

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

VICTORIA CHAVES RIBEIRO

Territorialização do capital: impactos da expansão da soja, em Miritituba, Itaituba -  
Pará

**São Paulo**  
**2023**

## **VICTORIA CHAVES RIBEIRO**

Territorialização do capital: impactos da expansão da soja, em Miritituba, Itaituba -  
Pará

Trabalho de Graduação Integrado (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dra. Valéria de Marcos

## **Agradecimentos**

Dedico este trabalho a todas as populações amazônicas que (re)existem cotidianamente contra os interesses dos grandes capitalistas. Aqueles que com muitos saberes ancestrais, de vida e de manejo, resistem aos conflitos por terra e territórios e (re)produzem suas territorialidades. Que a luta pela Reforma Agrária e pela Demarcação de Terras cresça até a total concretização de seus sonhos.

Dedico este trabalho a Rodrigo Santiago; sem o seu conhecimento nas revisões cartográficas muito do que está aqui não seria possível. Agradeço a sua parceria, paciência e desempenho em tudo que faz.

Dedico também aos amigos que a FFLCH me presenteou, que contribuíram com conversas, trocas de experiências e me acolheram no procedimento deste trabalho, em especial aos queridos: Wesley, Maria Clara, Lucas, Davi, Mateus, Mariana e Lívia e Gabriela Monteiro.

Dedico este trabalho à minha mãe e à minha avó, Lucineia e Dora. As pessoas que sempre apoiaram as minhas escolhas e, pacientemente, aguardaram a finalização deste trabalho. Obrigada por tudo.

Por fim, dedico e agradeço imensamente à Valéria de Marcos, minha orientadora, e inspiração durante todos os anos da minha graduação. Obrigada por todas as oportunidades acadêmicas e integridade como docente do Departamento de Geografia, foi uma honra ser a sua aluna.

## RESUMO

RIBEIRO, Victoria Chaves. **Territorialização do capital: impactos da expansão da soja, em Miritituba, Itaituba - Pará.** 2023. 60f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

Esta pesquisa é resultado do estudo dos impactos causados pela expansão da soja na Amazônia, no oeste do Pará, em Miritituba, no município de Itaituba. Através do estudo das transformações territoriais na Amazônia — a partir da ditadura militar com políticas de integração nacional — é possível identificar elementos de colonização presentes até os dias atuais na região.

A presente pesquisa requisitou o uso de dados e levantamentos cartográficos, foram realizados estudos sobre o transporte e a evolução da população urbana da região estudada, junto à obtenção de relatos em portais de notícias e relatórios de conflito da Comissão Pastoral da Terra (CPT).

Dessa forma, esta pesquisa reflete os impactos do monopólio capitalista na Amazônia, que contraditoriamente cria condições para as populações camponesas reproduzirem-se, apesar das violências em curso.

Palavras-chave: Território; População Amazônica; Campesinato; Agronegócio; Conflitos Agrários.

## ABSTRACT

RIBEIRO, Victoria Chaves. **Territorialization of capital: impacts of soy expansion, in Miritituba, Itaituba - Pará.** 2023. 60f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

This research is the result of the study of the impacts caused by agribusiness in western Pará, in Miritituba in the municipality of Itaituba. Through the study of territorial transformations in Amazon — from the military dictatorship to national integration policies — it is possible to identify elements of colonization that are still present in the region nowadays.

The present research required the use of data and cartographic surveys; studies were carried out on the transport and evolution of the urban population of the region studied, together with obtaining reports on news portals and conflict reports from the Pastoral Land Commission (CPT).

Thus, this research reflects the impacts of the capitalist monopoly in Amazon, which contradictorily creates conditions for peasant populations to reproduce, despite the ongoing violence.

Palavras-chave: Territory; Amazonian population; Agribusiness; Agrarian Conflicts.

