão receber acréscimos tanto de novas dinâmicas por parte da ferrovia que, tal como exposto no capítulo anterior, encontra-se em fase de planejamento, como por novos movimentos decorrentes da permanente busca capitalista por fluidez da circulação e pela redução dos custos de operação.

No entanto, 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 abordados no próximo item, de forma a dar maior clareza aos nexos que sugerem uma reestruturação urbana.

4.2 As transformações na tecnosfera local

Conforme já ressaltado em outros momentos desta tese, a política neodesenvolvimentista brasileira promoveu a retomada das intervenções estatais e os investimentos em infraestrutura de forma a impulsionar o desenvolvimento do País. Nessa nova lógica, a densificação técnica do território vem se espalhando aceleradamente na sub-região do Tapajós, ainda que represente uma densidade inferior se comparada à realidade de outras regiões do País, seguindo o que foi observado por Santos e Silveira ([2001] 2014) para o território brasileiro. Para esses autores, o meio técnico-científico-informacional na Amazônia é composto por expressões pontuais, precisas e pragmáticas, permitindo que grande parte da sociedade permaneça com suas vidas em tempos mais lentos, mesmo com a superposição de processos socioeconômicos.

Na segunda metade da década de 2000, a cidade de Itaituba começou a ganhar uma infraestrutura especializada voltada à reprodução ampliada do capital e, assim, também passou a demandar uma formação de força de trabalho mais

qualificada. Dessa maneira, a paisagem urbana adquire novos conteúdos por meio da convivência contrastante de atividades formais com atividades informais, formando uma dependência recíproca.

Como exemplo significativo dessa dialética, têm-se as grandiosas instalações das ETCs marcadas pelos silos (Figura 68) e esteiras que alcançam o rio, circunscritas em um perímetro de instalações comerciais e residenciais precárias do distrito de Miritituba, onde nem mesmo as vias de acesso receberam investimentos para sua pavimentação por parte das empresas que ali desenvolvem suas operações. Na Figura 69, portanto, é possível identificar as características da via de acesso às ETCs, a Transportuária, com ausência de pavimentação. Alguns trechos, inclusive, apresentam atoleiros que dificultam a circulação dos caminhões, mostrando que os investimentos destas empresas ficaram concentrados na área interna de seus terrenos.

Por esse viés, a análise das transformações na tecnosfera dessa cidade se dará por meio da avaliação das atividades econômicas, sobretudo daquelas mais representativas quanto à ação dos novos agentes que, desde 2003, vêm se instalando em Itaituba. Assim sendo, serão levados em consideração os seguintes temas sugeridos pela metodologia da RECIME: emprego formal; expansão do consumo das atividades formais (loja de departamento, concessionárias de veículos, instituições bancárias e financeiras, redes de supermercado, hotéis, e serviços de educação e saúde) e informais (feiras, mercados e transportes alternativos).

De forma simultânea, procurou-se identificar os aspectos que refletem as mudanças socioespaciais, ou seja, a nova forma de organização interna dessa cidade, com destaque para os processos e situações que se mostrem mais associados à difusão e à generalização das inovações para identificação de: novas formas de produção da forma urbana, disposição de infraestrutura básica, mobilidade e condições de moradia.

A paisagem urbana da cidade de Itaituba atualmente reflete a diversificação das atividades econômicas em vários setores e circuitos¹⁸⁴. A instalação de

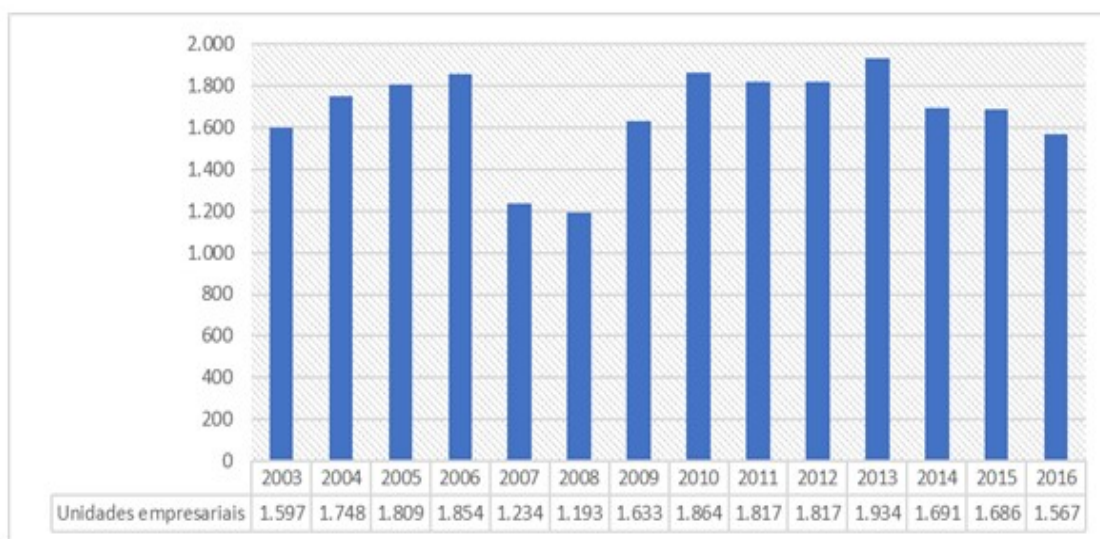
¹⁸⁴ Para Santos ([1979] 2008b, p. 12), dois circuitos econômicos coexistem nas cidades dos países subdesenvolvidos: o “circuito superior”, ou “moderno”, como resultado direto da modernização tecnológica, cujo essencial de suas relações ocorre fora da cidade e da região que os abrigam e tem por cenário o país ou o exterior; e o “circuito inferior”, que se refere às atividades de pequena escala e, em grande medida, está associado à população pobre, sobretudo pelo fato de ter raízes bem definidas e relações privilegiadas com sua região.

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 isso não revele um alto crescimento absoluto, pois os números iniciais e finais são aproximados (Gráfico 10). 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.

Fonte: IBGE (2016).

Gráfico 9 – Número de unidades empresariais de Itaituba



Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

Figura 68 – Visão dos Silos da ETC HBSA, a partir da Transportuária



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, maio 2018.

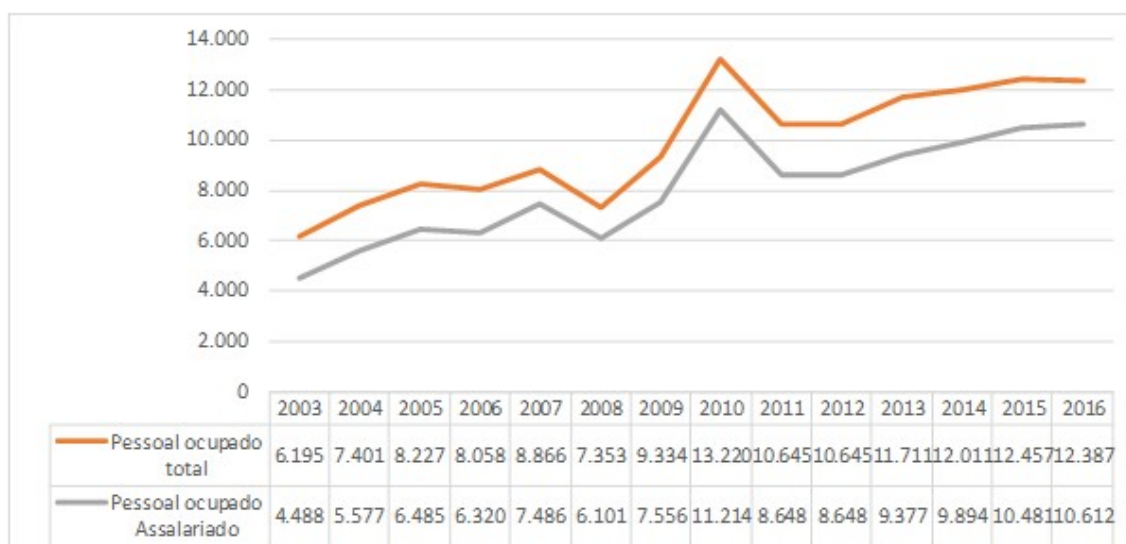
Figura 69 – Mosaico com fotos que ilustram as características da Transportuária, a via de acesso às ETCs no distrito de Miritituba



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, maio 2018.

Entretanto, outro dado disponibilizado pelo CEMPRE (IBGE, 2016), referente ao pessoal ocupado total e o assalariado, mostra um crescimento absoluto de 100% dos valores iniciais, conforme indicado no Gráfico 10. Entre os anos 2008 a 2010, observa-se o crescimento mais acentuado desses números, coincidindo com o período de retomada dos investimentos em infraestrutura pelo PAC, o anúncio do planejamento do Complexo Hidrelétrico do Tapajós e da nova área portuária do distrito de Miritituba. Assim, identifica-se que esses fatores geraram um importante crescimento do trabalho formal, e, conseqüentemente, a redução do “capitalismo de fundo de quintal”¹⁸⁵ (MACHADO, 1999, p. 129), tão recorrente na economia do garimpo, a partir de um controle maior na aplicação da legislação trabalhista e da maior competição por trabalhadores qualificados.

Gráfico 10 – Pessoal ocupado total e assalariado



Fonte: IBGE (2016).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

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 na Tabela 04, 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

¹⁸⁵ Segundo Machado (1999, p. 129), a fuga de obrigações trabalhistas é uma das principais características do “capitalismo fundo de quintal”.

em Itaituba, sem grande impacto nas atividades que se desenvolvem na área rural até o presente momento, apesar da sua forte vinculação ao agronegócio.

Tabela 04 – Valor adicionado dos setores econômicos, impostos e PIB, no Município de Itaituba, 2003-2016

ano	Valor Adicionado				Impostos	PIB (Mil R\$)
	Agropecuária	Indústria	Serviços	Total		
2002	37.488	27.964	96.215	240.230	19.587	259.818
2003	44.040	34.086	128.741	294.136	33.810	327.946
2004	51.676	71.865	168.807	382.239	37.250	419.488
2005	59.829	94.472	154.381	409.418	36.739	446.156
2006	66.935	131.249	171.561	478.510	42.662	521.171
2007	72.044	168.358	191.332	585.134	47.663	632.797
2008	74.675	182.241	198.194	631.449	50.169	681.618
2009	78.226	170.335	217.779	673.547	54.180	727.726
2010	89.087	352.893	228.433	844.946	61.160	906.107
2011	94.332	294.219	251.947	861.757	68.565	930.322
2012	123.947	159.990	313.152	843.092	86.583	929.675
2013	161.806	212.588	415.862	1.048.077	117.850	1.165.927
2014	219.165	281.765	521.357	1.303.392	129.667	1.433.058
2015	217.813	299.958	611.522	1.440.007	161.836	1.601.843
2016	176.650	260.759	666.723	1.432.709	168.776	1.601.485

Fonte: IBGE (2016).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber (2019)

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 item anterior deste capítulo. 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

(Mapa 05), a saber: 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 advocacia e contabilidade, clínicas odontológicas e de estética, 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 das 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, representado por 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 Figura 70 mostra alguns dos principais destaques do comércio representativos do circuito superior nessa via: a loja Gazin, de móveis e eletrodomésticos; as Lojas Americanas, que vende uma diversidade de produtos; a franquia de chocolates Cacau Show; a franquia de cosméticos O Boticário; e a franquia de sapatos CS Club. As observações em campo também identificaram a permanência de um grande número de lojas de compra de ouro nessa área da cidade, caracterizadas por modernas fachadas, tal como se pode notar pelas fotos agrupadas na Figura 71.

Mapa 05 - Localização das áreas comerciais em Itaituba, 2018



Figura 70 – Fotos das fachadas de alguns dos principais destaques do comércio representativo do circuito superior na Av. Dr. Hugo de Mendonça



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, maio 2018 (a) (b) (c) e Vieira, R. (2018a) (d).

Figura 71 – Compras de ouro localizadas nas proximidades da Av. Dr. Hugo de Mendonça



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Cabe destacar que em um ponto estratégico da Av. Dr. Hugo de Mendonça foi construído o Itaituba Shopping (Figura 72), em uma edificação com três andares, sendo os dois primeiros destinados a lojas diversas e lanchonetes e o terceiro para um hotel, com capital exclusivamente local, inaugurado em janeiro de 2016. Esse empreendimento ainda conta com um pequeno cinema, o Itacine, composto por uma única sala de exibição para 90 pessoas com equipamentos modernos e instalações confortáveis. Devido ao seu porte pequeno, esse empreendimento se caracteriza mais como uma galeria de lojas de dois andares do que propriamente um shopping.

A área da orla da cidade, também pertencente ao entorno desse setor 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, esportivo, 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 Figura 73 mostra o Barracão de Eventos Culturais da orla durante o casamento comunitário realizado pela Secretária Municipal de Assistência Social (SEMDAS), em 2018, para 300 casais.

Os trapiches e escadarias presentes em toda a extensão da orla proporcionam a continuidade do seu uso cotidiano no fluxo de pessoas e mercadorias através do transporte fluvial, marcando a coexistência dos elementos que identificam a interação cidade-rio do ponto de vista da economia, das atividades lúdicas, da circulação e de sua “dimensão simbólico-cultural” (TRINDADE JR., 2011a, p. 10).

O terminal hidroviário (Figura 74), no qual operam as empresas de navegação que realizam viagens intermunicipais e interestaduais, foi construído no final da década de 1990, na administração do prefeito Sr. Edilson Dias Botelho, substituindo o antigo trapiche em madeira, descrito anteriormente no item 3.4 do capítulo 3. Uma ampla reforma ocorreu entre os anos de 2012 a 2014 (Figura 75), após ter sido interditado pelo corpo de bombeiros em razão dos riscos iminentes de sua estrutura desabar; obra esta que contou com um orçamento de R\$ 2.687.338,65, financiado pelo governo do Estado do Pará.

Figura 72 – Fachada do Itaituba Shopping voltada para a Av. Dr. Hugo de Mendonça



Foto: Eliana S. Machado Schuber, nov. 2016.

Figura 73 – Fotos do barracão de eventos culturais durante o casamento comunitário realizado em 2018, pela SEMDAS, para 300 casais



Fonte: Vieira, R. (2019).

Figura 74 – Mosaico de fotos da fachada frontal do terminal hidroviário e da plataforma de embarque, logo após a conclusão das obras de reforma e ampliação, em 2014



Fonte: Sadeck (2015).

Figura 75 – Imagem aérea da reforma e ampliação do hidroviário na orla de Itaituba, em 2014



Fonte: Souza (2014).

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, 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 (Figura 76). 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 à 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. A Figura 77 apresenta algumas das principais atividades comerciais localizadas no trecho urbano da Avenida Transamazônica.

Figura 76 – Foto com visão geral da área comercial ao longo da Travessa João Pessoa



Fonte: Eliana S. Machado Schubert, out. 2018.

Figura 77 – Algumas das principais atividades comerciais localizadas no trecho urbano da Avenida Transamazônica



Fonte: Eliana S. Machado Schubert, out. 2018.

No que tange aos supermercados da cidade de Itaituba, cabe ressaltar que os maiores (porte e diversidade de produtos) ainda têm como base o capital local, a exemplo do Super Asa, do Itafrigo e do Milhomem, cujo abastecimento principal de verduras e legumes tem origem na Central de Abastecimento (CEASA) de São Paulo, por meio de caminhões refrigerados próprios e com frequência intervalar de cinco dias. Ademais, destaca-se que, mediante os levantamentos de campo, foram identificados vários mercados de pequeno porte espalhados pela cidade, bem como a chegada de um grupo externo de médio porte, a rede Smart, que se associou ao Supermercado Tradição, com origem de capital inicial na cidade de Novo Progresso.

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 quais foram especificadas no Quadro 08, conforme informações coletadas em campo. 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 Tecnologia¹⁸⁶ e o programa de expansão das universidades federais que repercutiu na criação da Universidade Federal do Oeste do Pará – UFOPA.

Quadro 08 – Instituições de nível técnico, superior e de pós-graduação ensino superior com cursos regulares, em 2018

Instituições educacionais de nível técnico, superior e de pós-graduação	Nível de ensino	Cursos ofertados
Escola Tecnológica do Estado do Pará – EETEPA	Técnico integrado ao ensino médio	- Manutenção e suporte em informática; - Agropecuária; - Meio Ambiente.
	Técnico subsequente	- Segurança do trabalho; - Meio ambiente.
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Estado do Pará – IFPA	Técnico integrado ao ensino médio	- Informática; - Edificações; - Saneamento.
	Técnico subsequente	- Agroecologia.
	Superior	- Ciências Biológicas (licenciatura); - Tecnologia, análise e desenvolvimento de sistemas; - Tecnólogo em Saneamento Ambiental.
	Pós-graduação	- Especialização em Docência para a Educação Profissional, Científica e Tecnológica.
Universidade Federal do Oeste do Pará – UFOPA	Superior	- Engenharia Civil (Bacharelado).
Faculdade de Itaituba – FAI	Superior	- Administração; - Ciências Biológicas; - Ciências Contábeis; - Direito; - Enfermagem; - Engenharia Civil; - Estética e Cosmética; - Farmácia; - Fisioterapia; - História; - Letras; - Pedagogia.

¹⁸⁶ Conforme a redação da Lei nº 11.892/2008 (BRASIL, 2008), os Institutos Federais (IFs) são as unidades da rede federal de educação profissional e tecnológica (EPT) – isto é, o conjunto formado por: Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia (IFETs); Centros Federais de Educação Tecnológica (CEFETs); Escolas Técnicas vinculadas às universidades federais; Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR); e Colégio Pedro II. Sob esse conceito, 140 IFs estavam em funcionamento no início dos anos 2000, tendo sido criadas, entre 2004 e 2016, mais 504 novas unidades. Assim, nos últimos anos o número destas escolas quadruplicou, e, hoje, seus campi estão presentes em mais de 10% dos Municípios brasileiros (FAVERI; PETERINI; BARBOSA, 2018).

Faculdade do Tapajós – FAT	Superior	- Administração; - Ciências Contábeis; - Pedagogia.
	Pós-graduação	- Libras; - Neuro-psicopedagogia clínica; - Auditoria e tributação contábil; - Enfermagem em UTI; - Urgência e emergência.

Fonte: EETEPA (2018), FAI (2018), FAT (2018), IFPA (2018) e UFOPA (2018).

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

Existem ainda seis polos de instituições particulares que ofertam cursos nas modalidades à distância e semipresencial, tanto na graduação quanto na pós-graduação *latu-senso* (especialização), a saber: a Universidade Paulista (UNIP), a Faculdade Educacional da Lapa (FAEL), Universidade Norte do Paraná (UNOPAR), Faculdade Gamaliel, Centro Universitário Internacional (UNINTER) e Centro Universitário de Maringá (UNICESUMAR).

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. O Quadro 09 identifica os hospitais particulares em funcionamento na cidade e especifica os serviços oferecidos pelos mesmos em relação à frequência, segundo as informações coletadas em campo. Observa-se que os hospitais Santo Antônio e Menino Jesus são os que oferecem a maior diversidade de especialidades médicas, bem como são os únicos que aceitam convênios, ficando os demais direcionados a atendimentos particulares. Cabe salientar que, nenhum destes é equipado com Unidade de Tratamento Intensivo (UTI), ainda que realizem diariamente procedimentos cirúrgicos.

Quadro 09 – Hospitais privados na cidade de Itaituba, em 2018

Hospital	Especialidades médicas			Nº Leitos	Convênios
	Diário	1x/semana	1x/mês		
Hospital Santo Antônio	Cardiologia Clínica Médica Ortopedia e Traumat. Patologia Clínica/medicinal laboratorial Radiologia e diagnóstico por imagem Odontologia	Cirurgia de mão Endoscopia Ginecologia e obstetrícia Medicina legal e perícia médica patologia	Gastroenterologia Infectologia Mastologia Neurologia Otorrinolaringologista Pediatria Reumatologia Urologia	10	Bradesco saúde CASF CASSI FUSEX GEAP IASEP SAUDE CAIXA SULAMER. UNIMED

Hospital Clínica Menino Jesus e	Cirurgia Geral Clínica médica Ginecologia e obstetrícia Medicina do Trabalho Nutricionista Psicologia Fonaudiologia Fisioterapia	Ortopedia e Traumat	Cirurgia Pediátrica Cirurgia Torácica Dermatologia Endocrinolo- gia Urologia	15	CASSI FUSEX CORREIOS UNIMED
Hospital Bosco Dom	Cirurgia Geral Clínica médica Ginecologia e obstetrícia Pediatria Radiologia e diagnóstico por imagem	-	-	38	-
Hospital Maternidade Cristo Salvador e	Cirurgia Geral Clínica médica Endoscopia Geriatría Ginecologia e obstetrícia Medicina Preventiva e Social Ortopedia Radiologia e diagnóstico por imagem Patologia Clínica/ medicinal laboratorial	Cirurgia de mão	Neurologia Cirurgia Plástica	16	-
Hospital Vicente São	Cirurgia Geral	-	-	n/i	-

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, a partir das informações coletadas em campo, out. 2018.

As clínicas médicas foram contabilizadas em 25 unidades, principalmente voltadas a cinco áreas: centro de especialidades médicas, odontologia, estética e fisioterapia, conforme o especificado no Quadro 10. 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, duas. A esses números, somam-se os atendimentos realizados nos hospitais e nos consultórios individuais, que não foram contabilizados nesse levantamento.

Quadro 10 – Centro de Especialidades Médicas em Itaituba, 2018.