## **Lista de siglas e abreviaturas**

CPT - Comissão Pastoral da Terra

ETC - Estação de Transbordo de Carga

FUNAI - Fundação Nacional dos Povos Indígenas

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PDS - Plano de Desenvolvimento Sustentável

SPVEA - Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia

SUDAM - Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

TI - Terra Indígena

## SUMÁRIO

<b>Introdução</b>	<b>7</b>
<b>Capítulo 1 - A trajetória geoeconômica da soja no território brasileiro</b>	<b>10</b>
1.1 A produção de grãos no Brasil	10
1.2 Estratégias do agronegócio para a produção e circulação de grãos	16
1.3 A organização do território na lógica do monopólio da produção	18
<b>Capítulo 2 - O estabelecimento da estrutura logística sojeira no território da Amazônia</b>	<b>24</b>
2.1 Instalação da infraestrutura logística para escoamento da soja pela Amazônia	24
2.2 Logística do agronegócio no Médio Tapajós	27
2.3 Amazônia: território de quem?	31
<b>Capítulo 3 - Impactos da instalação das Estações de Transbordo no Rio Tapajós, Miritituba/PA</b>	<b>37</b>
3.1 O conflito por terra e as contradições entre o campesinato e o agronegócio	37
3.2 A situação das populações amazônicas no Vale do Tapajós - Protocolo de Consulta	43
<b>Referências bibliográficas</b>	<b>49</b>

## Introdução

O território amazônico tem sido disputado desde o inicio dos tempos do Brasil. As suas populações multifacetadas; camponeses, ribeirinhos, indígenas, quilombolas, seringueiros, pescadores, e tantas outras no Vale do Tapajós, configuram diversos territórios e contradições. Influenciada pela minha experiência no Programa Unificado de Bolsas (PUB), no projeto *DocumentAGRO: Terra em Cana*, sob a orientação da Valéria de Marcos, onde analisamos os impactos do cultivo da cana de açúcar enquanto commodity, o objetivo deste trabalho foi fazer uma análise da atual situação do Médio Tapajós, com foco em Miritituba, distrito de Itaituba-PA, o qual, hoje, é o principal eixo logístico para exportação de grãos para Europa e China.

Para contextualizar a região estudada, na primeira parte do trabalho foram utilizados os conceitos de território e espaço de Raffestin (1993) e a perspectiva da regionalização brasileira de Corrêa (2010). Neste capítulo, tendo em vista que, a construção de rodovias, como a Cuiabá-Santarém, e portos, como os de Miritituba, que brutalmente impactam a região estudada para facilitar o escoamento de grãos para o exterior, apresento a reflexão sobre a expansão das fronteiras agrícolas. Na qual, a Amazônia inserida como eixo do agronegócio da soja oriunda da produção no Centro-Oeste, tira o foco de escoamento do Sudeste-Sul, razão que me fez querer compreender a produção, sobretudo no Mato Grosso (maior produtor de soja do Brasil). Para tal, Martins (1996) contribui com as definições de frente pioneira e de expansão para entender as transformações socioterritoriais na Amazônia com a participação do Estado. A exemplo, em sua colonização mais recente, do Plano Nacional de Integração (PIN) da ditadura militar, marcado pela construção de estradas e rodovias, invasão de aldeias indígenas e pela permissão da entrada de empresas estrangeiras em território nacional. Nessa análise, também verifiquei o processo de instalações da infraestrutura logística para escoamento da produção, a partir das obras de Oliveira Neto; Théry, H (2018) e Conceição (2017).

Miritituba é um distrito pertencente ao município de Itaituba/PA, e está localizado à margem direita do Rio Tapajós, faz parte de uma das rotas mais importantes para o escoamento de grãos (soja e milho) do Centro-Oeste. De Mato Grosso, via BR-163 (Cuiabá-Santarém), até a chegada às Estações de Transbordo

de Carga (ETCs), em Miritituba, diversos impactos são “deixados” no meio do caminho. No entanto, esses impactos estão na realidade da vida das populações amazônicas desde a projeção de portos, hidrelétricas, garimpos ilegais, etc. Através da identificação de relatos sobre a situação dos ribeirinhos do Rio Tapajós, o afronte aos seus modos de vida, por parte dos grandes empresários, se inicia desde o pedido de licenciamento ambiental para instalação na área, cujo maior impacto é a posição em áreas de influência de territórios indígenas e ribeirinhos. Como resultado, impacta diretamente o cotidiano e a manutenção daquelas pessoas naquele território.

Algumas questões nortearam o desenvolvimento do segundo capítulo deste trabalho, a reconhecer: Quando o Vale do Tapajós tornou-se rota do agronegócio? Por que Miritituba é relevante para o escoamento de commodities (grãos)? Quais as relações de poder que definem a formação daquele território?

Na segunda parte, tratei de refletir a colonização moderna na Amazônia, facilitada pelos projetos do Plano de Integração Nacional (PIN) e dos I e II PND (Programas Nacionais de Desenvolvimento) durante a ditadura militar, o qual facilitou o acesso à terras por parte de grandes grupos econômicos. No período, sob a influência da ideologia de segurança nacional norte-americana, em que era necessário integrar o Brasil para não entregar aos comunistas, o falso imaginário de “vazio demográfico”, discurso impulsionado pelos militares, repercutiu na ocupação dos territórios amazônicos por projetos de desenvolvimento. Assim, desde a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), do período militar, ao Programa de Aceleração de Desenvolvimento (PAC), de 2007 do governo Lula, os impactos sociais e ambientais, respaldados no discurso de desenvolvimento, corroboram para conflitos e contradições nos territórios.

Tendo em vista que o interesse deste trabalho é compreender os impactos das construções de infraestruturas que favorecem exclusivamente o escoamento de commodities em territórios amazônicos, o Vale do Tapajós é discutido em face da ocupação capitalista a partir do transporte para atender a tal fim. O distrito, em sua origem um aldeamento indígena, transformou-se em alojamento para trabalhadores da construção da Rodovia Transamazônica (BR-230) nos anos 1970; a região estudada tem trechos tanto desta rodovia quanto da Cuiabá-Santarém (BR-163), destacando a região como, historicamente, importante frente econômica de

expansão do agronegócio. As obras de PORTO-GONÇALVES (2001) e OLIVEIRA (2005), são utilizadas como principais aportes para tratar dessa discussão.

A estrutura fundiária brasileira favorece a manutenção dos conflitos no campo. A situação de ilegalidade de terras e a prática da grilagem é uma herança repassada entre os latifundiários. A modernização agrícola trouxe novos elementos de exploração e as obras Oliveira (2005) e (2007) são importantes para entender esse processo.

Por fim, analisei a resistência; a auto-organização das populações da região, impactadas por toda infraestrutura e destruição que esse movimento do escoamento da soja via território amazônico repercutiu. Grandes empresas multinacionais como a Cargill, Bunge, Louis Dreyfus e ADM são protagonistas das Estações de Transbordo de Cargas (ETCs). Na região estudada, o financiamento internacional tem sido utilizado para contaminar os rios, matar os peixes com grãos de soja que caem das embarcações, alterar a paisagem e ameaçar, deslocar ou dizimar, as populações indígenas e ribeirinhas, para no fim, alimentar porcos com soja e milho na China e na Europa (MOREIRA;SANTOS; 2009).

Contradicoriatamente, o capital invade as terras para produzir lucro e cria condições para que elas se reproduzam. Nesse sentido, a resistência no campo brasileiro é a maneira mais efetiva de lutar contra os ataques do Estado e empresas. No entanto, o respeito a essas populações - materializado na integridade de suas terras, etnias e saberes - já deveriam ter sido atendidos a tempos.

As bibliografias utilizadas para compreender o conflito na Amazônia foram, Conceição (2017); Lacerda (2022); Oliveira (1995); (2005), (1991) e, diante da importância dos movimentos sociais contra a ilegalidade que favorece a concentração de terras, na região estudada sobretudo a Comissão Pastoral da Terra (CPT), também utilizei os portais digitais da *CPT* e *Xingu* + a fim de abordar os conflitos mais recentes na região. Os materiais online de movimentos sociais, atuantes na região, foram fundamentais para a identificação de focos de resistência contra as violências nos entornos das rodovias e portos na Amazônia. A CPT, com uma equipe de advogados, por exemplo, cumpre um importante papel nesse sentido, pois são capazes de acolher com aparato judicial em defesa das terras de ribeirinhos e indígenas que, se deslocados de seus territórios, também morrem.

Para procedimentos técnicos, o software QGIS foi utilizado para produção de base cartográfica, e também contribuiu para que eu pudesse ter uma perspectiva

visual do avanço do desmatamento, do aumento da população urbana e da expansão da soja na Amazônia e no Centro-oeste.

## **Capítulo 1 - A trajetória geoeconômica da soja no território brasileiro**

### **1.1 A produção de grãos no Brasil**

A Amazônia contraditória, marcada por conflito e violência, traduzida na contemporaneidade, só pode ser explicada na visão do capitalismo global. Portanto, inicio este capítulo a partir da definição dos conceitos de espaço e território, no qual o espaço possui valor de uso, é tido como matéria-prima, algo que é dado para um fim e/ou prática de possibilidades, e o território onde se projetou um trabalho, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder. (RAFFESTIN, 1993).