Nome	Especialidades
Clínica Betel	Fisioterapia Fonoaudiologia Odontologia Ortopedia Pediatria Radiologia e Diagnóstico por imagem
Consumed	Alergia Clínica Médica Dermatologia Gastroenterologia Geriatrics Ginecologista Medicina da Família e da Comunidade Otorrinolaringologia Pediatria Pneumologia Reumatologia Urologia
Policlínica Sant´ana	Cirurgia Geral Fisioterapia Ginecologista e Obstetrícia Neurologia Psiquiatria
Ansonic	Angiologia Clínica Médica Dermatologia Endocrinologia Endoscopia Gastroenterologia Medicina do Trabalho Neurologia Ortopedia Otorrinolaringologia Radiologia e Diagnóstico por imagem Urologia
Climeo	Fisioterapia Clínica Médica Ginecologia e Obstetrícia Odontologia Ortopedia Pediatria Radiologia e Diagnóstico por imagem
Policlínica COI	Estética Corporal e Facial Fisioterapia Clínica Médica Odontologia Radiologia e Diagnóstico por imagem Patologia Clínica/ medicinal laboratorial
Clínica CUIDAR	Fisioterapia Clínica Médica Dermatologia Ginecologia e Obstetrícia Mastologia Ortopedia
Vivace	Clínica Médica Fisioterapia
Preveclin	Patologia Clínica/ medicinal laboratorial
Meds & Lab	Endocrinologia e Metabologia

	Patologia Clínica/ medicinal laboratorial
Laborclinic	Patologia Clínica/ medicinal laboratorial
Clínica Reis	Odontologia
Clinorte	Odontologia
Famiodonto	Odontologia
Mega odonto	Odontologia
Belo Riso	Odontologia
Dentista do Trabalhador	Odontologia
Odonto Amarin	Odontologia
Naturalíssima	Acupuntura Dermatologia Estética Corporal e Facial
Modelly	Estética Corporal e Facial
Desirré Estética	Estética Corporal e Facial
Bem-estar	Estética Corporal e Facial
Corporeofisio	Estética Corporal e Facial Pilates
Fisioforma	Acupuntura Fisioterapia/ Pilates
Fisioclin	Fisioterapia/ Pilates

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, a partir das informações coletadas em campo, out. 2018.

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 Municipal¹⁸⁷, 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; e o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU).

Em 2010, foi publicada a previsão de 01 Unidade de Pronto-atendimento (UPA) a ser construída nessa cidade, proveniente da Política Nacional de Urgência e Emergência¹⁸⁸ lançada pelo Ministério da Saúde, em 2003. As obras da edificação que abrigará esta UPA¹⁸⁹ (Figura 78) foram concluídas em 2015, porém a necessidade de construção de sistemas independentes de saneamento e de aquisição de materiais, mobiliários e equipamentos médicos, resultaram em sucessivos protelamentos para o início de seu funcionamento. No final de 2018, o atual prefeito declarou em entrevista coletiva que o governo do Estado ainda não

¹⁸⁷ O hospital municipal de Itaituba possui 57 (cinquenta e sete) leitos cadastrados com o SUS - Sistema Único de saúde (SUS), distribuídos em 12 (doze) enfermarias, realiza em média 205 (duzentos e cinco) cirurgias e aproximadamente 6.000 (seis mil) atendimentos de urgência e emergência por mês.

¹⁸⁸ Essa política teve como objetivo estruturar e organizar a rede de urgência e emergência no País, visando a integrar a atenção às urgências (Portaria nº 1.863/GM, de 29 de setembro de 2003).

¹⁸⁹ A obra da Unidade de Pronto Atendimento da Saúde Pública, em Itaituba, orçada em R\$ 1.414.392,79, foi prevista para ser construída em 180 dias com recursos do PAC 2.

havia realizado a compra dos equipamentos para a UPA, muito embora que esta tenha sido provisionada em emenda parlamentar, fato que impossibilitava a sua inauguração (SILVA, 2018).

Um elemento fundamental na área da saúde que veio para reafirmar o papel de centralidade de Itaituba é a construção do Hospital Regional do Tapajós, projetado para ofertar 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. Quando estiver em funcionamento, a previsão é que a população tenha acesso às seguintes especialidades: clínica médica e cirúrgica, pediatria e obstetrícia, além de leitos para isolamento; os serviços de mamografia, ressonância magnética, tomografia, raios-X, ultrassonografia, endoscopia e terapia renal substitutiva (PARÁ, 2019).

Ainda no que diz respeito a este fixo, a área construída totaliza 16.290 metros quadrados, em um terreno que antes abrigava o Estádio Municipal Teófilo Olegário Furtado, um dos principais pontos de lazer da população dessa cidade nas décadas de 1970 a 1990, que chegou a receber clubes de futebol de renome nacional como Botafogo, Vasco e Flamengo para partidas com os times locais, durante a euforia da economia do ouro¹⁹⁰. A referida obra teve início em julho de 2013 e a previsão de conclusão seria em um ano e meio (540 dias) com orçamento de R\$ 120.062.137,48. No entanto, foi apenas nesse ano de 2019 essa obra chegou a sua fase de conclusão, devendo ser entregue no segundo semestre de 2019, como noticiou o Serviço de Informação do Cidadão do Governo do Estado (SERIQUE, 2019).

A Figura 79 traz fotos das etapas de construção do Hospital Regional do Tapajós. A primeira imagem mostra o terreno ainda destinado ao estádio municipal em 2012. A segunda destaca a placa que fora nele fixada após a divulgação da obra do hospital, no final desse mesmo ano de 2012. As demais fotos já mostram a edificação com a fachada concluída após a colocação do acabamento em pastilhas e posteriormente dos *brise-soleil*¹⁹¹. Cabe ainda ressaltar que a edificação desse

¹⁹⁰ Ver no capítulo 3, item 3.4

¹⁹¹ Configurado por elementos horizontais e/ou verticais na estrutura da edificação, o *brise-soleil* passou a ser um importante elemento de arquitetura ao longo do século XX, com a principal função de controlar a radiação solar nas fachadas das edificações, possibilitando o acesso seletivo da luz do sol aos ambientes interiores. Foi concebido inicialmente por Le Corbusier e tem sido utilizado

hospital alterou de forma significativa a paisagem da cidade vista do rio Tapajós, como se verifica na Figura 80, uma vez que o seu volume concorre com o da Igreja Matriz que, até então, era a sua principal elevação.

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. A Figura 81 mostra as sedes das seguintes instituições federais e estaduais instaladas na cidade de Itaituba: o Tribunal de Justiça do Estado do Pará, Comarca de Itaituba; a Justiça federal, Subseção Judiciária, o Polo Administrativo Regional do MPPA e o escritório do DNPM.

Figura 78 – Fachada frontal da edificação construída para abrigar a UPA



Fonte: Silva, M. (2018).

Figura 79 – Mosaico com fotos das etapas de construção do Hospital Regional do Tapajós, no período de 2012 a 2019



Fonte: Cordeiro (2017) (a), Eliana S. Machado Schuber, out. 2018 (b) e Itaituba (2019) (c).

Figura 80 – Vista da cidade a partir do rio Tapajós identificando o volume concorrente da Igreja Matriz e do Hospital Regional, em 2018



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Figura 81 – Sede de instituições federais e estaduais instaladas na cidade de Itaituba: Tribunal de Justiça do Estado do Pará (esq. sup.); Justiça federal - Subseção Judiciária (dir. sup.); Polo Administrativo Regional do MPPA (esq. inf.) e escritório do DNPM (dir. inf.)



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

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 MCMV, em áreas de uso rural pretérito, segundo seus interesses estratégicos. A política neodesenvolvimentista, conforme exposto no capítulo 3, 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 (SOBARZO, 2010; MARICATO, 2013).

Nesse sentido, a nova dinâmica imobiliária¹⁹² 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, como fora observado por Schuber (2013):

[...] outro elemento muito presente na imagem urbana atual da cidade são os condomínios particulares, ou seja, pequenos residenciais geralmente com 4 a 6 casas, provenientes de investimento da iniciativa privada. Parte da população que possui rendimentos guardados da época do garimpo estão investindo na construção de casas para aluguel, já prevendo a chegada de grande massa de imigrantes provenientes da implantação desses projetos esperados para o Município (SCHUBER, 2013, p. 119).

Esses residenciais foram construídos em vários pontos da cidade voltados para a locação. Durante o trabalho de campo, não foi identificada nenhuma lógica que regesse suas localizações, ainda que isso exerça forte influência sobre os valores cobrados no aluguel. Porém, suas configurações, em geral, apresentam um

¹⁹² Segundo Sobarzo (2010), os agentes imobiliários que hoje produzem a cidade se baseiam em duas estratégias, abarcando, de um lado, as próprias empresas e, de outro, no marco institucional/legal que o conformam, bem como aqueles relativos às suas condições macroeconômicas.

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. Na Figura 82 tem-se um mosaico de fotos com a visão frontal de alguns desses residenciais. 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, identificado na Figura 83, e, ainda, o surgimento de uma nova tipologia habitacional, o edifício de pequenos apartamentos de dois quartos, em geral com dois pavimentos (Figura 84).

Os loteamentos urbanos residenciais que caracterizam essa nova fase do mercado imobiliário da cidade de Itaituba foram identificados no Mapa 06, com a denominação de cada um destes. Percebe-se a construção de 03 loteamentos residenciais do programa MCMV, na cor vermelha, 05 loteamentos de incorporadoras imobiliárias, na cor amarela, 02 terras indígenas, delimitadas pela cor azul, e 01 vila militar na cor verde.

Figura 82 – Mosaico de fotos com a visão frontal de residenciais de casas térreas



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Figura 83 – Mosaico de fotos com a visão frontal de residenciais com casas de dois pavimentos



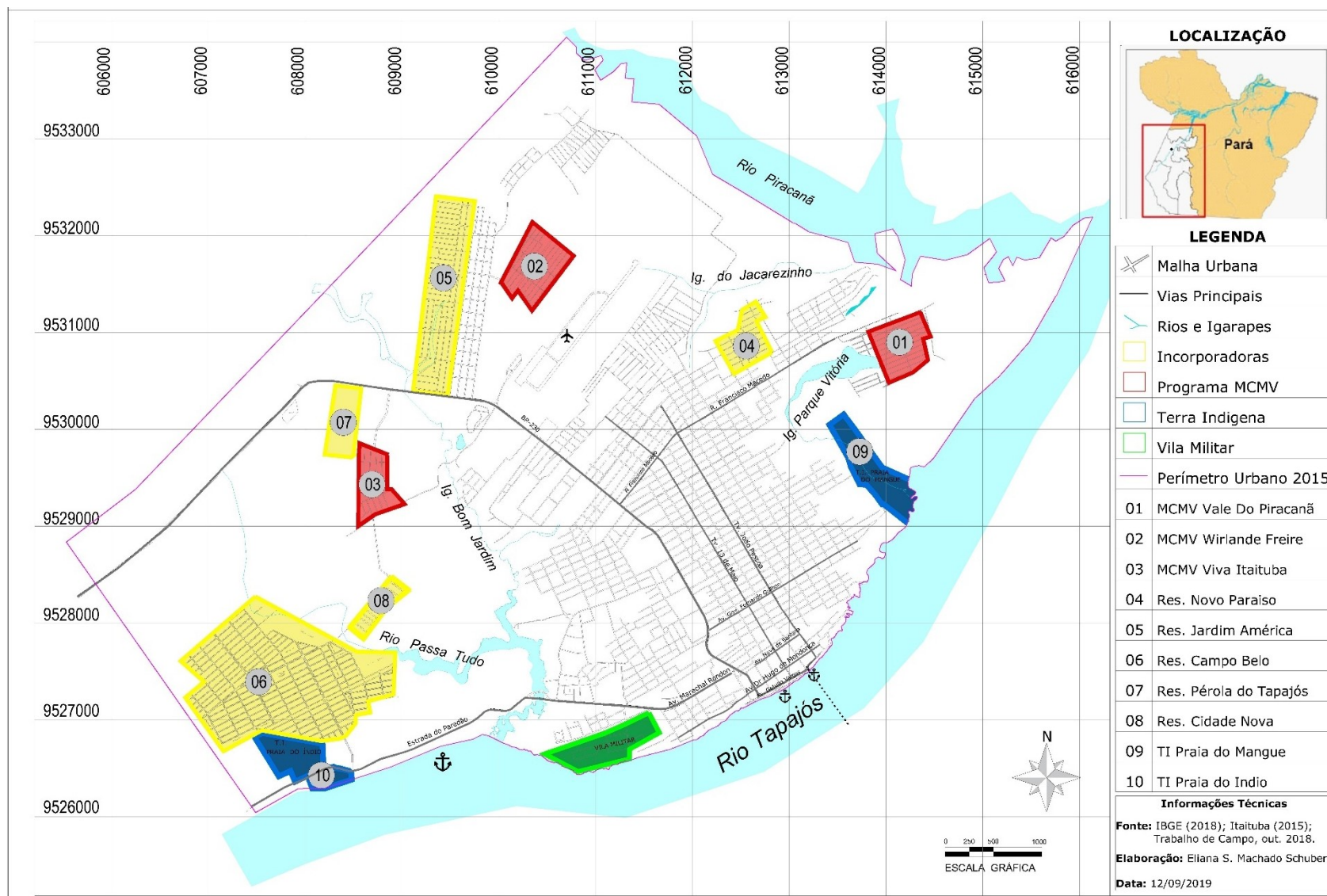
Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Figura 84 – Mosaico de fotos com a fachada de dois edifícios de aluguel de kit net



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Mapa 06 – Loteamentos Urbanos em Itaituba, 2018



Partindo do pressuposto de que os tipos e as localizações dos novos loteamentos 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 imobiliário¹⁹³ da cidade de Itaituba, bem como dos processos de estruturação intraurbana. As diferenciações socioespaciais apresentadas foram baseadas em um conjunto de informações coletadas no trabalho de campo realizado em outubro de 2018, o qual permitiu a formação de um banco de dados.

Os loteamentos promovidos pelas incorporadoras, em áreas anteriormente rurais, provêm de uma infraestrutura básica exigida pela legislação urbanística nacional¹⁹⁴, composta por rede de abastecimento de água, ruas pavimentadas e iluminação pública, voltadas a abrigar edificações de padrão médio as quais devem instalar sistemas individuais de esgotamento sanitário com fossas sépticas e sumidouros (ofertado um modelo com detalhamento e localização indicada fossa frente e poço fundo do terreno). Após a consolidação desses loteamentos, a área total é doada à prefeitura e a iluminação pública para a concessionária Celpa, ficando estas então responsáveis pelas suas manutenções.

O Quadro 11 identifica as incorporadoras em atuação na cidade de Itaituba em 2018 que demonstraram forte vinculação à oferta do crédito imobiliário pela Caixa Econômica Federal (CEF) e ao programa MCVM. A primeira iniciativa desse tipo de empreendimento se deu por meio da ação do capital local com a construção do loteamento Novo Paraíso, da Gusmão Empreendimentos, que não apresentava nenhuma infraestrutura no que tange à pavimentação das ruas e sistemas de saneamento, constituindo-se apenas na comercialização de lotes em quadras retangulares. Em segundo, ocorreu o lançamento dos loteamentos habitacionais de grande porte no final de 2009, pela empresa Buriti Imóveis Ltda., de capital exclusivamente externo, com a construção do residencial Jardim América (Figura 85), que totalizou 2.233 lotes.

¹⁹³ O mercado imobiliário, no contexto destas investigações, é considerado como “o lugar econômico da valorização de capitais que agem sobre a cidade e seus objetos na busca permanente e crescente de sua valorização” (MELAZZO, 2013, p. 35).

¹⁹⁴ Lei federal N° 6.766, de 19 de dezembro de 1979 (BRASIL, 1979).

Quadro 11 – Incorporadoras que atuam em Itaituba

Empresa	Descrição	Loteamento em Itaituba	Situação	Data de Lançamento	Nº de Lotes
Gusmão Empreendimentos	Iniciaram suas atividades com a construção do primeiro loteamento da cidade de Itaituba em 2008 e depois ampliou suas atividades na venda e financiamento de imóveis firmando parceria com a Caixa Econômica Federal. Em 2011, houve a separação das atividades de comercialização e de construção dando origem a uma nova empresa, a Kananda Negócios Imobiliários pertencentes ao mesmo grupo de capital local.	Loteamento Novo Paraíso	Consolidado	2008	450
Buriti Imóveis Ltda.	As atividades dessa empresa tiveram início no ano de 2003, na cidade de Redenção, no Estado do Pará. Atualmente está presente em 39 cidades em 10 Estados do País. Não possui vinculação ao capital local de Itaituba	Jardim América Lotes residenciais e comerciais	Consolidado	Dez. 2011	2.233
Campo Belo Urbanismo	Suas atividades foram iniciadas em 2012 na implantação desse empreendimento. Não foi possível apurar a origem do capital, mas identificou-se que trata de uma associação de agentes locais e externos. Atualmente essa empresa planeja expandir suas atividades para a cidade de Novo Progresso.	Bairro Campo Belo Lotes e casas residenciais e comerciais	1ª Fase Consolidada 2ª Fase Em construção	2012	2.138
JJP Incorporadora	Iniciou suas atividades com a construção de casas no interior do loteamento jardim América para revenda. Não foi possível apurar a origem do capital, mas identificou-se que esta não possui vinculação ao capital local de Itaituba	Residencial Cidade Nova casas residenciais e comerciais	1ª Fase Consolidada 2ª Fase Em construção	1ª Fase Ago. 2017 2ª Fase Ago. 2018	380
		Residenciais no Loteamento Jardim América casas	Consolidado	2012	150

		residenciais			
		Residencial Alphaville casas residenciais	Consolidado		112
Fazenda Tapajós	Esse empreendimento inaugura o investimento dessa empresa no setor imobiliário, sendo que conforme apurado, possui vínculo ao capital externo	Pérola do Tapajós Lotes residenciais e comerciais	Em construção	Ago. 2017	1200

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, com base nos dados coletados durante a pesquisa de campo em maio 2018 e out. 2018.

A empresa Campo Belo Urbanismo foi a segunda a implementar um loteamento de grande porte também proveniente de capital externo, com o lançamento da primeira fase em 2014 e da segunda fase em 2017. Este empreendimento traz como diferencial a comercialização não apenas de lotes, mas também de casas prontas, além da assessoria para a obtenção de créditos ofertados pelo governo federal mediante a CEF, como mostra o panfleto promocional na Figura 86.

A JJP Incorporadora iniciou suas atividades na cidade de Itaituba com a construção de casas, semelhantes aos residenciais com casas térreas destinadas à venda, em determinados pontos do residencial Jardim América, pertencente a Buriti Empreendimentos, sendo que o capital dessas empresas não aparenta vinculação, ainda que os dois sejam de origem externa à cidade. O empresário José Luiz Conceição, conhecido como “Português”, devido sua origem lusitana, é quem aparece enquanto proprietário da JJP, cuja atividade teve uma significativa expansão no segundo semestre de 2017 com o lançamento de um loteamento próprio, o Residencial Cidade Nova (Figura 87), onde estão sendo comercializadas 380 casas prontas, também com vinculação ao financiamento da CEF.

O mais recente lançamento nesse ramo de loteamento é o denominado de Pérola do Tapajós, pertencente a um grupo empresarial local cujo capital tem base no agronegócio e está vinculado ao capital externo. Localizado às margens da Rodovia Transamazônica, no sentido de Jacareacanga, o empreendimento está situado em uma área de baixíssima densidade urbana, vizinha de um cemitério da cidade. A Figura 88 mostra esse loteamento a partir da rodovia, cujo diferencial é a previsão de alguns equipamentos âncoras, como um shopping planejado para abrigar 57 lojas, um posto de gasolina e duas clínicas médicas especializadas (odontologia e clínica geral).

Figura 85 – Folder promocional de lançamento do Residencial Jardim América da Buriti Imóveis Ltda.

Jardim América
RESIDENCIAL
Itaituba-PA

A Buriti lança em Itaituba um excelente empreendimento para quem deseja morar ou investir em um imóvel de qualidade.

Venha para o Jardim América! Esta é a grande oportunidade para você e sua família construírem a casa dos seus sonhos.

Planejado para você e sua família.

O Jardim América contará com toda a infraestrutura necessária para você construir a casa dos seus sonhos.

O Jardim América é hoje a melhor opção para quem deseja adquirir um terreno residencial ou comercial pagando as menores parcelas do mercado.

Avocado pela Prefeitura Registrado em Cartório

Parqueamento Direto Para Buriti
Plantão de Vendas no Local
Aproveite

Terrenos Residenciais e Comerciais planejados para você!

Infraestrutura completa!

água rede de Água
asfalto com base-fio
energia elétrica
iluminação pública
bueiros para drenagem

Empreendimentos de qualidade tem a marca **Buriti**

Os empreendimentos da Buriti são aprovados pela prefeitura e registrados em cartório.

Os clientes da Buriti tem total segurança e tranquilidade de que receberão a escritura definitiva dos seus terrenos ao final do contrato.

Fonte: Buriti Empreendimentos (2019).

Figura 86 – Mosaico de imagens promocionais do Loteamento Campo Belo, disponíveis no perfil do Facebook da empresa Campo Belo, 2018

campo belo
BAIRRO PLANEJADO

Feirão da Informação
campo belo

Você vai tirar todas as dúvidas para comprar o seu sonho com segurança. Não falte! Você não paga nada!