Raffestin (1993) revela relações no território permeadas pelo poder. No entanto, não se limita ao âmbito do Estado Nacional, mas também existe em escalas multidimensionais, como o poder dos grupos econômicos, empresas e instituições religiosas. Entre essas diferentes escalas de relações de poder, a religião é abordada pelo autor como uma força invisível, porque se esconde atrás do Poder do Estado. Para ele, essa força invisível é a mais perigosa e existe nas relações humanas diárias realizadas no território. Assim, a compreensão do espaço e das territorialidades é feito a partir da análise das relações de poder presentes nos mesmos, visto que as relações são multidimensionais.

Nas eleições de 2018, que elegeu o Bolsonaro por 4 anos, sua campanha foi fundamentada em consignas como "Deus acima de tudo, Brasil acima de todos" e "Deus, Pátria, Família". Inspirado em símbolos nacionalistas e, no tempo-espacó, de um país cujo congresso tem uma bancada evangélica cada vez maior, tal discurso enraizou-se na população brasileira, e os territórios amazônicos, em todo esse período, foram invadidos, devastados e desordenados. Damares, a então Ministra da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos, teve repetidos discursos higienistas, racistas e genocidas repercutidos no país inteiro, infelizmente inesquecíveis, a respeito das populações indígenas do país.

Os incontáveis discursos de violência contra as populações indígenas, quase que legitimaram a extinção dos yanomamis durante a pandemia, os quais também tiveram as suas Terras Índigenas (TIs) invadidas pelo garimpo ilegal, contaminando os rios, os peixes, e, consequentemente, o Povo, com mercúrio. Nunca um país foi tão envergonhado, violentado e confundido. Após tudo, o presidente responsável

por devistar, saquear e exterminar a Amazônia durante a pandemia, como nunca antes no Brasil, teve 49,1% dos votos válidos, somente 2% atrás de Lula (PT), que recebeu 50,9% dos votos válidos.

Os espaços da Amazônia brasileira, no viés das relações de poder de seus territórios, (historicamente) desde a colonização do século XVI, foram objetos de cobiça. Essa história de ocupação, com jesuítas e navegações, todos os brasileiros conhecem. No entanto, os projetos de colonização não tiveram fim neste período da história da humanidade.

Mais recentemente, a partir do século XX, um dos fundamentos da colonização moderna foi "...adotada como uma política sistemática de remoção de trabalhadores das regiões de tensão social do Nordeste para Amazônia" (Integrar para não Entregar). Nesse sentido, os projetos de integração nacional, de colonização da Amazônia durante o Governo Militar, passam a alterar o espaço, em especial a partir da construção da Transamazônica e dos projetos de infraestrutura; para o município estudado, o PIC Itaituba/PA construídos pelo INCRA.

Outra nomenclatura passou a justificar as transformações no campo brasileiro e na região paraense estudada: o desenvolvimento. Sabe-se, portanto, que até a década de 1960 a vida das populações amazônicas eram organizadas em torno dos rios. Dessa forma, o conhecimento adquirido pelo campesinato naquele território não dissocia sociedade de natureza; a importância do rio é símbolo de vida para aqueles habitantes. No entanto, sobretudo nos últimos anos, os interesses capitalistas têm impactado a realidade da população que ali reside. No Rio Tapajós, a nova geografia aponta uma região muito mais urbana e ocupada territorialmente pelo capital, representadas, por exemplo, pelo corredor logístico usado para escoamento de commodities presente no Tapajós, representado tanto pelos terminais graneleiros de soja em Santarém quanto pelas ETC's em Miritituba.

A história de exploração dos territórios amazônicos datam de velhos tempos, que ainda ecoam os seus conflitos. A começar pelos séculos XV e XVI, pela ocupação da Amazônia sob o signo de uma disputa territorial colonial, engendrada pelos holandeses, franceses, ingleses, portugueses e espanhóis. As marcas dessa primeira colonização registram a civilização ocidental na Amazônia: aldeamento de missões religiosas, devassamento da floresta em busca de especiarias, e mão de obra escravista. Eis estas as manchas da dominação europeia nos primeiros anos

de um Brasil territorialmente invadido, de exploração de sua biodiversidade, dos corpos (pessoas), mas também de fauna e flora.