CAIXA AQUI Equipe Caixa Aqui

- SIMULAÇÕES
- ABERTURA DE CONTAS
- ANÁLISE DE DOCUMENTOS

Equipe Campo Belo com 7 corretores

- VISITA AS OBRAS COM APOIO DO ENGENHEIRO
- VISITA NAS CASAS PRONTAS (CASA MODELO)

Organização: **campo belo**

CAIXA AQUI **ITA** Negócios Imobiliários

LOCAL: CAMPO BELO
DIAS: 24/04 E 25/04
HORÁRIO: 9:00 ÀS 18:30

Fonte: Campo Belo Urbanismo (2018).

Figura 87 – Visão aérea do Residencial Cidade Nova, da JJP Incorporadora



Fonte: JJP Incorporadora (2018).

Figura 88 – Vista do Loteamento Pérola do Tapajós a partir da Rodovia Transamazônica e da Maquete eletrônica do Pérola Shopping, planejado para compor sua estrutura interna



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018 (a) e Vieira, R. (2018b) (b).

Nessa caracterização da nova fase do mercado imobiliário da cidade de Itaituba, também cabe ressaltar o processo mais recente associado à verticalização que vem sendo estabelecido pelo lançamento de edifícios residenciais com mais de 12 (doze) andares (Figura 89). Lançado em 2016, o Condomínio Residencial Tururi foi o primeiro empreendimento deste tipo, com localização em uma área nobre da cidade, na Trav. Dr. Carlos R. Furtado, esquina com a Av. Dr. Hugo de Mendonça, composto por 20 pavimentos distribuídos em 56 apartamentos de uso exclusivamente residencial, multifamiliar, sendo 4 unidades por andar, além de 2 pavimentos de cobertura, com 4 apartamentos duplex de cobertura. Esse empreendimento tem como base duas construtoras que vieram para a cidade trabalhar em obras das ETCs, a Mesquita Construções, com sede no Estado de São Paulo, e a Jade Engenharia Indústria e Comércio, da cidade de Santarém (MESQUITA, 2018).

No ano de 2018 foi lançado um segundo empreendimento desse tipo, com porte maior, o Edifício Golden Ville, composto de duas torres gêmeas, cada uma com 18 andares, também localizado na Av. Dr. Hugo de Mendonça, duas quadras após o outro empreendimento. No total, esse empreendimento terá 56 apartamentos, dentre eles, 04 duplex com 200 metros quadrados (VIEIRA, R., 2018b).

Figura 89 – Mosaico com a imagem da maquete eletrônica do Residencial Tururi e do Edifício Golden Ville, e, embaixo das mesmas, a frente dos respectivos terrenos onde estão previstas suas construções



Fonte: Mesquita (2018) (a), Vieira, R. (2018b) (b) e Eliana S. Machado Schuber, out. 2018 (c) (d).

Diante dessas características das empresas imobiliárias, que não se restringem ao incorporador, uma vez que abrange a participação de outras frações de capital, como as instituições bancárias e a indústria da construção civil, afirma-se que houve mudanças na forma de atuação dos agentes tradicionais da cidade de Itaituba, identificadas especialmente no processo recente de verticalização.

O programa MCMV, criado em 2009 a partir da política neodesenvolvimentista habitacional do Governo Lula (2003-2011), possui faces contraditórias, mas foi o principal responsável por essa nova oferta de residências na cidade, bem como por todo o País, abarcando várias modalidades e faixas de renda: Faixa 1 - destinadas as famílias com renda até R\$ 1.800,00; Faixa 2 - famílias com renda entre R\$ 2.351,00 a 3.600,00; Faixa 3 - famílias com renda entre R\$ 3.600,00 a R\$ 6.500,00; sendo ainda possível a utilização de recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) como parte do valor necessário à aquisição da moradia.

Na cidade de Itaituba, três loteamentos foram planejados com a intermediação do Estado para a Faixa 1: o Vale do Piracaná, o Wirlande Freire e o Viva Itaituba, totalizando 2.430 unidades habitacionais, conforme as características descritas no Quadro 12. O primeiro a ser construído foi o Vale do Piracaná, como uma extensão da chamada “Cidade Alta”. Os loteamentos Wirlande Freire e Viva Itaituba vieram depois e foram localizados após o aeroporto da cidade, em uma área conhecida como Km 5, sendo que ficam em lados opostos da Rodovia Transamazônica, distantes de suas margens.

O residencial Bellas Terras (Figura 90) foi construído para abarcar a Faixa 2, localizado ao lado do Viva Itaituba e com um apelo especial para os funcionários públicos, com as casas térreas contendo 68m² de área construída, dividida em 2 dormitórios, cozinha e sala integrados, além de 2 vagas na garagem, com valor de R\$85.000 (RESECON, 2019).

Quadro 12 - Empreendimentos do programa MCMV de faixa 1 em Itaituba, 2018

Nome	Ano de instalação	Unidades habitacionais	Etapa
Piracaná I e II	2012	930	consolidado
Residencial Viva Itaituba	2013	500	consolidado
Residencial WIRLAND FREIRE	2014	1.000	consolidado

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, com base nos dados coletados na pesquisa de campo em maio 2018 e out. 2018.

Figura 90 – Fotos ilustrando duas categorias de residenciais do programa MCMV na cidade de Itaituba, o MCMV Piracaná I (Faixa 1) e o Residencial Belas Terras (Faixa 2)

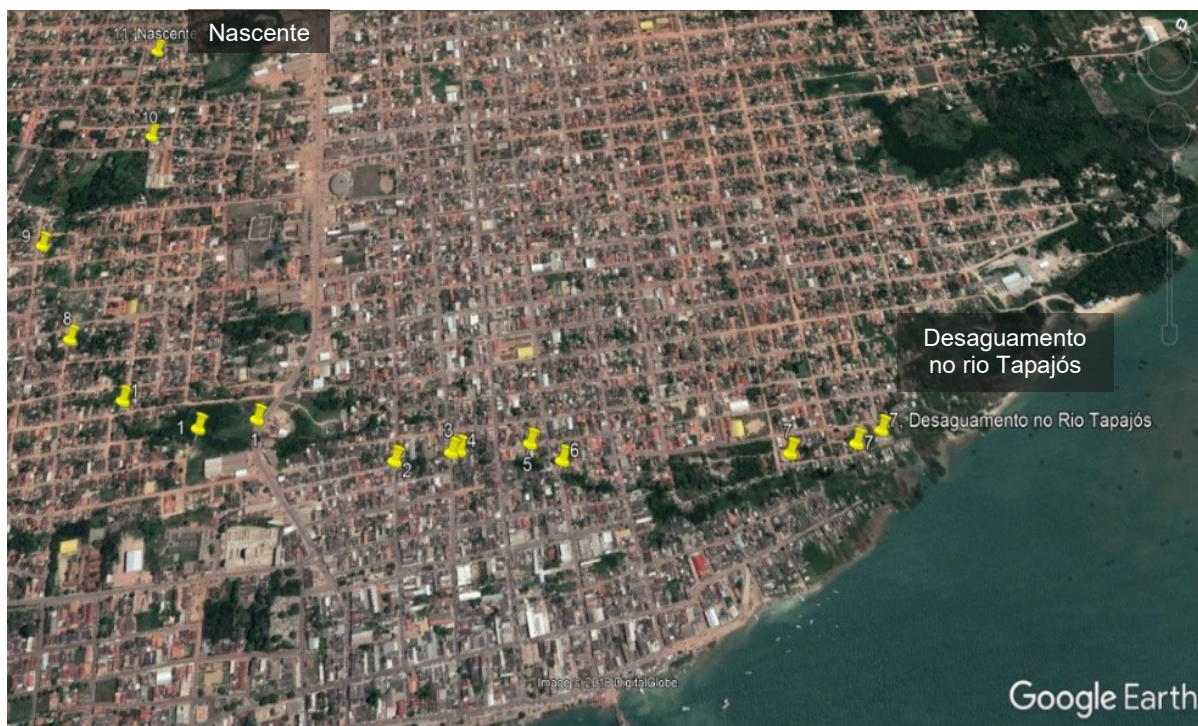


Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

No entanto, grande parte da população mais pobre não se inseriu nessa nova lógica imobiliária descrita acima, composta por residenciais, loteamentos privados, edifícios e até mesmo o programa MCMV, restando-lhes como opção a ocupação espontânea de áreas consideradas ambientalmente frágeis, como as Áreas de Proteção Permanente (APP) de rios e igarapés. Como exemplo desse fato, tem-se a Vila Caçula e a Vila Nova, uma área de residências em palafitas sobre o rio Tapajós, cuja ocupação teve início ainda na década de 1970, como fora descrito anteriormente.

Outrossim, destacam-se as ocupações ao longo do igarapé Oriundo, o qual teve alguns trechos aterrados para a consolidação de ruas e travessas responsáveis por direcionar a expansão da cidade nessa mesma década e, posteriormente, várias ocupações espontâneas sobre o seu leito. O trabalho de Ducarmo (2019) identificou essas ocupações ao longo do igarapé Oriundo, cujo trajeto da nascente até o ponto de desaguamento no rio Tapajós está identificado na Figura 92. A autora registrou algumas das edificações que estão nessa situação (Figura 93), que em alguns casos foram construídas literalmente dentro da calha de escoamento desse igarapé.

Figura 91 – Demarcação do trajeto do igarapé Oriundo, da nascente até o desaguamento no rio Tapajós



Fonte: adaptado de Ducarmo (2019, p. 25).

Figura 92 – Edificações identificadas sobre o leito do igarapé Oriundo



Fonte: Ducarmo (2019, p. 37).

Nesse sentido, 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. Por outro lado, a difusão da sociedade urbana por meio da psicosfera tem forte presença, negando as potencialidades locais, como iremos abordar a seguir.

4.3 As transformações na psicosfera e a difusão da sociedade urbana

Os “grandes objetos” implementados na sub-região do Tapajós não repercutiram apenas em transformações na tecnosfera local, como visto no item anterior, mas também na psicosfera e na difusão da sociedade urbana, considerando que estas são acompanhadas, ou até mesmo antecipadas, por valores

que representam uma espécie de “naturalização da modernidade” (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 103), a qual seleciona ângulos da realidade social e privilegia segmentos de forma a isentar os mesmos de críticas. Ainda de acordo com Santos e Silveira ([2001] 2014), essa é a nova tendência que caracteriza o presente período histórico e contribui sobremaneira para difusão do meio técnico-científico informacional:

[...] é sobretudo esse crescente consumo de informação que participa do alastramento de uma psicofera modernizadora, impondo racionalidades, mas também despertando ou fabricando um imaginário. Ambas, tecnosfera e psicofera, formas de existência do meio técnico científico informacional, condicionam os comportamentos e entretecem racionalidades e emoções convergentes e conflitantes (SANTOS; SILVEIRA, [2001] 2014, p. 243).

Segundo Santos ([1996] 2006), ainda que sejam de âmbito local, a psicofera e a tecnosfera traduzem interesses distantes, ou seja, “constituem o produto de uma sociedade bem mais ampla que o lugar” (SANTOS, [1996] 2006, p. 172). Dessa maneira, o autor chama a atenção para o fato de o comportamento humano estar intimamente condicionado ao meio geográfico atual e todas as suas vicissitudes:

[...] tecnosfera e psicofera são redutíveis uma à outra. O meio geográfico atual, graças ao seu conteúdo em técnica e ciência, condiciona os novos comportamentos humanos, e estes, por sua vez, aceleram a necessidade da utilização de recursos técnicos, que constituem a base operacional de novos automatismos sociais. Tecnosfera e psicofera são os dois pilares com os quais o meio científico-técnico introduz a racionalidade, a irracionalidade e a contra-racionalidade, no próprio conteúdo do território (SANTOS, [1996] 2006, p. 172).

Diante dessa perspectiva, identifica-se que o processo de modernização incentivado pelas políticas neodesenvolvimentistas, analisado nos capítulos anteriores, vem definindo não somente as desigualdades internas – os “contrastes socioespaciais” (TRINDADE JR. *et al.*, 2016, p. 185) –, e intraregionais, mas também as diferenciações de ordem social e cultural, sobretudo no que diz respeito ao condicionamento de novos comportamentos humanos no ambiente urbano amazônico, os quais serão discutidos agora, no âmbito da cidade de Itaituba, de maneira a identificar suas manifestações na configuração espacial urbana atual.

Uma das expressões se dá pela forte presença do Estado do Mato Grosso no cotidiano da cidade de Itaituba, identificada na predominância da música sertaneja durante as festas que ocorrem na cidade; no consumo cotidiano do tambaqui de cativo, oriundo daquele Estado; nos encontros programados nos postos de

gasolina; além dos novos comércios e serviços que estão surgindo na cidade e que em muito revelam práticas estranhas no e ao local.

Como marco simbólico inicial desse processo, tem-se a caravana promovida pelos empresários do agronegócio, composta por 75 carretas com soja que partiram da cidade de Lucas do Rio Verde em direção à Itaituba, no dia 25 de maio de 1999, com o objetivo de chamar a atenção do governo e da sociedade para a necessidade de pavimentar a BR-163 (BLECHER, 1999). A partir desse evento, sucederam-se outros com os mesmos moldes e objetivos para a promoção de alianças diversas, visando o estabelecimento dessa nova rota logística e que, conseqüentemente, repercutiram na intensificação da migração de pessoas do Estado do Mato Grosso para a cidade de Itaituba.

Como exemplo, cita-se a caravana denominada “rota da integração”, que ocorreu no mês de agosto de 2011 e foi organizada pelos Estados do Pará e do Mato Grosso, englobando aproximadamente 45 veículos em uma viagem de Cuiabá (MT) até Santarém (PA), com algumas paradas estratégicas para a realização de reuniões com a presença dos dois governadores desses Estados, incluindo empresários chineses já prospectando a implantação da ferrovia. A parada realizada no distrito de Miritituba, em Itaituba, teve uma visita aos terrenos recém-adquiridos para a construção das ETCs e uma reunião entre os governadores e as lideranças políticas locais, conforme relatado por Parente (2011):

[...] já se passavam de 11:00hrs quando uma grande comitiva liderada pelo governador Simão Jatene e pelo prefeito Valmir Climaco cruzou o Rio Tapajós de balsa, para encontrar o governador de Mato Grosso, Silval Barbosa, em Miritituba, que viaja de carro, liderando a caravana Rota da Integração. Os carros desembarcaram da balsa, em Miritituba, para que a mesma levasse os dois governadores para uma viagem de cerca de meia hora, rio abaixo, a fim de que vissem o local onde deverá ser construído o porto da Cargill. O governador de Mato Grosso disse em seu discurso, que a possibilidade da construção de uma ferrovia de seu estado até o porto de Santarém, por um grupo de empresários chineses é real. Eles estão mesmo interessados em realizar a obra, que tornará os produtos brasileiros oriundos do Centro Oeste, sobretudo de Mato Grosso, muitos mais competitivos. Já Simão Jatene conclamou os empresários que estão dispostos a investir no Pará, dirigindo-se de modo especial aos que estão começando a fazer empreendimentos em Miritituba, a serem parceiros da população e do governo, procurando ganhar dinheiro, sim, pois esse é o objetivo de qualquer empresa, mas, sem esquecer do social. Depois do almoço o governador viajou para Santarém, onde se encontra com seu colega matogrossense novamente (PARENTE, 2011, não paginado).

A Figura 93 mostra um mosaico de fotos dessa caravana; a sua chegada ao porto de Miritituba, os políticos locais recebendo os governadores e a mesa de

autoridades composta para a reunião realizada nessa ocasião, que foi restrita à participação das lideranças políticas e da população local como um todo.

A continuidade desse tipo de evento é observada em uma articulação entre a Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (APROSOJA) e o Movimento Pró-Logística (MPL), que vem realizando, desde o ano de 2015, caravanas regulares ao longo do trajeto rodoviário da BR-163 e da BR-230. Denominadas como “Estradeiro”, a referida articulação têm início na região norte de Mato Grosso, geralmente na cidade de Sinop, e término na cidade de Santarém, no oeste do Estado do Pará. O objetivo do “Estradeiro” também não se restringe à verificação das condições de tráfego dessas vias, com a promoção de reuniões com os agricultores locais, e, assim, novas alianças:

[...] fazer uma verificação in loco da situação das principais rotas de escoamento dos grãos de Mato Grosso e, posteriormente, elaborar relatórios para serem encaminhados aos órgãos competentes pelas obras de manutenção e pavimentação das vias. [...] Durante a caravana, a Aprosoja e o Movimento Pró-Logística também têm realizado seminários com agricultores da região, para ouvir as demandas e principais gargalos logísticos de cada Município (APROSOJA, 2015, 2018, não paginado).

Outro elemento marcante de alteração dos valores locais na cidade de Itaituba se dá pelo consumo do tambaqui de cativeiro que é produzido no Estado do Mato Grosso. Esse peixe está presente na forma congelada nos supermercados, nas feiras livres (Figura 94) e em outros comércios específicos que também o comercializam vivo, como ocorre na peixaria ilustrada na Figura 95. Alguns restaurantes também ofertam esse peixe preparado de diversas formas, sendo que a preferência está no assado na brasa. Durante os trabalhos de campo, observou-se a crescente preferência da população local por este peixe proveniente do Mato Grosso se comparado ao que pode ser pescado nas águas do rio Tapajós, fato que ocorre, especialmente, pelo seu menor custo.

Essa referência externa também se manifesta através da identificação e da denominação de serviços e comércios locais, bem como na chegada da cooperativa de crédito Sicredi (Figura 96), fortemente vinculado ao agronegócio do Estado do Mato Grosso.

Figura 93 – Chegada dos carros que compuseram a caravana “rota da integração” ao porto da balsa no distrito de Miritituba; recepção pelas lideranças política locais e mesa composta para a reunião que ocorreu nessa ocasião.



Fonte: Parente (2011, não paginado).

Figura 94 – Peixe Tambaqui congelado proveniente do Estado do Mato Grosso desembarcando no mercado municipal de Itaituba, de onde segue para diversos comércios e feiras livres



Fonte: Sussuarana (2013).

Figura 95 – Exemplos de comercio do peixe Tambaqui na cidade de Itaituba. No primeiro caso, em que é comercializado vivo, e no segundo, onde é comercializado assado na brasa em restaurante na praça do ginásio de esportes



Fonte: Eliana S. Machado Schubert, out. 2018.

Figura 96 – Fachada frontal da agência do Sidredi, em Itaituba, 2018



Fonte: Eliana S. Machado Schubert, out. 2018.

Assim, tem-se a estruturação de uma identidade que não abarca somente os fatores econômicos, mas também o cultural, vem reforçando a perspectiva de fragmentação do território paraense para a criação de dois novos Estados da federação: o Estado de Carajás e o do Tapajós. Nunes, Trindade Jr. e Trindade (2016) identificaram como epicentros desse movimento de fragmentação as cidades de Marabá e de Santarém, uma vez que concentraram o maior número de agentes que participaram financeiramente das Frentes Pró-Carajás e Pró-Tapajós, destacando como curiosa a não participação direta¹⁹⁵ dos grandes empreendimentos ligados à mineração e à soja instalados nessa região.

Ademais, os autores identificaram que a cidade de Itaituba ficou em segundo lugar na arrecadação de doações para a campanha da frente Pró-Tapajós, ainda que tenha abarcado um percentual bem reduzido em relação a Santarém. A Figura 97 mostra a grande mobilização que ocorreu na cidade de Itaituba, no dia 22 de setembro de 2011, em favor do “Sim Tapajós”, tendo como principais incentivadores as seguintes instituições: a Associação Empresarial e Industrial de Itaituba (ASEII), a Câmara de Dirigentes Lojistas de Itaituba (CDL), a Câmara de Vereadores e a Prefeitura Municipal.

No entanto, o plebiscito não deu uma resposta favorável a este movimento de fragmentação, finalizando com 66,59% dos votos não favoráveis à criação do Estado do Carajás e 66,08% dos votos contrários à criação do Estado do Tapajós, destacando que o maior número dos votantes estava localizado no território em que formaria o Pará remanescente, fator que certamente influenciou nesse resultado final (NUNES; TRINDADE JR.; TRINDADE, 2016).

O movimento de criação do Estado do Tapajós vem sendo retomado através do Instituto Cidadão Pró-Estado do Tapajós (ICPET), com sede localizada na cidade de Santarém. O novo presidente do ICPET, Jean Carlos Leitão, declarou para o Portal G1 - Santarém que estão trabalhando atualmente com três projetos, assinalando que: “Hoje nós temos em Brasília três PEC’s em andamento que são frutos já de 2011, do plebiscito, que vem trazendo uma nova roupagem para a votação, para que ela não aconteça em todo o Pará, apenas na área interessada” (SILVA, A., 2018a).

¹⁹⁵ Os autores destacaram que empresas como a Vale e a Cargill, que possuem um papel de grande impacto urbano e regional, não se pronunciaram claramente e nem apareceram enquanto doadoras para as referidas campanhas (NUNES; TRINDADE JR.; TRINDADE, 2016).

Figura 97 – Fotos da carreta que ocorreu em Itaituba, no dia 22 de setembro de 2011, em favor do “Sim Tapajós”



Fonte: SimTapajós (2011, não paginado).

Em fevereiro de 2018, o ICPET fez o lançamento de novos instrumentos publicitários (Figura 98) como uma forma de demonstrar a retomada concreta das ações em prol dessa causa. Na cidade de Itaituba, durante uma audiência pública realizada na Câmara Municipal, no dia 28 de março de 2019, foi criado um comitê de luta com função de base local do ICPT¹⁹⁶, cuja missão é estabelecer um comitê permanente pelo Estado do Tapajós, composto por diversas instituições da sociedade civil organizada. Ademais, destaca-se que o foco atual consiste na coleta de assinaturas para o Projeto de Lei de Iniciativa Popular (PLIP) para que a consulta popular seja realizada somente na área diretamente interessada (SILVA, A., 2019).

Cabe ressaltar, ainda no contexto da estruturação de uma identidade cultural local, algumas situações que sugerem a existência de uma concorrência, ou mesmo rivalidade, entre os Municípios de Santarém e de Itaituba, especialmente associada a fatores econômicos. A primeira, deu-se pela implementação da área portuária no distrito de Miritituba, que foi entendida como uma perda para os agentes ligados ao agronegócio de Santarém, levando ao entendimento de que as dificuldades encontradas pela empresa Cargill na construção e na operação do seu porto na orla de Santarém motivou as demais empresas a procurarem outro local para suas instalações portuárias. Esse cenário é bem definido por uma reportagem do jornal “Bom Dia Santarém”, da TV Tapajós¹⁹⁷, afiliada da Rede Globo, veiculada em 28 de agosto de 2015, mostrando que a notícia de Miritituba enquanto novo ponto de abastecimento de barcaças não agradou os produtores de Santarém, que expressaram o sentimento de enorme perda:

[...] só quem perde com isso é a sociedade santarena, Miritituba tá bombando, atraindo para lá esses portos, com a facilidade que eles tem de se instalarem lá, e Santarém tem criado muitas dificuldades para a criação desses portos aqui na região, você vê o caso que se passou da Cargill (ENTRAVES, 2015, não paginado).

Ainda que nessa mesma reportagem apareçam o Prefeito e o representante da Associação Comercial de Santarém declarando entendimentos diferentes acerca da escolha por Miritituba, fica muito claro esse clima de disputa entre esses capitais locais quanto ao acolhimento desses novos sistemas portuários em seu território.

¹⁹⁶ Uma vez criado, o comitê iria contar com a colaboração da voluntária do instituto, Laís Reis, além do empresário Moisés Medeiros e do blogueiro Edson Júnior.

¹⁹⁷ Cabe observar que esse jornal não é transmitido para a cidade de Itaituba, apenas para a cidade de Santarém e suas localidades próximas. Em Itaituba, tem-se a TV Liberal Itaituba, que é vinculada à programação dos jornais locais da capital Belém.

Figura 98 – Fotos de dois momentos do Presidente do ICPET, Jean Carlos Leitão, primeiro durante apresentação da nova logomarca do movimento em Santarém; e ao lado, participando da audiência pública em Itaituba, que culminou na criação do comitê local



Fonte: Silva, A. (2018b, 2019).

Recentemente, esse ressentimento, sobre a localização das ETCs em Miritituba por parte de Santarém, veio à tona novamente em outra reportagem, agora para o Portal G1 – Tapajós, como justificativa à autorização dada ao porto do Maicá pelo então prefeito de Santarém, Sr. Nélio Aguiar:

[...] de repente, depois que o empresário compra a área, que ele já fez o projeto e o seu processo já está tramitando a nível de Semas estadual para obter o licenciamento, você dizer: ‘não, aqui não pode mais ser porto’, isso causa uma insegurança jurídica muito grande, com uma repercussão negativa dentro e fora do Brasil, em que nós vamos ter o afastamento dos empreendedores que têm interesse em investir em Santarém. Eles vão acabar indo, como muitos já foram, para Miritituba ou para outras opções, porque Santarém não é a única opção para a instalação de terminais portuários privados (VIEIRA, S., 2018, não paginado).

Outro episódio em que esse clima de rivalidade ficou bem aflorado ocorreu entre os representantes da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Estado do Pará (CODEC), o Sr. Olavo das Neves, um empresário de Santarém, e das principais entidades de Itaituba, quando foi contestado sobre as assinaturas de protocolos entre o governo do Pará e as empresas portuárias, sobretudo pelo fato de as condicionantes ambientais das ETCs em instalação em Miritituba não abarcarem as necessidades dos atores locais de Itaituba, como descreveu Sussuarana (2017):

[...] na ocasião Olavo comunicou ao grupo que já seriam assinados protocolos com as condicionantes para instalação de outra estação de transbordo de cargas na cidade, sem apresentar esse protocolo para sociedade itaitubense. A falta de respeito do representante do Governo do Estado gerou reações negativas por parte das organizações conceituadas e atuantes no Fórum das Entidades do município, como Ordem dos Advogados do Brasil-OAB, Câmara de Dirigentes Lojistas-CDL e Associação Empresarial e Industrial de Itaituba-ASEII.

[...]

[...] respeitem nossa gente; nossas Entidades. Nós queremos dialogar, mas com pessoas comprometidas e que não nos tratem como peças descartáveis na tomada de decisões importantes para nossa cidade. Não vamos colaborar com medidas de cima pra baixo; autoritárias e que contemplam apenas interesses políticos. Não vamos servir de massa de manobra para re-apresentação de programas meramente eleitoreiros. Queremos ações efetivas! Desabafou um dos representantes do Fórum das Entidades (SUSSUARANA, 2017, não paginado).

Esse quadro resultou da divulgação de informações que as compensações ambientais pagas pelas empresas portuárias (ETCs) instaladas em Miritituba estavam sendo utilizadas para financiar obras consideradas “eleitoreiras” em diversas regiões do Estado, inclusive a do parque ambiental do Utinga, localizada na capital do Estado, Belém. No entanto, as pesquisas documentais realizadas não conseguiram comprovar esse fato, uma vez que estas condicionantes emitidas pelo governo do Pará estão cercadas pela obscuridade provocada pela falta de

informação disponível. Ainda assim, foi possível identificar indícios de um favorecimento dado às cidades de Santarém e de Belém nas assinaturas desses protocolos de intenção, como foi o caso do firmado com a empresa Transportes Bertolini Ltda., que previu a construção de dois estaleiros de reparos e manutenção (das barcas), sendo um no Município de Santarém e outro no Município de Belém.

Esses casos caracterizam a formação local da força política de Itaituba, que deixa de ser um espaço de forte centralidade econômica para se tornar também a cidade que se projeta com forças políticas formadas e consolidadas diante esse cenário analisado, ou seja, que também exerce a centralidade política (NUNES; TRINDADE JR.; TRINDADE, 2016). Para Trindade Jr. (2018), no caso amazônico, a existência de uma centralidade política foi e tem sido responsável pela projeção de algumas cidades em nível regional para além de uma simples convergência de nós e difusão de fluxos econômicos, representando também “espaços estratégicos de apoio e de projeção de novas territorialidades que se configuram regionalmente” (TRINDADE JR., 2018, p. 254).

4.4 Impactos, tensões e resistências: particularidades de uma cidade média amazônica

As cidades médias amazônicas desempenham papéis de natureza política, para além dos fluxos econômicos, com a presença de órgãos oficiais, instituições diversas e de agentes relacionados a intenções de natureza política que nelas se fazem presentes (TRINDADE JR., 2018, p. 257). Afora as instituições que já foram relacionadas na composição da tecnosfera, do item 4.2, um dos exemplos de grande representatividade desse tipo de centralidade política na cidade de Itaituba se dá por abrigar a sede do Consórcio Intermunicipal do Tapajós, formado pelos Municípios de Aveiro, Itaituba, Jacareacanga, Novo Progresso, Rurópolis e Trairão, ou seja, os mesmos que compõem a sub-região do Tapajós, comprometidos entre si sob o lema de uma meta comum: a busca pelo desenvolvimento. A Figura 99 apresenta a fachada frontal da sede do consórcio voltada para a Av. Dr. Hugo de Mendonça, próximo a PMI.

Figura 99 – Fachada frontal da sede do Consorcio Tapajós, em Itaituba, 2018



Fonte: Eliana S. Machado Schuber, out. 2018.

Essa articulação ocorreu em 2008, em virtude do “Programa Territórios da Cidadania”, do Ministério do Planejamento, que atuava junto aos Municípios localizados às margens da Rodovia BR-163, para fins de planejamento e gestão de políticas públicas na formatação de uma Agenda de Desenvolvimento Territorial (ADT):

Sendo assim, ao se discutir a possível implementação de uma ADT na região seguiu-se a recomendação do MP [ministério do planejamento] que denota: O MP considera que os consórcios públicos intermunicipais, constituídos com base na Lei nº 11.107, de 2005, são instituições que facilitam o diálogo interfederativo e a governança das Agendas, por isso, os Municípios que já optaram por esse arranjo cooperativo, serão os parceiros prioritários para a implementação das ADTs (BRASIL, 2018, p. 102).

Esse arranjo também pode ser entendido como uma forma de fortalecimento interno desses Municípios, considerando que as empresas portuárias que vêm se instalando na sub-região do Tapajós estão muito mais ligadas às dinâmicas de fora da região e pouco dependem ou participam das dinâmicas políticas regionais¹⁹⁸.

Por outro lado, a cidade de Itaituba também tem sido o principal foco de resistência de populações tradicionais e dos povos indígenas que se sentem impactados pelos “grandes objetos” previstos e/ou implantados na sub-região do Tapajós, representando o local de convergência de grupos e forças políticas que promovem protestos contrários a suas construções, como fora pontuado anteriormente. Todavia, cabe ressaltar, ainda, outros movimentos que ocorrem enquanto resistências a essa nova lógica no âmbito intraurbano.

Toma-se como ponto de partida dessa análise o convênio firmado entre a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tapajós¹⁹⁹ (ATAP) e a PMI, denominado de “agenda mínima”, no qual foi previsto um repasse no valor de cerca de R\$ 12 milhões em 15 parcelas iguais a partir da entrega da Licença de Instalação (LI), contemplando a compra de alguns equipamentos e veículos; a construção de um sistema de captação e distribuição de água em Miritituba e o fornecimento de consultorias especializadas para a

¹⁹⁸ Considerando que suas articulações são construídas muito mais em termos nacionais, com o governo federal, e internacionais, em relação ao mercado, do que em nível municipal.

¹⁹⁹ Composta pelas empresas Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil, Unirios (*joint venture* da Fiagril e Agrosoja), Cianport e Chibatão Navegações. Atualmente foi reconfigurada com a inserção de novas empresas sob a denominação de Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT), que congrega os TUPs e as ETCs, com o objetivo de otimizar suas ações de fomento e desenvolvimento da região onde se instalam; defender a ampliação e a manutenção da malha hidroviária; enfrentar os desafios socioambientais; e de fornecer suporte ao crescimento do setor portuário.

atualização do Plano Diretor e a elaboração do Plano Municipal de Resíduos Sólidos. No entanto, esse convênio repercutiu em duras críticas a então prefeita de Itaituba, Sra. Eliene Nunes, como descreveu Santos, N. (2015):

[...] gigantes da logística descobrem Miritituba como maior corredor do transporte de grãos da América Latina. Essa e outras manchetes que trouxeram um prenúncio de prosperidade e desenvolvimento para o Distrito de Miritituba, mas passada a euforia das falsas previsões hoje transforma o município de Itaituba e região num verdadeiro muro de lamentações quanto ao bônus que não chega. E para completar a dose, a prefeita Eliene Nunes, demonstrando não ter traquejo de gestão e ainda por cima demonstrando ser péssima negociadora, assinou convênio com a ATAP onde a Associação se comprometia em devolver para Itaituba cerca de 12 milhões de reais, um escambo que hoje vem gerando críticas e cobranças por parte da Câmara de Vereadores. A assinatura de Convênio, para muitos, transformou Itaituba numa espécie de São Lázaro da política, se contentando com as migalhas que caem do banquete dos suntuosos investimentos que estão beneficiando apenas Mato Grosso e outras regiões do País.

[...]

Na sessão da Câmara Municipal de Itaituba, de terça-feira, dia 27, a vereadora de Miritituba, Célia Martins, fez duras críticas contra a ATAP, afirmando que a Associação vem tapeando o Município por não estar cumprindo os acordos assinados no Convênio, na época em que era presidente o atual Secretário de Estado, Kleber Menezes. Célia disse que Miritituba virou um imenso bordel a céu aberto, com alto índice de prostituição envolvendo caminhoneiros, sem falar no verdadeiro estado de caos em que vem se transformando aquele Distrito. O vereador Peninha, que faz oposição à prefeita Eliene Nunes, disse que a Prefeitura fez um péssimo negócio com a ATAP, assinando Convênio que não garante ganhos reais ao Município. Peninha afirmou, ainda, que “Eliene Nunes vem governando de costas para o Poder Legislativo”, pois agindo de maneira unilateral não envolveu a Câmara no processo de discussão e assinatura do Convênio com a ATAP, que para os vereadores estaria de fato tapeando os interesses de Itaituba mediante altos investimentos e dando apenas migalhas como forma de compensação (SANTOS, N., 2015, não paginado).

Após o estabelecimento desse convênio, as empresas portuárias não se disponibilizaram a contribuir com nenhuma outra demanda do Município afora o cronograma, valores e regras que nele foram estabelecidas. Isso representou uma falta de integração não apenas com o ente municipal, como também com as entidades representativas da população local. Ressalta-se, também, que os recursos disponibilizados não se mostraram suficientes para atender às demandas que estavam surgindo com a implementação dos empreendimentos portuários, especialmente pelo crescimento da população dessa cidade. Assim, tem-se a identificação do agravamento das carências de infraestruturas urbanas no que tange aos sistemas de saneamento (água, esgoto, drenagem e resíduos sólidos), ao atendimento de saúde, ao de educação etc.

Diante desse quadro, recorre-se ao entendimento de Sposito, M. (2009) acerca do modo perverso em que ocorre essa sobreposição de escalas, considerando que os agentes locais vão sucumbindo ao novo:

[...] os atores locais e regionais, cuja atuação política é portadora de discursos e práticas que constituem identidades regionais, entram em confronto ou em aliança com atores nacionais e internacionais que impõem a realização de interesses externos às regiões que essas cidades representam. Por isso, a meu ver, a sobreposição entre escalas ocorre de modo perverso, porque as elites locais se submetem ou fenecem diante de elites cujas ações são de escalas geográficas mais abrangentes (SPOSITO, M., 2009, p. 244).

No entanto, este fato configura o conflito social existente e não pode ser entendido apenas como uma expansão de uma lógica sobre outra, como expõe Trindade Jr. *et al.* (2016), apoiados em Martins (1997), para o caso do sudeste paraense:

[...] se entendermos a fronteira de acordo com Martins (1997), veremos que não é só da expansão de uma lógica sobre outras que se fala, mas de uma situação de conflito social, sendo a fronteira “essencialmente o lugar da alteridade”, do (des)encontro de perspectivas que denotam tempos históricos distintos, ritmos de vida diferentes, formas de usar o espaço e o tempo que entram em confronto; daí reforçarmos a ideia de que só podemos compreender o Sudeste Paraense se observarmos o espaço pela simultaneidade e coexistência de múltiplos processos diversificados e contraditórios (TRINDADE JR. *et al.*, 2016, p. 82).

Tais constatações apontam que essas relações são de fronteira, e não apenas reflexos de estruturas mais amplas do modo de produção capitalista, pois se realizam em uma formação social e econômica extremamente complexa, como se identificam em diversas manifestações das entidades sociais que possuem maior representatividade na cidade de Itaituba. O Quadro 13 relaciona essas entidades com base nas informações coletadas no diagnóstico da revisão do Plano Diretor (ITAITUBA, 2014), e nas observações realizadas em campo.

Quadro 13 – Organizações sociais com maior representatividade na cidade de Itaituba, 2018

Associação Empresarial e Industrial de Itaituba (ASEII)
Associação dos Filhos de Itaituba (ASFITA)
Associação dos Grupos Folclóricos e Culturais de Itaituba (ASGRUFOCITA)
Associação dos Mineradores de Ouro do Tapajós (AMOT)
Associação dos Moradores do Bairro Bom Jardim
Associação dos Moradores do Bairro da Floresta
Associação dos Moradores do Bairro da Liberdade
Associação dos Moradores do Bairro São Tomé
Associação dos Moradores do Bairro Jardim Tapajós
Associação dos Moradores do Bairro Bela Vista
Associação dos Moradores do Bairro Bom Remédio
Associação dos Moradores do Bairro São José
Associação dos Moradores do Bairro Perpétuo Socorro

Associação dos Moradores do Bairro Jardim das Araras
Associação dos Moradores do Bairro Santo Antônio
Associação dos Moradores do Bairro Nova Itaituba
Associação dos Moradores do Bairro da Paz
Associação dos Moradores do Bairro Maria Magdalena
Associação dos Moradores do Bairro São Francisco
Associação dos Moradores do Bairro Jardim Aeroporto
Associação dos Moradores do Bairro do Residencial Viva Itaituba
Associação dos Moradores do Bairro do Residencial Vale do Piracaná
Associação dos Moradores do Bairro Piracaná
Associação Indígena Pariri
Federação das Associações de Moradores e Organizações Comunitárias de Itaituba (FAMOCITA)
Fórum das Entidades de Itaituba
Sindicato dos Servidores Públicos do Município de Itaituba (SINSERMI)
Sindicato dos Trabalhadores de Educação Pública do Estado do Pará (SINTEPP)
Sindicato dos Produtores Rurais do Município de Itaituba (SIPRI)
Sindicato dos Taxistas e Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários
Sindicato dos Servidores de Saúde no Estado do Pará (SINDSAÚDE)
Sindicato dos Trabalhadores Rurais (STRI)
Clube de Mãe Santana
Câmara dos Dirigentes Lojistas – CDL
Grupo de Apoio à Mulher Itaitubense - GAMI
Movimento Tapajós Vivo
Ordem dos Advogados do Brasil – OAB - Subseção de Itaituba
Rotary Clube

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, com base nos dados coletados durante o trabalho de campo em maio 2018 e out. 2018.

De forma a identificar a percepção dos agentes que atualmente estão à frente dessas entidades, realizaram-se as seguintes entrevistas semiestruturadas: Presidente da ASEII – Sra. Irma Barasuol; Presidente do CDL – Sr. Patrick Souza; Presidente da FAMOCITA – Sr. Cleuto Figueira; Presidente do SIPRI – Sra. Antônia Gurgel; Diretora do Museu e participante do Movimento Tapajós Vivo – Professora Regina Lucirene Macedo de Oliveira, e o representante da Diretora de Planejamento do Município de Itaituba (DIPLAN) – Sr. Idimilson Goés.

A maioria dos representantes entrevistados se manifestou com decepção em relação aos novos empreendimentos portuários, sobretudo por dois fatores principais: a reduzida oferta de vagas de postos de trabalho para a população local diante das expectativas criadas; e a não vinculação destas com as entidades locais, por inscrições ou parcerias, como destacado nas falas abaixo do presidente da CDL, da FAMOCITA e do representante da DIPLAN:

[...] a resistência não, teve decepções. Nós queríamos as grandes empresas porque pensávamos em um futuro melhor, mas a decepção foi em não absorver os empregos. Não aconteceu aquilo que esperávamos. Então existe uma decepção, não teve uma resistência geral até mesmo porque tem muita grande empresa se instalando por aí. Então não é a resistência, e sim, a decepção da instalação. Pensávamos que iria absorver uma mão de obra grande do Município, que foi o que não ocorreu.

Nenhuma dessas empresas está associada à entidade. Então é uma parte negativa porque mostra que eles não valorizam o comércio local. O que se espera deles é que possam unir forças junto com as entidades para que possamos trazer o emprego, o desenvolvimento comercial, as compras serem feitas dentro do próprio Município. Eles poderiam apresentar planilhas de compras que a gente não enxerga, para que fosse adquirido, de fato e de direito, dentro do próprio comércio. Essas empresas que eles alegam que compram não temos manifestações delas, e nem a gente sabe quais são. Então eu não tenho essa parceria em si, até mesmo porque já foi tentado, tanto pela associação, como pelo CDL, e nenhum momento eles abriram as portas (Sr. Patrick Sousa, entrevista realizada em 10 de outubro de 2018).

[...] o que a gente sempre visa é o desenvolvimento, geração de emprego e renda. E isso é um lado da moeda, mas tem o outro lado né, como a gente sempre acompanha nas audiências públicas que vem aí, que vem as mazelas principalmente no tocante do meio ambiente. Sempre vai ficar aquela agressão no meio ambiente e a expectativa sempre de um reconhecimento, de quando vier muito pouco de contrapartida para a comunidade. Sempre a visão é aquela alegria e aquele anseio, mas na hora a gente nunca vê o suficiente. Quando vem, vem resumido. [...] Eu até já tentei [parcerias], protocolei documentos com o pessoal dos portos e das hidrelétricas. Eu me lembro até o nome do cara, que fazia os estudos aí, o Gil, eu entreguei um documento para ele, porque eu estava buscando exatamente uma contrapartida para o nosso trabalho social do natal, mas sempre ficou naquela: “nós vamos mandar para Belém”, ou não sei para onde, e na hora a gente não conseguiu. Dessas empresas grandes não. A gente consegue dos empresários locais, mas desses grandes empreendedores nada (Sr. Cleuto Figueira, entrevista realizada em 11 de outubro de 2018).

[...] espera-se que traga, mas ainda não estão trazendo. Nós estamos ainda só com os impactos, mas os resultados ainda não estão trazendo. Eu tive visitando uma empresa de grãos e essa empresa tem 140 funcionários, dentre os quais, os técnicos são todos de fora. Claro que nós precisamos melhorar a qualificação da nossa população, mas lá só estão trabalhando a mão de obra não profissional, não especializada, é o que eles estão pegando. E o ganho e a produtividade dessa empresa em relação a quantidade de funcionários é muito grande. Fizemos várias perguntas a eles a respeito de faturamento, de impostos, que se negaram a responder dizendo que eles não têm acesso a esse tipo de informação, que fica tudo na matriz. Mas eu tenho certeza que eles têm essas informações, só não quiseram nos passar. Mas precisa deixar resultado em Itaituba e no momento não estão deixando (Sr. Idmilson Goés, entrevista realizada em 10 de outubro de 2018).