A partir de 1750, o caráter mercantil da economia local torna-se mais evidente, apontando-se então uma nova fase de adequação da Amazônia a fim de modernizar a região e adequar-se ao domínio português. No período, introduz-se o trabalho escravo da mão de obra negra, o sistema sesmarias (doação de terras) e há estímulo da implantação da pecuária (PORTO-GONÇALVES,2001).

Em meados de 1830, o extrativismo já reconhecia a Amazônia com importância do ponto de vista de exploração dos recursos naturais, pois, no período mencionado, a atividade foi responsável por abastecer o mercado internacional, como na exportação de sapatos e tecidos emborrachados para os Estados Unidos.

O período é essencial para tratar do tema deste trabalho, pois é no contexto da Revolução Industrial que abre-se espaço para o desenvolvimento do rodoviarismo na região, marcada pela demanda da borracha. A partir de então modifica-se a região para um modo de vida urbano (PORTO-GONÇALVES, 2001).

Inegavelmente, os conflitos e violências estabelecidos a partir da nova etapa da Revolução Industrial, legitimam um território de exploração (em curso). O período da borracha foi o mais importante fluxo de povoamento da Amazônia, o Sistema de Aviamento (uma espécie de crédito sem dinheiro) elaborava as relações clientelísticas na região. No entanto, o extrativismo é historicamente uma atividade ligada aos caboclos e indígenas, assim, esse e os demais processos que intensificaram a economia na região contraditoriamente “revelaram” os conflitos entre seringueiros, migrantes nordestinos, negros e indígenas, desvendando assim o mito do vazio demográfico, consigna que vai incentivar a colonização da Amazônia no século XXI (PORTO-GONÇALVES,2001).

As infraestruturas de rodovias, crescentes na região amazônica entre as décadas de 1950 e 1970, foram essenciais para o deslocamento de grãos, mas tiveram início para atender a demanda do cultivo da borracha, pois as aberturas de rodovias na região datam do período dos seringalistas.

Uma das principais infraestruturas que permitem o deslocamento da produção de grãos no Brasil são as rodovias, construídas em grande número entre as décadas de 50 e 70 com objetivo de romper os isolamentos das regiões e permitir uma integração territorial, tendo

ocorrido o deslocamento da frente pioneira com incentivos do Estado  
(OLIVEIRA NETO, T.; THÉRY, H, 2018)

Na Amazônia, a extração da borracha foi de grande interesse dos grupos econômicos no final do século XIX e início do século XX, no entanto, para compreender como o capital se territorializa na Amazônia dentro da lógica da modernização agrícola, tratarei de concentrar as reflexões a partir dos processos que se deram na ditadura militar brasileira, cuja ação do Estado corroborou a colonização moderna da Amazônia.

De grande importância nesta dinâmica de territorialização do capital na Amazônia, os projetos agropecuários e agroindustriais incentivados pela Sudam fazem parte de outra etapa de ocupação.

O marco inicial de mudanças das políticas públicas implantadas na Amazônia, especificamente a partir dos governos militares pós-64, foi a transformação da SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia – em uma nova lógica de valorização da região, a Sudam (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia). Um dos slogans desta fase foi “Integrar para não Entregar”. (OLIVEIRA, 2005).

De acordo com Oliveira (2005), a economia brasileira foi alimentada por uma ideologia externa, sob condição de interesses internacionais sobre a Amazônia. Destaca-se no entanto a geopolítica da integração nacional, cujo intuito era o desenvolvimento das três grandes regiões geoconômicas brasileiras – Centro-Sul, Nordeste e Amazônia.