As entrevistas também demonstraram que esses respectivos agentes prospectam um desenvolvimento para Itaituba a partir desses projetos. No entanto, majoritariamente, eles identificaram um lado positivo e um negativo. Destacam-se dois trechos acerca dessa percepção. O primeiro é o da integrante do Movimento Tapajós Vivo, que destaca o lado negativo como imperativo desse processo, e o segundo, da presidente da ASEII, com uma visão oposta, ressaltando o lado positivo de um crescimento econômico; ambas ao responderem perguntas acerca do fato de esses projetos trazerem desenvolvimento para o Município de Itaituba. Notam-se as

posições opostas no que se refere ao impacto do grande capital ao meio ambiente e à população de menor poder aquisitivo:

[...] é tão difícil a gente responder essa questão né? Porque hoje o Município de Itaituba está precisando de muita coisa, para poder melhorar e a questão do emprego aqui ainda é muito falha. Mas eu sou contra a hidrelétrica e contra esse processo aí. Porque onde aconteceu, eles acabaram com a nossa selva amazônica, que nos alimenta para nós sobrevivermos. Então eu acho que essa região deveria ter um desenvolvimento não para a destruição, mas para que nós pudéssemos ficar com a nossa selva amazônica intacta. [...] Então a tendência é de Itaituba conseguir atingir esse desenvolvimento, mas com a destruição de tudo aquilo que nós conseguimos imaginar, e com esse tipo de coisa que já vem acontecendo: marginalização; roubo; muitas coisas estão acontecendo. A não ser que o governo faça uma mudança, que eu acredito que possa amenizar ou melhorar. Mas por enquanto a expectativa é muito pequena referente a essas questões, mas nunca é tarde para a gente ser feliz. E eu espero que a gente possa alcançar esse objetivo sem machucar, sem prejudicar, os menos favorecidos (Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira, entrevista realizada em 10 de outubro de 2018).

[...] traz o desenvolvimento porque ele modifica a situação atual. A cidade tem que passar a atender uma outra demanda. Então aos poucos vão surgir mais empresários e os microempreendedores para atender uma parcela maior de pessoas que migram para cá por causa desse investimento, atrás de emprego e de recolocação profissional. O desenvolvimento vem sim, e aquelas pessoas que conseguem enxergar os pontos positivos desses investimentos eles vão participar desse desenvolvimento. Acredito nisso. E as pessoas que só focarem nas questões negativas, elas vão ficar à margem. Porque o Brasil precisa. Muitos desses investimentos não é nós aqui em Itaituba que precisamos, é o país. a questão da ampliação dos sistemas logísticos. A questão da energia. Nós sentimos aqui a precariedade do setor elétrico com quedas de energias constantemente. Nossa energia não é boa. E tem a questão das telecomunicações, essa semana mesmo passamos por vários dias com interferência. Então, a gente precisa sim do desenvolvimento, mas claro que a gente precisa cobrar que seja um desenvolvimento que venha acompanhado da sustentabilidade. [...] Muitas vezes a gente reclama: “ah porque vai prejudicar o rio, prejudicar as comunidades”, mas todos querem ter um ar condicionado dentro de casa, todo querem o desenvolvimento, mas ninguém quer assumir o ônus disso. Então é hora da gente refletir e parar só de dizer: “ah não vai trazer benefícios!” A gente não tem que ficar brigando para que não venha, a gente tem que cobrar para que já que vai vir o desenvolvimento, vão vir essas grandes empresas se instalar na região e vai modificar muito o nosso Município e a nossa cidade, mas que eles tragam sim a parte do bônus para a sociedade, para as entidades, e pensar em como eles podem ajudar? Então ao invés de dizer só não, a gente tem que cobrar as coisas e tentar fazer parcerias, eu acredito muito em parcerias (Sra. Irma Barasuol, entrevista realizada em 11 de outubro de 2018).

A experiência recente da construção de Belo Monte, em Altamira, também esteve presente nas falas dos entrevistados, especialmente pela ausência de obras de compensação e parcerias com as entidades, como relata a presidente do SIPRI:

[...] não tivemos nenhuma parceria. Na verdade, não fomos beneficiados com praticamente nada. Até tentamos correr atrás, mas não conseguimos. Por exemplo, em Altamira, a gente soube que quando a hidrelétrica se

instalou lá, o sindicato ganhou a construção de um escritório, uns imóveis, a questão de carro, uma série de coisas né. Eles foram beneficiados com tudo isso, que seriam compensações. Mas para nós, a gente não conseguiu nada (Sra. Antônia Gurgel, entrevista realizada em 11 de outubro de 2018).

No entanto, observou-se também que o movimento de resistência a esses projetos talvez não tenha ganhado força entre a população urbana, ainda que a cidade tenha sido palco de importantes manifestações e discussões, em face da grande expectativa de geração de emprego e de renda que se criou no anúncio desses projetos:

[...] bom, uma ou outra pessoa mais esclarecida foram contrarias, umas e outras pessoas, mas não o suficiente para impactar negativamente. A população quando vê a chegada de um grande empreendimento sempre imagina que pode gerar emprego, e isso que tem facilitado a instalação de todas essas empresas. E tem gerado emprego, mas muito pouco em relação da grande expectativa que nós tínhamos (Sr. Idmilson Goés, entrevista realizada em 10 de outubro de 2018).

[...] eu acho que a população está bem dividida entre aqueles que querem acompanhar e desenvolver e aqueles que não querem, querem manter a cidade como é, uma cidade de interior, em que tudo é mais difícil mas você tem aquela, apesar das dificuldades você se sente cômoda no sistema atual, porque é aquele sistema tradicional, uma cidade pequena que tem uma certa paz, né, entre aspas, mas eu acredito que muitas pessoas são contra por causa do ônus, aqueles que são diretamente impactados com o ônus, eles são contra, as populações ribeirinhas, pequenos vilarejos tradicionais, essas pessoas sim são contra (Sra. Irma Barasuol, entrevista realizada em 11 de outubro de 2018).

[...] a gente vê alguns movimentos aí né, sindicatos, movimentos contra a barragem, uma coisa assim, mas eu não vejo como uma resistência. É um barulho tímido ali, mas na hora o pessoal aceita, termina aceitando. Eu acho que falta mais união das classes sociais e entidades. Porque às vezes você está aqui dizendo que isso vai dar problema, não é bom, não é como a gente queria, mas ficam de braços cruzados. Se houvesse uma mobilização, uma pressão maior, talvez até aconteceria os projetos e a gente conquistaria nossos objetivos, principalmente na parte social. Mas na hora do “pega pra capar”, um chora para um lado, um reclama para outro, e não acontece nada. E as coisas vão andando aí como eles querem (Sr. Cleuto Figueira, entrevista realizada em 11 de outubro de 2018).

A fala da professora Regina, participante do Movimento Tapajós Vivo, descreve, com detalhes, como se deu a tentativa de imposição do projeto da hidrelétrica, diante um discurso de geração de emprego e renda:

Eu acompanho desde o início esse processo, e quando chegaram aqui eles diziam para nós, nas reuniões, eu participei de várias reuniões pela ASFITA nas escolas, de que não tinha mais jeito, já tinham aprovado a hidrelétrica. E aí, a gente acabou pensando: “o que a gente vai fazer agora?”, “vamos fazer projetos para encaminhar?”. Eu morei em Altamira por 10 anos, conheço lá e vi o sofrimento. E eu dizia: “será que tem possibilidade de se organizar primeiro o Município, receber toda a estrutura que deve receber, para poder depois começar esse trabalho?” E as pessoas que estavam a frente diziam que tinham condições de preparar e que nós tínhamos que

fazer um projeto, e não sei o que mais. Eu dei até uma entrevista sobre isso para eles. [...] Mas aí houve um encontro em Santarém com o juiz Carmona, e aí eu fui descobrir a verdadeira história, e, somente a partir de lá, eu retornei e abri a boca no trombone. Eu fui uma das que foi contra. E aí eu observei que a população da nossa região que estava lá também estavam contra, como o Mangabal e os índios Mundurucus. E eu digo: “não, eu vou entrar nessa luta também!” Porque não era como nós estávamos imaginando. Então quando nós chegamos eu desfiz tudo o que tinha feito, fui lá falar no setor deles, o Diálogo do Tapajós. Me senti muito mal, fiquei insatisfeita com eles, porque eles nunca falaram a verdade. Aí um deles falou para mim: “professora, eu estou ganhando para isso, não posso dizer que está errado”. Fui a ASFITA, falei o que tinha acontecido, e conclusão, houve uma mudança muito grande. Hoje a gente vê muita gente já contra a hidrelétrica e a ferrovia. Os portos eu acho que não tem mais jeito, porque nos pegaram assim, como “gaiatos no navio” (Sra. Regina Lucirene Macedo de Oliveira, entrevista realizada em 10 de outubro de 2018).

Por outro lado, na entrevista realizada com o prefeito, o Sr. Valmir Climaco de Aguiar, foi possível observar uma atmosfera muito diferente da relatada pelos outros agentes, caracterizada por um forte otimismo no que se refere ao futuro de Itaituba, em que fica clara uma visão dos empreendimentos portuários enquanto parceiros que incrementam substancialmente a arrecadação do Município, inclusive com a previsão do plantio de soja nas fazendas da região, com a adoção da pecuária por semiconfinamento:

[...] o Município de Itaituba vendia na época do auge do garimpo 7 milhões de litros de combustíveis, hoje nós estamos vendendo 80 milhões de litros de combustíveis, tanto para o garimpo como para os portos, os navios, os rebocadores, e as 1500 carretas. E isso não é 15% ainda. Até 2025 nós vamos desembarcar 12 mil carretas por dia. Então, grão é o próximo passo da economia, o plantio de grão, soja, milho, arroz, para nós produzirmos mais em nossas propriedades. Tive no Mato Grosso a 6 meses atrás. Quando o Mato Grosso começou a tirar o boi para plantar o grão, eu pensava que nós íamos comer uma carne de R\$ 50,00 o quilo. Aqui nós colocamos um boi por hectare, lá eles estão botando doze bois por hectare, o semiconfinamento. E eu já estou implantando aqui, já estou com 2 mil bois, uma situação de alta produtividade, e um custo mais baixo que o boi no capim. O boi no capim engorda 300gr por dia, no semiconfinamento é 1,800kg, vamos dizer aí que é 6 vezes mais. Então, temos que partir para o próximo passo. As grandes mineradoras de ouro, até 2022 só uma dessas vai produzir 400 kg de ouro por mês, que é a Brazauro, e a Serabi já está produzindo 200 kg de ouro. Então quando nós tivermos cinco empresas produzindo 1 tonelada e meia de ouro, e elas não sonham nada porque o ouro é todo para a exportação, e na hora de embarcar precisa comprovar o CEFEM e o IOF. Então, o Município de Itaituba é diferente do Município de Santarém, de qualquer outro Município. É uma SINOP do MT. Daqui até 2025 o Município de Itaituba, a renda per capita já está melhorando, melhorou bastante, e não precisamos melhorar mais, e o grão é a solução, e as empresas mineradoras de ouro, as concessões de florestas públicas, é muito interessante para tirar a madeira de dentro dos parques com autorização, pagando os impostos todos direitinho, bem legalizado. É o caminho da nossa região (Sr. Valmir Climaco de Aguiar, entrevista realizada em 12 de outubro de 2018).

Nesse trecho da entrevista com o prefeito é possível identificar a força do agronegócio em sua percepção de futuro, bem como a influência que o Estado do Mato Grosso exerce na cidade de Itaituba, que chega a ser comparada com a cidade de Sinop, cuja centralidade no norte do Mato Grosso é muito forte.

Esses elementos identificados nas referidas entrevistas mostram a existência de diferenças internas profundas, que ainda são acrescentados pela cultura dos povos indígenas participantes dessa realidade urbana de Itaituba, com os quais não obtivemos autorização para a realização de entrevistas²⁰⁰. Assim, é essencial, para a compreensão dessa realidade, o reconhecimento dessa diversidade de “identidades territoriais” (TRINDADE JR. *et al.*, 2016), contrapondo-se à perspectiva de homogeneização, tão recorrente na formulação das políticas públicas.

Percebemos claramente que os agentes que vislumbraram um futuro de progresso estão associados à classe de melhor poder aquisitivo, com condições de realizar investimentos e obter renda por meio dessa nova dinâmica estabelecida pelos novos empreendimentos, sustentando discursos como o observado em Marabá por Trindade Jr. *et al.* (2016):

[...] as aspirações do progresso na região nascem de um discurso fundado em uma visão de história linear, que coloca a Amazônia como uma região atrasada e que deve se desenvolver a qualquer custo. Além disso, monta-se o estereótipo do não moderno, ou melhor, definem-se os atores sociais historicamente presentes na região também como atrasados, indolentes, não capazes de conduzir para a frente a marcha da história regional. Portanto, a territorialização mineral e a territorialização da agropecuária, consideradas modernas, expressam uma narrativa sobre a região que só se legitima na criação/negação do outro, identificado como não moderno e atrasado (TRINDADE JR. *et al.*, 2016, p. 110).

Por outro lado, a preocupação com a identidade cultural local começa a ganhar força, em especial pelas articulações da ASFITA, da FAMOCITA, do Movimento Tapajós Vivo e pelos povos indígenas, os quais buscam o entendimento desse processo para além do discurso proferido, e, assim, colocam a cidade de Itaituba, simbolicamente, como centro que unifica lutas e demandas de diferentes naturezas.

²⁰⁰ Durante o trabalho de campo, realizado em outubro de 2018 conversamos com alguns representantes dos Mundurucus que nos informaram que o registro de entrevistas necessitava de autorização do conselho dos caciques Mundurucus. Diante esse fato, buscou-se o registro das manifestações desse povo em atos de protestos na cidade de Itaituba para destacar sua importância nesse contexto intraurbano, como fora exposto nos capítulos anteriores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A percepção de que a rede urbana amazônica passava por intensas transformações em face da modernização do território estimulada pela política neodesenvolvimentista constituiu a base da problemática que norteou essa pesquisa. As transformações demonstravam que as centralidades urbanas dessa rede vinham intensificando suas articulações de ordens e racionalidades globais e locais; fato este identificado na cidade de Itaituba, referência empírica desse estudo, a partir do imbricamento em seu território de grandes projetos de exploração de recursos naturais associados ao capital internacional.

À luz do materialismo histórico e dialético enquanto método de interpretação e análise foi possível estabelecer uma leitura acerca da trajetória das políticas territoriais brasileiras, bem como dos processos históricos e sociais que constituem o território da sub-região do Tapajós. Nesta, foi possível identificar a centralidade exercida pela cidade de Itaituba, sobretudo a partir da lógica de produção capitalista do espaço em escala mundial, entendendo-a como contraditória e combinada.

Nesse sentido, as questões elencadas para compreender os processos e os fenômenos presentes na cidade de Itaituba focaram em três pontos. O primeiro, relacionado à caracterização das ações governamentais de planejamento territorial neodesenvolvimentistas direcionados à Amazônia, com destaque aos projetos executados e/ou previstos na sub-região do Tapajós. A segunda, voltada à identificação das transformações na organização territorial amazônica a partir dos projetos neodesenvolvimentistas, utilizando-se como referência o papel destinado à cidade de Itaituba. E a última, ao entendimento das repercussões dos projetos neodesenvolvimentistas sobre o espaço intraurbano de Itaituba, de forma a caracterizá-la em face de seus agentes e seus processos.

Tomando como base a trajetória das políticas territoriais brasileiras, apresentada no primeiro capítulo, conclui-se que a política neodesenvolvimentista se caracterizou como uma reprodução dos seguintes elementos: a defesa da intervenção estatal para a promoção do desenvolvimento, com investimentos em infraestrutura e uma carteira de créditos; a promoção da integração nacional, em que a Amazônia retoma ênfase pela valorização dos recursos naturais e de sua posição geográfica; a prioridade às exportações agrominerais; e a modernização seletiva do território. No entanto, sua consecução foi articulada a novos instrumentos

normativos e a novos processos de dominação e convencimento, visando inibir conflitos sociais de aceitação da implantação dos projetos, especialmente aqueles direcionados a região amazônica.

O pressuposto da segunda questão é que a configuração territorial é dada pelo arranjo, sobre o território, dos elementos naturais e artificiais de uso social, que variam a cada momento histórico (SANTOS, [1988] 2014). O ponto de partida para a identificação das transformações na organização territorial amazônica, estabelecida pelas dinâmicas capitalistas, deu-se pela análise das suas “macrorregularidades” (CASTRO, 2008, p. 16), apresentadas no segundo capítulo. Assim, têm-se como resultado três períodos que caracterizaram a difusão do urbano nessa região: a rede urbana dendrítica referente à época colonial/mercantilista; o forte intervencionismo governamental, iniciado após a década de 1970, tanto sob o viés do nacional desenvolvimentismo, como posteriormente com as ações consorciadas do governo neoliberal com o capital privado; e a fase contemporânea das políticas neodesenvolvimentistas, iniciadas no início da década de 2000. A partir do segundo período, o adensamento técnico seguiu a forma pontual, linear ou em machas, com o reforço da metrópole dispersa, a proliferação de pequenas cidades e o crescimento dinâmico das cidades médias (TRINDADE JR., 2015a).

O terceiro capítulo demonstrou que 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).

Destarte, por meio dos dados apresentados em relação ao desempenho econômico da sub-região do Tapajós e à 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 consolidar uma centralidade urbana na sub-região do Tapajós, não apenas pela sua expressividade demográfica, mas principalmente pelas novas estratégias de

localização, produção e consumo das atividades econômicas, acompanhadas por relações diversas e complementares que refletem no estabelecimento de relações verticais e de relações horizontais (SANTOS, [1996] 2006) na sua dinâmica espacial.

Cabe ressaltar, contudo, que esses fatores não se convergem em uma modernização generalizada e contínua do território, pois, diante do quadro de inércia da própria estrutura herdada do período anterior, identifica-se em Itaituba uma tendência sinalizada por Trindade Jr. (2018) para outras cidades amazônicas; tendência esta que se contrapõe às realidades urbanas das demais regiões brasileiras, configurada por uma notável predominância de fluxos sobre a densidade de fixos. Assim, não é a expressão material da modernização do território, isto é, a densidade de fixos, que define a centralidade das cidades amazônicas, mas, sim, a densidade de fluxos (TRINDADE JR.; RIBEIRO, 2009) que e definem formas-conteúdos nessa região.

Assim, como resposta ao segundo ponto elencado nas questões, as transformações na organização territorial urbana amazônica, decorrentes dos projetos neodesenvolvimentistas, podem ser identificadas diante a presença dos seguintes elementos: a) a inserção de novos sistemas técnicos nas dinâmicas regionais e que proporcionam uma reorganização quantitativa e qualitativa no espaço; b) o significado difuso que a modernização assume, retificando o papel das cidades médias (TRINDADE JR., 2018) segundo suas particularidades regionais – fato que não ocorre de forma generalizada e contínua no território amazônico, tal como identificado em outras regiões do país; c) as cidades passam a desempenhar um importante papel na implantação das políticas territoriais, tornando-se verdadeiros “nós” (TRINDADE JR., 2006) de fluxos de bens e serviços diversos estabelecidos nas cidades médias, de acordo com os novos recortes espaciais de interesse do capital, que tendem a se articular cada vez mais as demandas exógenas negligenciando suas especificidades endógenas; d) a intensificação dos fluxos de transportes e de informações intra e inter-regionais; e e) o crescimento do mercado imobiliário residencial, com favorecimento ao capital imobiliário (MARICATO, 2013), especialmente no âmbito do programa MCMV, que esteve mais voltado para a demanda econômica do que propriamente para a demanda social.

O último ponto elencado nas questões buscou o entendimento das repercussões dos projetos neodesenvolvimentistas sobre o espaço intraurbano da cidade de Itaituba, de forma a caracterizá-la em face de seus agentes e seus

processos. Observou-se que a paisagem urbana desta cidade vem sendo impactada por intensas transformações com vistas ao atendimento das novas demandas corporativas, como, por exemplo: 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 loteamentos irregulares e clandestinos); as novas formas urbanas (densidade, verticalização e dispersão); os incrementos no mercado da construção civil e imobiliário, com a inserção crescente de capital externo; a ampliação e a diversificação das atividades comerciais e de serviços consideradas modernas (consultorias, subcontratação, terceirização etc.); a reativação do processo migratório, com origem predominante no Estado do Mato Grosso, incluindo setores da classe média com elevado poder de investimento e de profissionais qualificados pré-contratados; a disseminação de novas práticas de consumo e de lazer; e a estrutura intraurbana marcada por “contrastes socioespaciais” (TRINDADE JR. *et al.*, 2016) diante do agravamento das suas carências (sistemas de saneamento, habitação, moradia etc.), considerando que a modernização do território se restringiu aos objetos e aos agentes ligados diretamente ao circuito superior da economia urbana (SANTOS, [1979] 2008b).

Os dados apresentados comprovaram que os principais usos acumulados na sub-região do Tapajós 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 elementos de centralidade econômica, política e socioterritorial, propostas por Trindade Jr. (2015a). No entanto, percebeu-se a precarização de recursos para a melhoria dos equipamentos sociais (educação, saúde, habitação, saneamento etc.), uma vez que houve a concentração de generosos investimentos do Estado em ações que excluem grande parcela dos agentes internos.

Com base nas informações sistematizadas no Quadro 14, destaca-se que, no que diz respeito à identificação da centralidade urbana de Itaituba e sua consequente condição de cidade média na rede urbana amazônica, essa pesquisa atingiu o seu objetivo, sobretudo por analisar a reestruturação urbana decorrente dos impactos das políticas neodesenvolvimentistas na Amazônia, materializados em “grandes objetos” técnicos que, perversamente, articulam o local e o regional à racionalidade da solidariedade organizacional, de que trata Santos ([1994] 2008a).

Quadro 14 – A cidade de Itaituba e sua centralidade urbana na sub-região do Tapajós

Centralidade	Papel da cidade na sub-região	Principais elementos materiais que reforçam a centralidade de Itaituba
Econômica	Base para o desenvolvimento de atividades ligadas à extração do ouro (garimpeira e industrial) e de realização da logística de <i>commodities</i> agrícolas na sub-região do Tapajós;	<ul style="list-style-type: none"> • ETCs; • Lojas especializadas e de departamento; • Franquias;
Política	Articulação de demandas políticas dos processos em curso na sub-região do Tapajós, tanto dos relacionados à logística de <i>commodities</i> agrícolas e da proposta de fragmentação territorial, como da resistência praticada por agentes locais e ONGs internacionais em relação aos projetos neodesenvolvimentistas;	<ul style="list-style-type: none"> • Sindicatos; • Consórcio intermunicipal do Tapajós; • Instalações do sistema judiciário estadual e federal;
Socioterritorial	Principal centro de oferta de serviços de educação, saúde e transporte (aéreo, fluvial e rodoviário), bem como de instituições financeiras na sub-região;	<ul style="list-style-type: none"> • Aeroporto; • Terminal fluvial; • Hospital municipal e clínicas especializadas de saúde; • Instituições públicas e privadas de ensino superior;

Elaboração: Eliana S. Machado Schuber, 2019.

Dessa maneira, e seguindo a lógica da urbanização difusa (TRINDADE JR., 2015b), algumas cidades intermediárias amazônicas alçaram-se ao patamar de cidade média. Isso porque, com o processo de modernização do território na Amazônia, caracterizado pela expansão do meio técnico-científico informacional (SANTOS, [1994] 2008a), tais espaços se caracterizam por uma tecnosfera que pouco incorpora a riqueza gerada pelos processos de acumulação de capitais, bem como pela forte presença psicofera urbana que define o modo de vida nas cidades e, ao mesmo tempo, nega as potencialidades locais, como fora identificado na cidade de Itaituba.

Cabe destacar, no entanto, que algumas cidades médias amazônicas se caracterizam enquanto “espaços metropolizados” (TRINDADE JR., 2015b), como identificado na cidade polinucleada de Marabá (PA) (TRINDADE JR. *et al.*, 2016) e na cidade de Santarém (PA) (PEREIRA, J., 2004; TOLEDO, 2009); outras, ainda, apresentam uma estrutura intraurbana com contrastes socioespaciais mais aprofundados, a exemplo do que se pode verificar nas cidades de Altamira (PA) (MIRANDA NETO, 2016) e de Itaituba.

Na cidade de Altamira (PA), Miranda Neto (2016) identificou o provimento, ainda que tardio e insuficiente, de projetos de requalificação urbana, como a criação

de parques, a reurbanização da orla, a implantação de rede de distribuição de água potável e de redes de coleta de esgoto sanitário, enquanto contrapartida ao projeto hidrelétrico de Belo Monte. No segundo caso, nosso referencial empírico de análise, observou-se que, até o presente momento, o que tem ocorrido é o agravamento da precarização da qualidade de vida de sua população, uma vez que os empreendimentos portuários concentram seus investimentos apenas no perímetro interno de suas instalações, não realizando, sequer, a pavimentação da via de acesso aos mesmos, a Transportuária.

A centralidade econômica exercida por Itaituba nos leva a reflexão de que a cidade esteve sempre na passagem dos fluxos (circulação), das atividades econômicas da borracha, do ouro, e, atualmente da soja, e que estas não foram materializadas no sentido de promover melhorias na qualidade de vida da população local.

Dessa maneira, assinala-se que as políticas neodesenvolvimentistas representam a continuidade de ações estatais comandadas pelo e para o capital hegemônico global, mesmo com a adoção de diferenciadas formas de intervenção, em face do novo contexto socioambiental instaurado. Nesse sentido, percebe-se que a consolidação das estações de transbordo (ETCs) oportunizam o emprego, mesmo que a um percentual ínfimo da população local, mas não políticas públicas voltadas para a promoção da saúde, da educação, da infraestrutura urbana etc. Ademais, tornam mais precárias as condições de vida local por proporcionar uma sobrecarga a infraestrutura insuficiente ou inexistente.

Assim sendo, esse quadro é agravado pelas ações de convencimento que acompanham esse processo, visando à aceitação dessa política que termina por aprofundar as desigualdades socioespaciais, bem como estabelecer uma alienação da população. Este fato pode ser percebido, por exemplo, nas falas de agentes locais que demonstram satisfação pela implantação dos empreendimentos portuários, mesmo que estes tenham repercutido em maior precariedade ao seu cotidiano.

Pela análise empreendida acerca do percurso da cidade de Itaituba diante das necessidades que foram a ela colocadas, observa-se que a condição de cidade média é fruto desses processos desencadeados pelas políticas neodesenvolvimentistas enquanto condição elementar para que estes se consolidem.

REFERENCIAS

- AGÊNCIA JM. *Serviços*. Santarém, 2018. Disponível em: <https://www.agenciajmpassagensfluviais.com/SERVI%C3%87OS.php>. Acesso em: 13 abr. 2019.
- ARCON-PA. *Transporte*. 2019. Disponível em: <http://www.arcon.pa.gov.br/content/transporte>. Acesso em: 5 abr. 2019.
- ALMEIDA, A. L. O. de. Migrações internas e pequena produção agrícola na Amazônia: uma análise da política de colonização do INCRA. *Revista Ipea*, Rio de Janeiro, v.1, 1985.
- ALVES, G. Brasil: a catástrofe (parte 1). *Blog da Boitempo*. São Paulo, 18 jun. 2019. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2019/06/18/brasil-a-catastrofe-parte-1/>. Acesso em: 30 ago. 2019.
- ANA. *Caderno de recursos hídricos: a navegação interior e sua interface com o setor de recursos hídricos*. Brasília; DF: Ministério do Meio Ambiente, 2012. Disponível em: <http://arquivos.ana.gov.br/planejamento/planos/pnrh/VF%20Navegacao.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2017.
- ANTT. *Itaituba (PA) recebe segunda sessão pública de audiência sobre a concessão da BR-163/230/MT/PA*. Brasília, DF, 22 jan. 2016. Disponível em: http://www.antt.gov.br/salaImprensa/noticias/arquivos/2016/01/Itaituba_PA_recebe_segunda_sessao_publica_de_audiencia_sobre_a_concessao_da_BR163230MTPA.html. Acesso em: 10 maio 2017.
- APROSOJA. Aprosoja faz vistoria em mais de mil quilômetros da BR-163. *Ascom Aprosoja*. Cuiabá, 2015. Disponível em: <http://www.aprosoja.com.br/comunicacao/release/aprosoja-faz-vistoria-em-mais-de-mil-quilometros-da-br-163>. Acesso em: 23 jul. 2019.
- APROSOJA. Aprosoja percorre 5 mil quilômetros nas BRs 155/158, 163 e Transamazônica. *Ascom Aprosoja*. Cuiabá, 2018. Disponível em: <http://www.aprosoja.com.br/comunicacao/release/aprosoja-percorre-5-mil-quilometros-nas-brs-155158-163-e-transamazonica>. Acesso em: 23 jul. 2019.
- ARCON. *Quem somos: transporte*. Belém: ARCON, 2019. Disponível em: <http://www.arcon.pa.gov.br/content/transporte>. Acesso em: 25 abr. 2018.
- ARIMA, E. *et al.* O. Spontaneous colonization and forest fragmentation in the central Amazon basin. *Annals of the Association of American Geographers* [on-line], v. 103, n. 6, p. 1485-1501, nov. 2013.
- BASSALO, C. C. *Art Nouveau em Belém*. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Programa Monumenta, 2008. 130 p. (Série IV).
- BASTOS, P. P. Z. A construção do nacional-desenvolvimentismo de Getúlio Vargas e a dinâmica de interação entre Estado e mercado nos setores de base. *Revista Economia*, Brasília, v. 7, n. 4, p. 239-275, 2006.

BECKER, B. K. A Amazônia na estrutura espacial do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 36, n. 2, p. 3-36, abr./jun. 1974.

BECKER, B. K. *Geopolítica da Amazônia: a grande fronteira de recursos*. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1982. 233p.

BECKER, B. K. Significância contemporânea da fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia brasileira. In: AUBERTIN, C. (org.). *Fronteiras*. Brasília: ORSTOM-Universidade de Brasília, 1989. p. 60-89.

BECKER, B. K. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1990.

BECKER, B. K. Undoing myths: the Amazon – an urbanized forest. In: CLUSENER-GODT, M.; SACHS, I. (org.). *Brazilian perspectives on sustainable development for the Amazon region*. Paris: UNESCO, 1995. p. 53-89.

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

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

BELCHIOR, M. *Governo Federal e o desenvolvimento do Pará*. 10 maio 2013. 56 slides, color. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/noticia/ec75dbf4>. Acesso em: 2 fev. 2019.

BERMANN, C. O projeto da Usina hidrelétrica Belo Monte: a autocracia energética como paradigma. *Novos Cadernos NAEA*, Belém, v. 15, n.1, p. 5-23, jun. 2012.

BERTOLINI. *Relatório de Impacto Ambiental Estação de Transbordo de Cargas ETC Rurópolis*. Brasília: Bertolini; Ambientare Soluções em Meio Ambiente Ltda., 2014.

BIELSCHOWSKY, R. *Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1995. 484p.

BIELSCHOWSKY, R. Estratégia de desenvolvimento e as três frentes de expansão no Brasil: um desenho conceitual. *Economia e sociedade*, Campinas, v. 21, Número especial, p. 729-747, dez. 2012.

BLECHER, B. Mato Grosso exporta soja pelo Tapajós. *Agrofolha*, São Paulo, 25 maio 1999. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/agrofolh/fa25059901.htm>. Acesso em: 26 jun. 2019.

BOITO JR., A. As bases políticas do neodesenvolvimentismo. In: FÓRUM ECONÔMICO DA FGV, 9., 2012, São Paulo. *Anais [...]*. São Paulo: FGV, 2012. p. 1-15. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/16866/Painel%203%20-%20Novo%20Desenv%20BR%20-%20Boito%20%20Bases%20Pol%20Neodesenv%20-%20PAPER.pdf>. Acesso em: 26 jan. 2019.

BOITO JR., A. O lulismo é um tipo de bonapartismo? Uma crítica às teses de André Singer. *Revista Crítica Marxista*, São Paulo, n. 37, p. 171-181, 2013.

BOITO JR., A. A crise política do neodesenvolvimentismo e a instabilidade da democracia. *Revista Crítica Marxista*, São Paulo, v. 42, p. 155-162, 2016.

BORGES, M. C. Da observação participante à participação observante: uma experiência de pesquisa qualitativa. In: PESSOA, V. L. S.; RAMIRES, J. C. L. (org.). *Geografia e pesquisa qualitativa: nas trilhas da investigação*. Uberlândia: Assis, 2009.

BOTELHO, V. L. *Colonização dirigida e diferenciação sócio-econômica na Amazônia: o núcleo de Itaituba-Pará*. 1981. Dissertação (Mestrado em Sociologia Rural) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia Rural, Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, 1981.

BRANDÃO, R. Gol anuncia parceria com área MAP para voos na região Norte. *Valor Econômico*. São Paulo, 01 abr., 2019. Disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/6192137/gol-anuncia-parceria-com-aerea-map-para-voos-na-regiao-norte>. Acesso em: 12 abr. 2019.

BRASIL, R. P. *O Rio Tapajós na exposição nacional da borracha de 1913 no Rio de Janeiro*. Belém: [s.n.], 1913. 103p.

BRASIL. Lei nº 59.917, de 30 de dezembro de 1966. Regulamenta o SERFHAU - Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, estabelece suas finalidades e modo de operação, cria o Fundo de Financiamento de Planos de Desenvolvimento Local Integrado, e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, DF, p. 310, 9 jan. 1967.

BRASIL. Lei nº 6.001, de 19 de dezembro de 1973. Dispõe sobre o Estatuto do Índio. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, DF, 21 dez. 1973.

BRASIL. Decreto nº 73.683, de 19 de fevereiro de 1974. Cria o Parque Nacional da Amazônia e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, DF, 20 fev. 1974.

BRASIL. Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*: seção 1, Brasília, DF, 19 dez. 1979.

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. 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 2004a. 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 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. 2004b.

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 Jamaxim 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/2019-06/A%C3%A7%C3%A3o%20Civil%20P%C3%BAblica%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.

BRITO, D. C. de. *A modernização da superfície: estado e desenvolvimento da Amazônia*. Belém: UFPA/NAEA, 2001. 266p.

BRITO, R.; CASTRO, E. Desenvolvimento e conflitos na Amazônia: um olhar sobre a colonialidade dos processos em curso na BR-163. *Revista NERA*, Presidente Prudente, n. 42, p. 51-73, 2018.

BROWDER, J. O.; GODFREY, B. J. *Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia brasileira*. Manaus: EDUFAM, 2006.

BUARQUE, S. C. *Construindo o desenvolvimento local sustentável*. Rio de Janeiro: Garamound, 2002.

BUBURÉ. *Galeria de fotos*. Disponível em: <http://www.cooperativabubure.com.br/fotos.html>. Acesso em: 23 maio 2019.

BURITI EMPREENDIMENTOS. *Jardim América Itaituba*. s/d. Disponível em: <http://buritiempreendimentos.com.br/jardim-america-itaituba/>. Acesso em: 20 maio 2019.

CABRAL FILHO, J. O ouro do Tapajós: o começo? *O EstadoNet*. n. XIV. Edição Digital nº 3536. Santarém-PA, nov. 2018. Disponível em: https://www.oestadonet.com.br/noticia/12900/o-ouro-do-tapajos-o-comeco/#_ftn2. Acesso em: 20 jul. 2018.

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.

CAMPO BELO URBANISMO. *Fotos*. Itaituba, 21 de abr. 2018. Facebook: [campobelourbanismo](https://www.facebook.com/pg/campobelourbanismo/photos/?ref=page_internal). Disponível em: https://www.facebook.com/pg/campobelourbanismo/photos/?ref=page_internal. Acesso em: 20 de maio de 2019.

CANTO, S. Descrição de um viajante: Itaituba em 1871. *Blog do Padre Sidney Canto*: histórias, memória e cultura da região oeste do Pará. Santarém, 11 nov. 2015a. Disponível em: <http://sidcanto.blogspot.com/2015/11/descricao-de-um-viajante-em.html#more>. Acesso em: 20 de julho de 2018.

CANTO, S. Descrição de um viajante: Itaituba (Pará) em 1828. *Blog do Padre Sidney Canto*: histórias, memória e cultura da região oeste do Pará. Santarém, 7 nov. 2015b. Disponível em: <http://sidcanto.blogspot.com/2015/11/descricao-de-um-viajante-itaituba-para.html#more>. Acesso em: 20 de julho de 2018.

CANTO, S. A navegação a vapor no rio Tapajós – 1872. *Blog do Padre Sidney Canto*: histórias, memória e cultura da região oeste do Pará. Santarém, 7 nov. 2015c. Disponível em: <http://sidcanto.blogspot.com/2015/11/descricao-de-um-viajante-itaituba-para.html#more>. Acesso em: 20 jul. 2018.

CANTO, S. Vista da Catedral de Santarém na década de 1950. *Blog do Padre Sidney Canto*: histórias, memória e cultura da região oeste do Pará. Santarém, 18

jan. 2016. Disponível em: <http://sidcanto.blogspot.com/2016/01/vista-da-catedral-de-santarem-na-decada.html>. Acesso em: 20 jul. 2018.

CANTO, S. Porto de Miritituba em 1973. *Blog do Padre Sidney Canto*: histórias, memória e cultura da região oeste do Pará. Santarém, 5 jun. 2018. Disponível em: <http://sidcanto.blogspot.com/search?q=mirirituba>. Acesso em: 20 jul. de 2018.

CARDOSO, M. ANTT exclui Santarém da exploração das Rodovias BR-163 e BR-230. *Jornal O Impacto*, [Santarém], 14 jan. 2016. Disponível em: <https://oimpacto.com.br/2016/01/14/antt-exclui-santarem-da-exploracao-das-rodovias-br-163-e-br-230/#comments>. Acesso em: 21 ago. 2018.

CARDOSO, F. H.; FALETO, E. Dependência e desenvolvimento na América Latina. In: BIELSCHOWSKY, R. (org.). *Cinquenta anos de pensamento na Cepal*. Rio de Janeiro: Record, 2000. p. 495-520.

CARDOSO JR., J. C. Planejamento governamental e gestão pública no Brasil: elementos para ressignificar o debate e capacitar o Estado. *Textos para discussão*, Brasília, n. 1574, p. 120-179, mar. 2011.

CARGILL AGRICOLA S/A. *Relatório de Impacto Ambiental Estação de Transbordo de Cargas ETC CARGILL*. Brasília: CARGILL; Ambientare Soluções em Meio Ambiente Ltda., 2013.

CASTELO, R. O novo desenvolvimentismo e a decadência ideológica do pensamento econômico brasileiro. *Serv. Soc. Soc.*, São Paulo, n. 112, p. 613-636, dez. 2012.

CASTRO, E. Estado e políticas públicas na Amazônia em face da globalização e da integração de mercados. In: COELHO, M. C. et al. (org.). *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. (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.

CELLARD, Andre. Análise documental. In: POUPART, Jean et al. (org.). *A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos*. Petrópolis: Vozes: 2008. p. 244-270.

CEPÊDA, V. A. Inclusão, democracia e novo-desenvolvimentismo – um balanço histórico. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 26, n. 75, p. 78-90, 2012.

CIANPORT. *Relatório de Impacto Ambiental Estação de Transbordo de Cargas ETC ITAITUBA*. Brasília: CIANPORT; Ambientare Soluções em Meio Ambiente Ltda., 2012.

CIANPORT. *Relatório de Impacto Ambiental Estação de Transbordo de Cargas ETC TAPAJÓS*. Brasília: CIANPORT; Ambientare Soluções em Meio Ambiente Ltda., 2014.

CLEARY, D. Gold mining and Mercury use in the Amazon basin. *Appropriate Technology*, New York, v. 17, n. 2, p. 17-19, sept. 1990.

CNT. *Plano CNT de transporte e logística*. Brasília: CNT, 2005.

CNT. *Entraves logísticos ao escoamento de soja e milho*. Brasília: CNT, 2015.

Disponível em:

http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/ECONOMIA%20FOCO/economia_em_foco_22jun2015.pdf. Acesso em: 20 de ago. 2018.

CORDEIRO, N. Itaituba – estádio destruído pra nada! *Blog do Neemias Cordeiro*.

Itaituba, 23 jan. 2017. Disponível em:

<http://blogdoneemiascordeiro.blogspot.com//2017/01/itaituba-estadio-destruido-pra-nada.html>. Acesso em: 20 jul. 2018

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.

COSTA, R. C. *Xingu-Transamazônica: linha de queda, territorialidades e conflitos*. 2004. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

COUDREAU, H. *Viagem ao Tapajós*. Belo Horizonte: Editora da Universidade de São Paulo, 1940.

COUTO, C. No Arco Norte, Bertolini movimentará 1,3 milhões de toneladas de soja para grandes tradings. *Estadão*, São Paulo, SP, 12 maio 2016. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,no-arco-norte--bertolini-movimentara-1-3-milhoes-de-toneladas-de-soja-para-grandes-tradings,10000050831>. Acesso em: 18 jun. 2018.

CUNHA, E. G. Brise-soleil: da estética à eficiência energética. *ARQUITEXTOS*, São Paulo, ano 11, abr. 2011. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.131/3844>. Acesso em: 15 jul. 2019.