O Centro-Sul deveria solidificar os processos de industrialização e agricultura modernizada, além de participar do esforço nacional de “desenvolvimento do Nordeste”, via industrialização, e da ocupação, via “Operação Amazônia”, da região amazônica. Os militares entendiam que o desenvolvimento regional só seria possível pela reestruturação dos órgãos de planejamento regional, o que aconteceu com a Sudene e com a Sudam, sucessora da SPVEA. As justificativas partiram de uma concepção da Amazônia como um “vazio” a ser “rapidamente” ocupado. E assim se justificou a lei 5.173, de 27/10/66: Os problemas com que se defronta o Nordeste emanam de fatores próprios, tais como as pressões sociais geradas em uma região de solo e clima adversos, onde se agita uma população de cerca de 25 milhões de habitantes. Já na Amazônia, os traços dominantes do seu meio físico estão contidos na exuberante cobertura

florestal e no emaranhado de grandes rios que a cortam; excluído o Estado do Maranhão, a região é, quanto às dimensões geográficas, quase quatro vezes maior que o Nordeste, e seus escassos 3 milhões de habitantes não alcançam sequer a densidade demográfica de um por km<sup>2</sup>. (Oliveira, 2005, p.69)

Alguns fatores colaboraram para o sucesso da implantação de projetos de colonização nos governos da ditadura militar. Em primeiro lugar, a construção de uma ideologia de segurança nacional, com acordos militares assinados entre Brasil e Estados Unidos, no contexto da Guerra Fria, em que se a Amazônia não fosse “integrada” ao Brasil seria entregue aos soviéticos. No entanto, a realidade do período “entregou” o Brasil para os Estados Unidos, tendo em vista o capital norte americano territorializando-se em nosso solo (exploração dos recursos naturais).

Também os discursos impulsionados pelos governos militares apresentavam uma região de imenso vazio demográfico, embora esta nunca tenha sido a realidade da Amazônia. Os governos militares passaram a impor a ideologia de “segurança com desenvolvimento” (OLIVEIRA, 2005, p. 69), transformando a região, sob a dinâmica de uma nova divisão do trabalho.

Os objetivos de integrar a Amazônia ao restante da economia nacional desencadeou a construção de infraestruturas para a produção e circulação de mercadorias, favorecendo a implantação dos projetos agropecuários na Amazônia do século XX. De acordo com Oliveira (1995), esta também pode ser considerada uma maneira estratégica dos militares patrocinarem o acesso à terra na região pelos grandes grupos econômicos.

A corrida pelo controle da Amazônia está baseada em dois processos: o monopólio da propriedade privada do solo, e o monopólio dos recursos naturais. Apesar de inseridos na mesma lógica, os processos têm características, temporalidade e territorialidade distintas (OLIVEIRA, 2005). Esses mecanismos estão relacionados à articulação entre as políticas territoriais do Estado, como abertura de eixos rodoviários e incentivos fiscais, assim como à implantação dos grandes projetos agropecuários. Além disso, também está relacionado ao acesso dos grupos econômicos nacionais e ou internacionais aos recursos minerais da Amazônia. Diante disso, é importante reconhecer que a abertura das novas frentes

de ocupação na Amazônia está envolvida no caráter contraditório da formação da estrutura fundiária no Brasil (2005, p.68).

Assim, para dar apoio a esse processo, foram implantadas políticas territoriais como o Programa de Integração Nacional (com a construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém), o Proterra, o Polamazônia, o Polocentro, o Polonoroeste, entre outros. O território capitalista na Amazônia foi estabelecido sob a lógica dos monopólios, produzindo frações territoriais, regiões distintas na Amazônia brasileira. O norte mato-grossense é exemplo dessa diferença histórica. (OLIVEIRA, 2005, p.74)

As menções enganosas e ideologias estrangeiras foram recursos utilizados para ocupar a região amazônica no século XX. O desenvolvimento foi utilizado como “discurso de acalanto” frente a um cenário de guerra em construção: desmatamento para abertura de rodovias, deslocamento de populações indígenas e ribeirinhas, uso dos rios para instalação portuária, entre outras explorações e violências.

## **1.2 Estratégias do agronegócio para a produção e circulação de grãos**

O sucesso da produção e circulação da soja, no Brasil, é totalmente dependente da inserção da tecnologia nos modos de produção capitalista.

A commodity da soja possui etapas que vão do cultivo ao escoamento. Nesta primeira etapa, a ciência para alterações genéticas, que permite a produção em regiões antes desafiadoras desse ponto de vista, e a inserção de maquinários agrícolas facilitam a produção da mercadoria (OLIVEIRA NETO, T.; THÉRY, H, 2018). O escoamento depende de sistemas de engenharia, como as instalações portuárias em Miritituba, em pleno Rio Tapajós, que possibilitam a circulação da produção da soja entre regiões brasileiras, para atender a demanda local, e deslocamentos internacionais, de acordo com as estratégias do agronegócio.