CUNHA, L. C. *As relações de poder na política energética brasileira: análise do processo comunicacional do planejamento do Complexo Hidrelétrico do Tapajós*. 2015. 173 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

- D'ARAUJO, M. C. Amazônia e desenvolvimento à luz das políticas governamentais. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, 1992. Disponível em: www.anpocs.org.br/portal/publicacoes/rbcs_00_19/rbcs19_05.htm. Acesso em: 17 jun. 2018.
- DEMO, P. *Metodologia científica em ciências sociais*. São Paulo: Atlas, 1995.
- DIEGUES, A. C. *O mito moderno da natureza intocada*. 3. ed. São Paulo: NUPAUB-USP, 2001.
- DRUMMOND, C. O fim do Consenso de Washington? *Carta Capital*, São Paulo, 29 dez. 2017. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/revista/981/o-fim-do-consenso-de-washington>. Acesso em: 17 jun. 2018.
- DUCARMO, R. C. de O. *Diagnóstico ambiental do igarapé Oriundo, município de Itaituba-PA*. 2019. 59f. Trabalho de conclusão de curso (Tecnologia em Saneamento Ambiental) – Curso de Tecnologia em Saneamento Ambiental, Instituto Federal do Pará, Itaituba, 2019.
- ÉLERES, P. *Intervenção territorial federal na Amazônia*. Belém: Imprensa oficial do Estado, 2002. 157 p.
- ELETROBRÁS. Grupo de estudos do Tapajós. *Nota à imprensa: especialistas sequestrados no Tapajós são libertados*. [Brasília, DF], 25 jun. 2013. Disponível em: <http://www.grupodeestudostapajos.com.br/nota-a-imprensa-especialistas-sequestrados-no-tapajos-sao-libertados/>. Acesso em: 03 mar. 2019.
- ELETROBRÁS. Centro de pesquisas de Energia Elétrica (CEPEL). *Relatório Técnico n. 5023/ 2014*. [Brasília, DF], 2014. Disponível em: <http://www.mme.gov.br/documents/10584/0/Produto+1.pdf/1f8adf10-4d57-4db5-8b7b-37716b57e953>. Acesso em: 03 mar. 2019.
- ELIAS, D.; PEQUENO, R. (Re)estruturação urbana e desigualdades socioespaciais em região e cidade do agronegócio. *GEOgraphia*, Niterói, v. 17, n. 35, p. 10-39, 2016.
- EMBRAPA. *Zoneamento Ecológico-Econômico da zona oeste do Estado do Pará*. Belém: Embrapa Amazônia oriental, 2010. 386 p.
- FAPESPA. *Índice Fapespa de desenvolvimento municipal*. Belém: FAPESPA, 2015. 73 p.
- FAPESPA. Diretoria de Estudos e Pesquisas Ambientais. *Barômetro da sustentabilidade do município de Itaituba*. Belém: FAPESPA, 2016. 23 p.
- FARIAS, E. 2ª Caravana em defesa do rio Tapajós faz alerta contra barragens no oeste do Pará. *Amazônia Real*, Meio Ambiente, Itaituba, 29 ago. 2016. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/2a-caravana-em-defesa-do-rio-tapajos-faz-alerta-contras-barragens-no-oeste-do-para/>. Acesso em: 20 mar. 2019.
- FAVERI, D B.; PETTERINI, F. C.; BARBOSA, M. P. Uma avaliação do impacto da política de expansão dos institutos federais nas economias dos municípios brasileiros. *Planejamento e Políticas Públicas*, Brasília, n. 50, p. 125-147, jan./jun. 2018.

FEARNSIDE, P. M. Desmatamento e desenvolvimento agrícola na Amazônia brasileira. In: LÉNA, P.; OLIVEIRA, A. E. (org.). *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. (org.). *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.

FUNAI. *Terras indígenas*. Brasília: FUNAI, 2019. Disponível em: <http://www.funai.gov.br/index.php/indios-no-brasil/terras-indigenas>. Acesso em: 15 nov. 2018.

GASKELL, G. Entrevistas individuais e grupais. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (org.). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 64-89.

GASPAR, E. dos S. “Os bamburrados do Tapajós”. 1990. 142 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Federal da Paraíba, Campina Grande, 1990.

GERGEN, M. M.; Investigação qualitativa: tensões e transformações. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. *et al.* (org.). *O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens*. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2006. p. 367-388.

GLASS, V. O desenvolvimento e a banalização da ilegalidade: A história de Belo Monte. In: DILGER, G.; LANG, M.; PEREIRA FILHO, J. (ed.). *Descolonizar o imaginário: debates sobre pós-extrativismo e alternativas ao desenvolvimento*. São Paulo: Elefante; Fundação Rosa Luxemburgo; Autonomia Literária, 2016. p. 404-425.

GOMIDE, A. de Á. Condicionantes institucionais à execução de projetos de investimentos em infraestrutura: uma nota de pesquisa. In: ALENCAR, J. L. O.; MESSEMBERG R. P. (coord.). *Boletim de Análise Político Institucional*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2015. p. 65-75.

GROULX, L. H. Contribuição da pesquisa qualitativa à pesquisa social. In: POUPART, J. *et al.* (org.). *A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos*. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 95-124.

GÜNTER, Hartmut. Pesquisa qualitativa versus pesquisa quantitativa: está é a questão? *Psicologia: teoria e pesquisa*, Brasília, v. 22, n. 2, p. 201-210, maio-ago. 2006.

HBSA. *Relatório de Impacto Ambiental Estação de Transbordo de Cargas HBSA TAPAJÓS*. Brasília: HBSA; Ambientare Soluções em Meio Ambiente Ltda., 2012.

HÉBETTE, J. O Grande Carajás: um novo momento da história moderna da Amazônia paraense. In: HÉBETTE, J. (org.). *Cruzando a fronteira: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia*. Belém: EDUFPA, 2004. p. 31-55.

HOLANDA, S. B. *Raízes do Brasil*. 13 ed. São Paulo: Companhia das Letras, [1936] 1979.

IADEROZZA, F. E. *O avanço neoliberal e o ajuste das economias latino-americanas na década de 1990: uma crítica das experiências no Chile, Argentina e no Brasil*. 2002. 189 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2002.

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.

ICMBIO. Unidades de conservação – Amazônia. Brasília, DF: ICMBIO, 2018. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/unidadesdeconservacao/biomas-brasileiros/amazonia/unidades-de-conservacao-amazonia?start=40>. Acesso em: 30 mar. 2019.

IDESP. *Diagnóstico do Município de Itaituba*. Belém: Governo do Estado do Pará; IDESP, 1977.

IDESP. *Região de integração Tapajós: relatório técnico*. Belém: IDESP, 2014. 115 p. Disponível em: <http://www.fapespa.pa.gov.br/produto/relatorios/49?&mes=&ano=2013>. Acesso em: 13 jan. 2017.

IFPA. Instituto Federal do Pará. *Nossos cursos*. Belém: IFPA, 2019. Disponível em: https://www.ifpa.edu.br/ifpa_campi_square.html. Acesso em: 21 maio 2019.

IIRSA. Programa de Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana. *Quem somos*. 2019. Disponível em: <http://iirsa.org>. Acesso em: 20 maio 2019.

INCRA. *O livro branco da grilagem de terras no Brasil*. Brasília, DF: INCRA, 1999. Disponível em: <http://www.incra.gov.br/servicos/publicacoes/livros-revistas-e-cartilhas/file/485-livro-branco-da-grilagem-de-terras>. Acesso em: 30 mar. 2019.

INFRAERO. *Aeroporto de Itaituba: análise de gestão aeroportuária – categoria II*. Florianópolis: LABTRANS, UFSC, 2017.

ISA. *ISA revisa notícia sobre redução de Unidades de Conservação*. 26 jan. 2012. Disponível em: <http://siteantigo.socioambiental.org/nsa/detalhe?id=3494>. Acesso em: 20 mar. 2019.

ISA. *Povos Indígenas no Brasil: 2006-2010*. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2019.

ITAITUBA. *Lei Municipal nº 1.178, de 19 de outubro de 1993*. Cria o Distrito de Miritituba. Itaituba: Prefeitura Municipal de Itaituba, 1993.

ITAITUBA. *Lei nº 1.666, de 09 de novembro de 2000*. Autoriza a concessão de incentivos fiscais à Caima. Itaituba: Prefeitura Municipal de Itaituba, 2000. Disponível em: <https://www.itaituba.pa.leg.br/leis/legislacao-municipal/leis-ordinarias-de-2000/leis-ordinarias-de-2000-8/view>. Acesso em: 18 jan. 2017.

ITAITUBA. Lei complementar n. 1.817/2006. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Itaituba e dá outras providências. *Diário Oficial do Município de Itaituba*, Itaituba, 2006.

ITAITUBA. *Diagnostico da revisão do Plano Diretor Participativo*. Itaituba, 12 ago. 2014.

ITAITUBA. Lei complementar n. 1.284/2015. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Itaituba e dá outras providências. *Diário Oficial do Município de Itaituba*, Itaituba, 2015a.

ITAITUBA. Comissão especial de análise do EIA do complexo hidrelétrico do Tapajós. Parecer técnico de análise dos impactos e programas ambientais apresentados no EIA do AHE São Luiz do Tapajós. Itaituba: PMI, 2015b.

ITAITUBA. *Hospital Regional do Tapajós*. Itaituba, 25 de mar. 2019. Disponível em: http://www.itaituba.pa.gov.br/galerias/hospital_regional_do_tapajos. Acesso em: 15 jul. 2019.

JACCOUD, M.; MAYER, R. A observação direta e a pesquisa qualitativa. In: POUPART, J. *et al.* (org.). *A pesquisa qualitativa*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008 p. 254-294.

JJP INCORPORADORA. *Residências no loteamento Jardim América*. Itaituba, 8 ago. 2018. Disponível em: <https://www.jjpconstrutora.com/?lightbox=dataitem-jlplx3q6>. Acesso em: 20 maio 2019.

KARAM, R. A. de S. *A economia política do desenvolvimento territorial: uma análise da diversidade institucional na agenda brasileira*. 2012. 282 f. Tese (Doutorado em

Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

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

KOHLHEPP, G. Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia Brasileira. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 16, n. 45, 2002.

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

LDC. *Relatório de Impacto Ambiental Estação de Transbordo de Cargas ETC SANTARENZINHO*. Brasília: Louis Dreyfus Commodities Brasil S.A.; Ambientare Soluções em Meio Ambiente Ltda., 2016. Disponível em: <https://www.semas.pa.gov.br/documentos/relatorio-de-impacto-ambiental/>. Acesso em: 21 jan. 2017.

LEAL, J. W. L. *et al. Programa de integração mineral no Município de Itaituba*. Brasília: Ministério de Minas e Energia, Secretaria de Minas e Metalurgia, Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais, Diretoria de Recursos Minerais; Belém: Governo do Estado do Pará, Secretaria de Indústria, Comércio e Mineração, Diretoria da Área de Mineração; Itaituba: Prefeitura Municipal de Itaituba, 1996. 230p.

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 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

LEITÃO, J. 70 dicas importantes para viajar de barco no rio Amazonas. *Blog de viagens João Leitão*. 27 nov. 2013. Disponível em: <https://www.joaoleitao.com/viagens/2013/11/27/viajar-rio-amazonas/> Acesso em: 12 jul. 2019.

LIMA, I. J. S. *Cantinas garimpeiras: um estudo das relações sociais nos garimpos de ouro do Tapajós*. Belém: Governo do Estado do Pará, 1994.

LIMA, S. “Água” calamidade que mata lentamente. *Folha de Itaituba*, Itaituba, PA, ano II, n. 51, p. 02, 15 a 21 de junho de 1985.

MACEDO já tem 60% da preferência do eleitorado. *A Província do Pará*, Belém, PA, ano CIX, n. 29292, p. 7, 12 de novembro de 1985.

MACHADO, L. O. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira. *Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro, n. 1, p. 109-138, 1999.

MANTEGA, G. *A economia política brasileira*. São Paulo: Pólis/Vozes, 1984.

MANTEGA, G. Teoria da dependência revisitada - um balanço crítico. *EAESP/FGV/NPP – Núcleo de Pesquisas e Publicações*, São Paulo, n. 27, p. 1-84, 1997.

MAP. *Destinos*: Itaituba-Belém. Belém, 2019. Disponível em: <https://busca.voemap.com.br/ecommerce/FlightSearch.aspx>. Acesso em: 22 jun. 2019.

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.

MARTINS, J. S. *Frenteira*: a degradação do outro nos confins do humano. São Paulo: Contexto, 1997.

MATHIS, A. Garimpagem de ouro na Amazônia. In: XIMENES, T. (org.). *Perspectivas do desenvolvimento sustentável: uma contribuição para Amazônia* 21. Belém: NAEA/UFPA, 1997. p. 391-406.

MATUS, C. *Adeus, Senhor Presidente*: planejamento, antiplanejamento e governo. Recife: Editora Litteris, 1989. p.164-170.

MDIC. Ministério do Desenvolvimento Industrial e Comércio Exterior. *Exportações*. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: 10 jul. 2019.

MELAZZO, E. S. Estratégias fundiárias e dinâmicas imobiliárias do capital financeirizado no Brasil. *Mercator*, Fortaleza, v. 12, n. 2, p. 29-40, 2013.

MENEZES, D. *Foto*. Itaituba, 6 maio 2014. Disponível em: <https://www.facebook.com/davi.menezes.12/photos?lst=100000167422985%3A1555948374%3A1554552830>. Acesso em: 23 mar. 2018.

MESQUITA CONSTRUÇÕES. *Obras*. Disponível em: <http://www.mesquitaconstrucoes.com.br/site/cliente/36/tururi-incorporadora-imobiliaria>. Acesso em: 05 jul. 2019.

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.

MONTEIRO. M. de A. A ICOMI no Amapá: meio século de exploração mineral. *Novos Cadernos NAEA*, Belém, v. 6, n. 2, p. 113-168, dez. 2003.

MONTEIRO. M. de A. Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 53, n. 19, p. 187-207, 2005.

MONTE-MÓR, R. L. Urbanização e modernização na Amazônia contemporânea. In: LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (org.). *Brasil, século XXI: por uma*

nova regionalização? Agentes, processos e escalas. São Paulo: Max Limonad, 2004. p. 112-122.

MORAIS, L.; SAAD-FILHO, A. Da economia política à política econômica: o novo-desenvolvimentismo e o governo Lula. *Revista de Economia Política*, São Paulo, v. 31, n. 4, p. 507-527, 2011.

MPF. MPF/PA: comunidades do oeste do Pará temem remanejamento provocado por grandes obras. Ministério Público Federal no Pará, Assessoria de Comunicação, [Belém], 25 maio 2016a. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/comunidades-do-oeste-do-para-temem-remanejamento-provocado-por-grandes-obras>. Acesso em: 21 ago. 2018.

MPF. MPF/PA: em audiência em Itaituba, Ibama diz que aguarda posição definitiva da Funai sobre usina no Tapajós. Ministério Público Federal no Pará, Assessoria de Comunicação, [Belém], 27 maio 2016b. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/em-audiencia-em-itaituba-ibama-diz-que-aguarda-posicao-definitiva-da-funai-sobre-usina-no-tapaj%C3%B3s>. Acesso em: 21 ago. 2018.

MPF. Ibama arquiva licenciamento da hidrelétrica São Luiz do Tapajós. Ministério Público Federal no Pará, Assessoria de Comunicação, [Belém], 04 ago. 2016c. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/ibama-arquiva-licenciamento-da-hidreletrica-sao-luiz-do-tapaj%C3%B3s>. Acesso em: 21 ago. 2018.

MPF. Justiça paralisa concessão da Ferrogrão por insuficiência de estudos socioambientais. Procuradoria da República no Pará, [Belém], 31 out. de 2018. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/justica-paralisa-concessao-da-ferrograo-por-insuficiencia-de-estudos-socioambientais>. Acesso em: 21 nov. 2018.

MUNDURUKU, A. K. [SEM TÍTULO]. 4 dez. 2017. Facebook: @radioyande. Disponível em: <https://www.facebook.com/radioyande/posts/indigenas-munduruku-fazem-protesto-contr-audiencia-p%C3%BAblica-da-antt-sobre-a-ferr/1364328970343407/>. Acesso em: 21 ago. 2018.

MUNIZ, J. P. *O município de Itaituba*. Belém: Typ. Guttenberg, 1906.

NAKA, L. N. *et al.* Sumário Executivo. In: NITTA, R.; NAKA, L. N. (org.). *Barragens do rio Tapajós: uma avaliação crítica do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) do Aproveitamento Hidrelétrico São Luiz do Tapajós*. São Paulo, SP: Greenpeace Brasil, 2015. p. 5-16. Disponível em: <https://greenpeace.org.br/tapajos/docs/analise-eia-rima.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2018.

NASCIMENTO, A. *A infra-estrutura para o desenvolvimento: obras do Ministério dos Transportes Região Amazônica*. 21 nov. de 2007. 40 slides, color. Disponível em: <https://slideplayer.com.br/slide/10360271/>. Acesso em: 11 mar. 2017.

NASCIMENTO, S. M. do. *Violência e estado de exceção na Amazônia brasileira: um estudo sobre a implantação da hidrelétrica de Belo Monte no Rio Xingu (PA)*. 2017. 293 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

NITTA, R.; NAKA, L. N. (org.). *Barragens do rio Tapajós: uma avaliação crítica do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) do Aproveitamento Hidrelétrico São Luiz do Tapajós*. São Paulo, SP: Greenpeace Brasil, 2015.

NUNES, D. A.; TRINDADE JR., S-C. C.; TRINDADE, G. O. Cidades médias na Amazônia brasileira: da centralidade econômica à centralidade política de Marabá e Santarém (Estado do Pará). *Confins*, Paris, n. 29, 2016.

ATRASSO de salários revolta funcionários. *Jornal O Impacto*, Santarém, 6 out. 2016. Disponível em: www.oimpacto.com.br/2016/10/06/atraso-de-salarios-revolta-funcionarios. Acesso em: 14 abr. 2019.

ODEBRECHT. *Relatório de Impacto Ambiental Estação de Transbordo de Cargas ETC SANTARENZINHO*. Brasília: Odebrecht; Ambientare Soluções em Meio Ambiente Ltda., 2014.

OLIVEIRA, J. A. *Cidades na selva: urbanização das Amazonas*. 1994. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1994.

OLIVEIRA, A. U. *A fronteira amazônica mato-grossense: grilagem, corrupção e violência*. São Paulo: Landé Editorial, 2016. 530 p.

OLIVEIRA, F. de. A reconquista da Amazônia. *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, n.38, p. 3-14, mar. 1994.

OLIVEIRA, R. M. *Itaituba és bela princesa*. [2005?]. manuscrito.

PACCOLA, M. A. B.; ALVES, G. A. P. Neodesenvolvimentismo, neoliberalismo e a correlação de forças nos governos Lula e Dilma. *Plural*, Rio de Janeiro, v. 25, n. 2, p. 269-281, 2018.

PARÁ. Lei nº 5.691, de 13 de dezembro de 1991. Cria o Município de Jacareacanga e dá outras providências. *Diário Oficial do Estado do Pará*: nº 27.122, Belém, PA, 20 dez. 1991a.

PARÁ. Lei nº 5.700, de 13 de dezembro de 1991. Cria o Município de Novo Progresso e dá outras providências. *Diário Oficial do Estado do Pará*. Imprensa Oficial do Estado, Belém (PA), nº 27.122, 20 dez. 1991b.

PARÁ. Lei nº 5.695, de 13 de dezembro de 1991. Cria o Município de Trairão e dá outras providências. *Diário Oficial do Estado do Pará*: nº 27.122, Belém, PA, 20 dez. 1991c.

PARÁ. Lei nº 5.887, de 9 de maio de 1995. Política Estadual de Meio Ambiente. *Diário Oficial do Estado do Pará*. Imprensa Oficial do Estado, Belém (PA), nº 27.122, 10 maio 1995.

PARÁ. Governador Almir Gabriel. *Mensagem à Assembleia Legislativa: apresentada em 16 de fevereiro de 1998*. Belém (PA), 1998. 52p. Disponível em: http://seplan.pa.gov.br/sites/default/files/PDF/mensagem/mensagem1998/mensagem_governo_1998.pdf. Acesso em: 05 jul. 2019.

PARÁ. Lei nº 7.243, de 9 de janeiro de 2009. Dispõe sobre o Zoneamento Ecológico-Econômico da Área de Influência das Rodovias BR-163 (Cuiabá Santarém) e BR-230 (Transamazônica) no Estado do Pará – Zona Oeste. *Diário Oficial do Estado do Pará*. Imprensa Oficial do Estado, Belém (PA), nº 31.341, 20 jan. 2009.

PARÁ. Decreto Estadual nº 913, de 05 de dezembro de 2013. Institui o Plano de Atração de Novos Negócios. *Diário Oficial do Estado do Pará*. Imprensa Oficial do Estado, Belém (PA), 06 dez. 2013.

PARÁ. Governo do Estado e LDC assinam protocolo para investimentos no Pará. *Secretaria de Comunicação*. Belém, ago. 2017. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/1206/>. Acesso em: 12 jul. 2018.

PARÁ. *Programa Pará 2030*: plano estratégico de desenvolvimento sustentável Pará 2030. Belém, PA, fevereiro de 2018a. Disponível em: <http://para2030.com.br/>. Acesso em: 05 jul. 2019.

PARÁ. Acordo promove verticalização da produção aurífera no estado do Pará. *Diário Oficial do Estado do Pará*. Ano CXXVII, nº 33.557. Belém. 14 fev. 2018. 64p. 2018b. Disponível em: <http://www.ioepa.com.br/pages/2018/2018.02.14.DOE.pdf>. Acesso em: 23 maio 2018.

PARÁ. Lei nº 8.602, de 11 de janeiro de 2018. Política Estadual de Socioeconomia do Estado do Pará. Cria o Sistema Estadual de Socioeconomia, o Conselho de Política Estadual de Socioeconomia, e institui o Ecossistema de Fundos da Política Estadual de Socioeconomia. *Diário Oficial do Estado do Pará*. Imprensa Oficial do Estado, Belém, PA, nº 33.536, 12 jan. 2018c.

PARENTE, J. Governadores do Pará e de Mato Grosso encontraram-se em Itaituba. *Blog do Jota Parente*. Itaituba, 06 set. 2011. Disponível em: https://www.jotaparente.com/2011/09/blog-post_6229.html. Acesso em: 05 abr. 2019.

PEIXOTO, E. *Complexo Tapajós*. Blog geografia e geotecnologia: perceber o mundo e cartografar ideias. [Belém, PA], 17 nov. 2009. Disponível em: <http://eltongeopa.blogspot.com/2009/11/complexo-tapajos.html>. Acesso em: 20 mar. 2019.

PEREIRA, A. C. L. *Garimpo e fronteira amazônica*: as transformações dos anos 80. 1990. 273 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1990.

PEREIRA, J. C. M. *Importância e significado das cidades médias na Amazônia*: uma abordagem a partir de Santarém (PA). 2004. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2004.

PEREIRA, J. C. M. *Os modos de vida na cidade*: Belterra, um estudo de caso na Amazônia brasileira. 255 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

- PIOLLI, E. O processo de mercantilização da educação e o novo ciclo de reformas educacionais no Brasil pós-golpe institucional de 2016. *Revista Exitus*, São Paulo, v. 9, n. 1, p. 17-33, 2019.
- PIRES, M. F. C. O materialismo histórico dialético e a educação. *Interface — Comunicação, Saúde, Educação*, São Paulo, v. 1, n. 1, 1997. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/icse/v1n1/06.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2017.
- PREFEITO vai a Belém pedir socorro para Itaituba. *Folha de Itaituba*, Itaituba, PA, ano I, n. 43, p. 03, 23 a 30 de março de 1985.
- RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- RECIME. *Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias*. Disponível em: <http://www.recime.org/recime>. Acesso em: 20 maio 2019.
- REGO, R. L. Comunidades planejadas na Amazônia: o urbanismo rural e a utopia de uma nova civilização. In: COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 14., 2016, Barcelona. *Actas [...]*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2016.
- RESECON CONSTRUTORA. *Bellas Terras bairro planejado*. Itaituba, 2019. Disponível em: <https://resec.com.br/imovel/bellas-terras/>. Acesso em: 20 maio 2019.
- RIO TURIA. *Relatório de Impacto Ambiental Estação de Transbordo de Cargas ETC Miritituba*. Belém: Rio Turia; Brandt Meio Ambiente Amazônia Ltda., 2011.
- ROCHA, G. M. Ocupação planejada da terra na região de integração do Xingu: da colonização oficial aos assentamentos rurais. *Revista Movendo Ideias*, Belém, v. 15, n. 1, p.18-28. 2010.
- ROCHA, G. M. A dinâmica territorial da malha político-administrativa municipal da Região Norte do Brasil (1988-2010). *Novos Cadernos NAEA*, Belém, v. 16, n. 1, p. 211-228, jun. 2013.
- ROCHEFORT, M. *Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região*. São Paulo: Hucitec, 1998.
- RODOVIA TRANSAMAZÔNICA é intrafegável em diversos trechos. *Jornal Liberal 2ª Edição*. Belém, PA, Globo/TV Liberal, 16 de fev. 2017. 1 vídeo. Disponível em: <http://g1.globo.com/pa/para/jornal-liberal-2edicao/videos/v/rodovia-transamazonica-e-intrafegavel-em-diversos-trechos/5659581/>. Acesso em: 12 dez. 2018.
- RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C. A produção de complexos portuários no município de Itaituba, Oeste do Pará: lógicas e contradições das políticas públicas. *Caminhos de Geografia*, Uberlândia, v. 16, n. 56, 2015.
- RTL. *Relatório de Impacto Ambiental - Estação de Transbordo de Cargas - ETC Miritituba*. Itaituba: RTL, 2016.
- SADECK, L. F. Mesmo reformado, Terminal Hidroviário continua interditado. *Blog do Peninha*. Itaituba, 23 jan. 2015. Disponível em: <http://www.blogdopeninha.com.br/2015/01/mesmo-reformado-terminal-hidroviario.html>. Acesso em: 23 maio 2019.

SADECK, L. F. D-20 não poderão transportar passageiros para Jacareacanga. *Blog do Peninha*. Itaituba, 6 ago. 2017. Disponível em: <http://www.blogdopeninha.com.br/2013/08/d-20-nao-poderao-transportar.html>. Acesso em: 23 maio 2019.

SADECK, L. F. Interesses da população devem estar acima da ganância dos empresários. [Entrevista cedida a] Jefferson Miranda, *Jornal O Impacto*, [Santarém], 12 jul. 2018. Disponível em: <https://oimpacto.com.br/2018/07/12/peninha-interesses-da-populacao-devem-estar-acima-da-ganancia-dos-empresarios/>. Acesso em: 21 ago. 2018.

SAMPAIO JR., P. A. Desenvolvimentismo e neodesenvolvimentismo: tragédia e farsa. *Serv. Soc. Soc.*, São Paulo, n. 112, p. 672-688, out./dez. 2012.

SANTARÉM-CUIABÁ totalmente intrafegável: colonos lutam em mutirões para desimpedir a estrada e trazer seus produtos à feira. *Folha de Itaituba*, Itaituba, PA, ano I, n. 43, p. 10, 23 a 30 de março de 1985.

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

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

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

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, M. *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo*. 2. ed. São Paulo: EDUSP, [1994] 2012. 176 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.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 18. ed. Rio de Janeiro: Record, [2001] 2014.

SANTOS, N. Distrito de Miritituba vira bordel a céu aberto. *Jornal Tribuna do Tapajós*. Santarém, 28 out. 2015. Disponível em: <https://tribunaitb.blogspot.com/search?q=atap>. Acesso em: 20 jul. 2019.

SAUER, S. *Violação dos direitos humanos na Amazônia: conflito e violência na fronteira paraense*. Goiânia: CPT; Rio de Janeiro, RJ: Justiça Global; Curitiba: Terra de Direito, 2005. 170 p.

SCHOR, T.; OLIVEIRA, J. A. Reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no Amazonas e perspectivas para a análise das cidades na Amazônia 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. 116 f. Dissertação (Mestrado em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia) – Núcleo de Meio Ambiente, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.

SENA, C. Fordlândia: a brief report of the American presence in Amazon. *Cadernos de História da Ciência*, São Paulo, v. 4, n. 2, 2008.

SERABI. *Operações e projetos*. Itaituba, 2019. Disponível em: <https://www.serabigold.com/pt-br/projetos/visao-geral/>. Acesso em: 03 jun.2019.

SERIQUE, W. Em fase de conclusão, Hospital Regional do Tapajós vai atender seis Municípios. Serviço de informação ao cidadão do governo do estado do Pará. *Gabinete do Governador*. Belém, 5 jul. 2019. Disponível em: seplan.pa.gov.br/em-fase-de-conclusao-hospital-regional-do-tapajos-vai-atender-seis-municipios. Acesso em: 15 jul. 2019.

SILVA, A. Toma posse nova diretoria do Instituto Pró-Estado do Tapajós, 6 anos após plebiscito. *Portal G1 – Santarém*. Santarém, 12 jan. 2018a.

SILVA, A. Instituto lança site e amplia mobilização para criação do Estado do Tapajós. *Portal G1 – Santarém*, 28 fev. 2018b. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/instituto-lanca-site-e-amplia-mobilizacao-para-criacao-do-estado-do-tapajos.ghtml>. Acesso em: 5 jul 2019.

SILVA, A. Itaituba cria comitê do ICPET e é integrada à luta pró Estado do Tapajós. *Portal G1 – Santarém*. Santarém, 28 mar. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2019/03/28/itaituba-cria-comite-do-icpet-e-e-integrada-a-luta-pro-estado-do-tapajos.ghtml>. Acesso em: 5 jul 2019.

SILVA, M. UPA de Itaituba continua sem previsão para inaugurar, diz prefeito Valmir Climaco. *Portal Giro*. Itaituba, 27 dez. 2018. Disponível em: <https://giroportal.com.br/upa-de-itaituba-continua-sem-previsao-para-inaugurar-diz-prefeito-valmir-climaco/>. Acesso em: 05 abr. 2019.

SIMTAPAJOS. Campanha do Sim, ganha as ruas de Itaituba. *Blog Sim Tapajós*. Itaituba, 23 set. 2011. Disponível em: <http://simtapajos.blogspot.com/2011/09/campanha-do-sim-ganha-as-ruas-de.html>. Acesso em: 15 jul. 2019.

SOBARZO, O. Passo Fundo: cidade média com funções comerciais, de serviços e de apoio ao agronegócio. In: SPOSITO, M. E. B; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional*: Chillán e Marília. São Paulo: Outras Expressões, 2010. p. 123-189.

SOUSA, W. L. de. *De retirantes a aldeias urbanas: parentesco, poder e educação entre os Mundurukú das Praias do Índio e do Mangue em Itaituba - Pará*. 2008. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

SOUSA JR., W. C. *Tapajós: hidrelétricas, infraestrutura e caos: elementos para a governança da sustentabilidade em uma região singular*. São José dos Campos: ITA-CTA, 2014. 192 p.

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. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. *In*: SPOSITO, M. E. B. (org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. São Paulo: UNESP, 2001a. p. 609-643.

SPOSITO, M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. *In*: SPOSITO, M. E. B. (org.). *Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média*. Presidente Prudente: GASPEER/UNESP, 2001b. p. 235-253.

SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. 2004. 508 f. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologias, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

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.

SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. Apresentação: uma rede de pesquisadores, sua pesquisa e o caminho partilhado. *In*: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Marabá e Los Angeles*. São Paulo: Expressão Popular, 2016. p. 7-26.

SUDAM. Síntese do Polamazônia. Belém, 1975. Disponível em: <http://www.sudam.gov.br/conteudo/menus/referencias/biblioteca/arquivos/extinta-sudam/1975-caf1891-cod523-polamazonia-sintese.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2018.

SUSSUARANA, N. Fim da garimpagem? Quais são os culpados? *Blog Norton Sussuarana*. Itaituba, 12 fev. 2013. Disponível em: <http://www.nortonsussuarana.com.br/2013/02/fim-da-garimpagem-quais-sao-os-culpados.html>. Acesso em: 05 abr. 2019.

SUSSUARANA, N. Olavo das Neves, presidente do CODEC, é persona non grata em Itaituba! *Blog Norton Sussuarana*. Itaituba, 25 jun. 2017. Disponível em: <http://www.nortonsussuarana.com.br/2017/06/itaitubapa-olavo-das-neves-presidente.html>. Acesso em: 05 abr. 2019.

TAVAREZ, R. F. *O Rio Tapajoz*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1876.

TÉCNICOS da Sudam inspecionaram projetos executados em Itaituba. *Folha de Itaituba*, Itaituba, PA, ano III, n. 92, p. 02, 7 a 13 de julho de 1986.

TESSARI, M. *Equipe do campus avançado de Itaituba*. Itaituba, 28 mar. 2015. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1070381576310571&set=t.100000162167535&type=3&theater>. Acesso em: 12 jan. 2019.

THÉRY, H. Situações da Amazônia no Brasil e no continente. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 37-49, 2005.

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.

TORRES, M. G. *Terras privadas, vida devoluta: ordenamento fundiário e destinação de terras públicas no oeste do Pará*. 2012. 879 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

TOURINHO, H. L. Z. *Estrutura urbana de cidades médias amazônicas: análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana*. 2011. 566 f. 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. *A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana*. 1998. 397 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

TRINDADE JR., S-C. C. Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia. *Terra Livre*, São Paulo, v. 1, n. 26, p. 177-194, 2006.

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. Laços & nós: dinâmicas sub-regionais e interfaces cidade-rio na Amazônia. *Revista Geográfica de América Central* (online), Número especial EGAL, v. 2, p. 1-16, 2011a.

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, n. 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. Por outras centralidades: pensando especificidades e particularidades da cidade e do urbano no Brasil. In: SERPA, A.; CARLOS, A. F. A. (org.). *Geografia urbana: desafios teóricos contemporâneos*. Salvador: EDUFBA, 2018. p. 249-266.

TRINDADE JR., S-C. C.; PEREIRA, J. C. C. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia oriental. *In: SPOSITO, M. E. B. (org.). Cidades médias: espaços em transição.* São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 313-342.

TRINDADE JR., S-C. C.; RIBEIRO, R. Marabá: novos agentes econômicos e novas centralidades urbano-regionais no sudeste paraense. *In: TRINDADE JR., S-C. C. et al. (org.). Pequenas e médias cidades na Amazônia.* Belém: ICISA/UFPA, 2009. p. 333-359.

TRINDADE JR. S-C. C.; MADEIRA, W. V. Polos, eixos e zonas: cidades e ordenamento territorial na Amazônia. *PRACS, Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP*, Macapá, v. 9, n. 1, p. 37-54, jul. 2016.

TRINDADE JR. S-C. C. *et al.* Espacialidades e temporalidades urbanas na Amazônia ribeirinha: mudanças e permanências a jusante do rio Tocantins. *Acta Geográfica*, Boa Vista, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, p. 117-133, 2011.

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. (org.). Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Marabá e Los Angeles.* São Paulo: Expressão Popular, 2016.

UFOPA. Universidade Federal do Oeste do Pará. *Pró-reitoria de ensino (PROEN)*. Santarém: UFOPA, 2018. Disponível em: <http://www.ufopa.edu.br/ufopa/>. Acesso em: 10 maio 2019.

VICENTINI, Y. *Cidade e história na Amazônia*. Curitiba: Ed. UFPR, 2004.

VIEIRA, R. CS Club, franquia da renomada Carmen Steffens, reinaugura em Itaituba. *Portal Giro*. Itaituba, 6 ago. 2018a. Disponível em: <https://giroportal.com.br/cs-club-franquia-da-renomada-carmen-steffens-reinaugura-em-itaituba/>. Acesso em: 05 jul. 2019

VIEIRA, R. Itaituba ganhará shopping para mais de 50 lojas. *Portal Giro*. Itaituba, 8 mar. 2018b. Disponível em: <https://giroportal.com.br/itaituba-ganhara-shopping-para-mais-de-50-lojas1/>. Acesso em: 20 maio 2019.

VIEIRA, R. SEMDAS realizará mais uma edição do casamento comunitário em Itaituba. *Portal Giro*. Itaituba, 2 jul. 2019. Disponível em: <https://giroportal.com.br/semdas-realizara-mais-uma-edicao-do-casamento-comunitario-em-itaituba/>. Acesso em: 05 jul. 2019.

VIEIRA, S. 'Aprovação da área portuária do Maicá dá segurança jurídica a empreendedores', diz prefeito de Santarém. *Portal G1 – Santarém*. Santarém, 14 dez. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2018/12/14/aprovacao-da-area-portuaria-do-maica-da-seguranca-juridica-a-empreendedores-diz-prefeito-de-santarem.ghtml>. Acesso em: 05 jul. 2019.

WALKER, R. T. *et al.* *As contradições do processo de desenvolvimento agrícola na Transamazônica*. Belém: Embrapa Amazônia Oriental, 1997. 117p.

APÊNDICE A – Formulário de coleta de dados das clínicas médicas

LEVANTAMENTO DE CAMPO OUTUBRO/2018

DISCENTE: ELIANA SOUZA MACHADO SCHUBER

ORIENTADOR: PROF. DR. SAINT-CLAIR TRINDADE JR.

TESE: As transformações socioespaciais impostas ao ambiente urbano amazônico, durante o período neodesenvolvimentista, repercutiram na emergência de uma cidade média amazônica.

DADOS DAS CLÍNICAS MÉDICAS

Clínica:		
Endereço:		
Especialidades Médicas: (Atendimento diário marcar com X; atendimento semanal marcar com O e atendimento mensal com /).		
1. Acupuntura 2. Alergia e Imunologia 3. Anestesiologia 4. Angiologia 5. Cancerologia 6. Cardiologia 7. Cirurgia Cardiovascular 8. Cirurgia da Mão 9. Cirurgia de Cabeça e Pescoço 10. Cirurgia do Aparelho Digestivo 11. Cirurgia Geral 12. Cirurgia Pediátrica 13. Cirurgia Plástica 14. Cirurgia Torácica 15. Cirurgia Vascular 16. Clínica Médica 17. Coloproctologia 18. Dermatologia	19. Endocrinologia e Metabologia 20. Endoscopia 21. Gastroenterologia 22. Genética Médica 23. Geriatria 24. Ginecologia e Obstetrícia 25. Hematologia e Hemoterapia 26. Homeopatia 27. Infectologia 28. Mastologia 29. Medicina de Família e Comunidade 30. Medicina do Trabalho 31. Medicina de Tráfego 32. Medicina Esportiva 33. Medicina Física e Reabilitação 34. Medicina Intensiva 35. Medicina Legal e Perícia Médica	36. Medicina Nuclear 37. Medicina Preventiva e Social 38. Nefrologia 39. Neurocirurgia 40. Neurologia 41. Nutrologia 42. Oftalmologia 43. Ortopedia e Traumatologia 44. Otorrinolaringologia 45. Patologia 46. Patologia Clínica/Medicina Laboratorial 47. Pediatria 48. Pneumologia 49. Psiquiatria 50. Radiologia e Diagnóstico por Imagem 51. Radioterapia 52. Reumatologia 53. Urologia
Especialidades Diversas		
<input type="checkbox"/> Fisioterapia <input type="checkbox"/> Fonaudiologia <input type="checkbox"/> Quimioterapia <input type="checkbox"/> Odontologia		<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____
Atende SUS?		<input type="checkbox"/> SIM (grifar serviços) <input type="checkbox"/> NÃO
Convênios atendidos:		
<input type="checkbox"/> Nenhum <input type="checkbox"/> ALUBAR <input type="checkbox"/> ASACELPA <input type="checkbox"/> AERONAUTICA <input type="checkbox"/> BRADESCO SAÚDE <input type="checkbox"/> CASF <input type="checkbox"/> EMBRATEL <input type="checkbox"/> GARANTIA SAÚDE <input type="checkbox"/> GOLDEN CROSS <input type="checkbox"/> IASB(IPAMB) <input type="checkbox"/> MEDSERVICE <input type="checkbox"/> PETROBRAS PETROLEO	<input type="checkbox"/> AMAZÔNIA SAÚDE <input type="checkbox"/> AMIL <input type="checkbox"/> ASPARA <input type="checkbox"/> BANCO CENTRAL <input type="checkbox"/> CASEMBRAPA <input type="checkbox"/> CASSI <input type="checkbox"/> FUSEX <input type="checkbox"/> GEAP <input type="checkbox"/> IASEP <input type="checkbox"/> MARINHA <input type="checkbox"/> PAME <input type="checkbox"/> PETROBRAS DISTRIB.	<input type="checkbox"/> POSTAL SAUDE (CORREIOS) <input type="checkbox"/> SAÚDE CAIXA <input type="checkbox"/> SEPACO <input type="checkbox"/> SERPRO <input type="checkbox"/> SUDAM <input type="checkbox"/> SULAMERICA <input type="checkbox"/> TRF <input type="checkbox"/> TRT <input type="checkbox"/> TELOS <input type="checkbox"/> UNIMED <input type="checkbox"/> VALE/PASA <input type="checkbox"/> outro _____
Possui convenio com outros municípios?		<input type="checkbox"/> SIM. Quais? <input type="checkbox"/> NÃO
Possui serviço de internação?		<input type="checkbox"/> SIM. Quantos Leitos? <input type="checkbox"/> NÃO
Possui UTI?		<input type="checkbox"/> SIM. Quantos Leitos? <input type="checkbox"/> NÃO
Data de abertura (inauguração)		

APÊNDICE B – Formulário de coleta de dados dos loteamentos urbanos

LEVANTAMENTO DE CAMPO OUTUBRO/2018

DISCENTE: ELIANA SOUZA MACHADO SCHUBER

ORIENTADOR: PROF. DR. SAINT-CLAIR TRINDADE JR.

TESE: As transformações socioespaciais impostas ao ambiente urbano amazônico, durante o período neodesenvolvimentista, repercutiram na emergência de uma cidade média amazônica.

DADOS DOS LOTEAMENTOS

Empreendimento:						
Empresa:						
Sede da empresa:						
Capital local? () SIM () NÃO () MISTO						
Endereço:						
Data de lançamento:						
Data início da obra:						
Área total do empreendimento:						
CARACTERIZAÇÃO DOS LOTES:						
TIPO:	QUANTIDADE	TAMANHO PADRÃO	ÁREA MÉDIA UNITÁRIA	QUANT. CONSTRUÍDO	QUANT. VENDIDA	PREÇO MÉDIO/ M²
Residencial						
Comercial						
Industrial						
Institucional						
Área verde						
ATRATIVOS PROMOCIONAIS:						
OPÇÕES DE FINANCIAMENTO/ PARCERIAS COM INSTITUIÇÕES BANCÁRIAS:						
INFRAESTRUTURA PRÓPRIA						
() Abastecimento de água			() Pavimentação			
() Redes de Esgoto			() Iluminação pública			
INFORMAÇÕES ADICIONAIS						

APENDICE C – Roteiro de entrevista semiestruturada**ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA JUNTO AOS AGENTES
LOCAIS DE ITAITUBA/PA**

ENTREVISTADO: _____

- 1 Qual a importância da cidade de Itaituba para a sub-região do Tapajós?
- 2 O governo federal direcionou vários projetos (Hidrelétrica, Portos, Ferrovia) que impactam diretamente o município de Itaituba. Como você avalia esse processo?
- 3 Para o senhor, esses projetos trazem desenvolvimento para o município de Itaituba e a sub-região do Tapajós?
- 4 Existe algum tipo de parceria (projetos, ações, programa e incentivos) da entidade que representa com as empresas portuárias? Se sim, como estas se realizam?
- 5 Como você avalia a capacidade de atuação (técnica, financeira e institucional) da entidade que representa referente às demandas que lhes são postas pela nova dinâmica em estabelecimento na cidade?
- 6 Você tem alguma consideração a mais para fazer?

DESIGN DO PROJETO DE PESQUISA

Discente: Eliana S Machado Schuber

Orientador: Prof. Dr. Saint-Clair C. da Trindade Jr.

**APÊNDICE D – Design do Projeto de Pesquisa**