A produção e circulação de grãos no Brasil passou por diversos deslocamentos ao longo de 60 anos, desde o início de sua produção comercial. No final da década de 1960, dois fatores internos levaram o Brasil a considerar a soja um produto comercial, fato que posteriormente moldou o padrão da produção mundial de alimentos. Naquela época, o trigo era a principal cultura no sul do Brasil, e a soja tornou-se uma escolha favorável para cultivar no verão. As necessidades da

pecuária de suínos e aves são outros fatores que incentivam a produção da soja no país, pois naquela década havia demanda por farelo de soja para alimentar os animais e impulsionar o mercado (CONTINI, 2018).

Assim, no decorrer dos anos a partir de então, a produção comercial da soja tornou-se uma necessidade estratégica, e teve como facilitadores a criação de políticas públicas para possibilitar a territorialização do capital com a entrada de capital estrangeiro para financiar a fluidez da mercadoria, através da construção de engenharias de escoamento, como a abertura de rodovias, instalações portuárias com função exclusiva para uso do agronegócio. Para elucidar o contexto, veja o mapa produzido (Figura 1), que indica a expansão da produção da soja no território brasileiro:

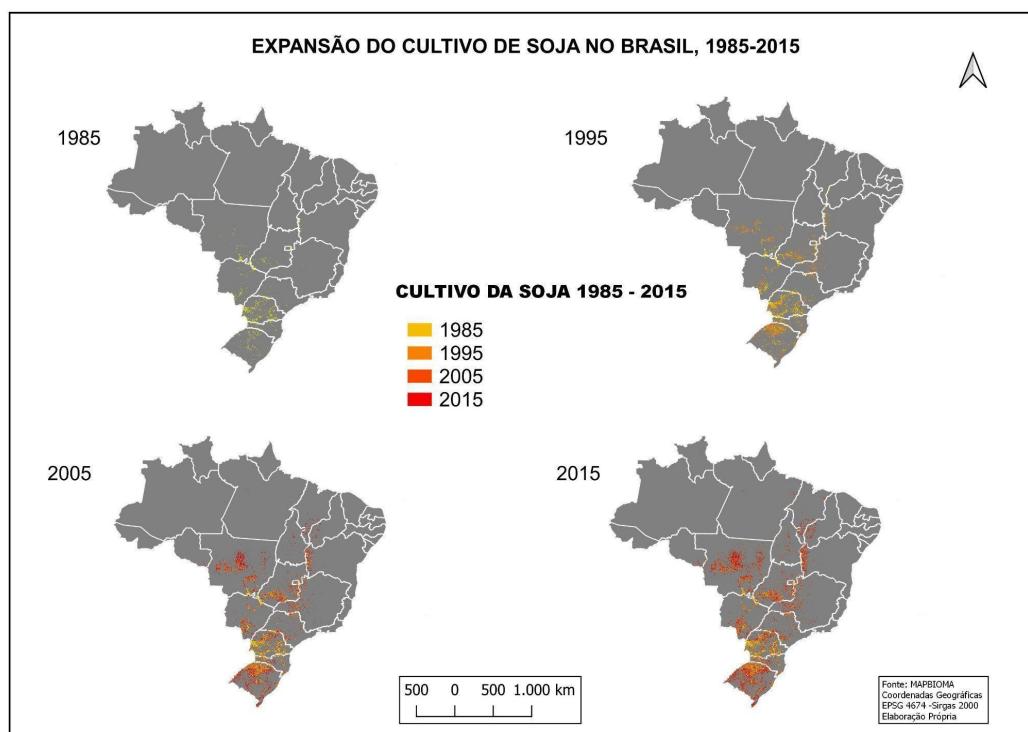


Figura 1: Expansão do Cultivo de Soja no Brasil no período 1985-2015

O agronegócio a partir dos anos 2000, traz novos elementos para a configuração da região, sobretudo com a representatividade do Brasil no mercado agropecuário mundial. A produção agrícola se caracteriza por nova racionalidade

econômica, de expansão dos mercados, incorporando novas relações de vida. O uso da terra se dá como mercadoria, criando uma nova sociabilidade fundada no mercado.

### **1.3 A organização do território na lógica do monopólio da produção**

A modernização agrícola no século XXI traz consigo o agronegócio na Amazônia, que tem alterado não somente o espaço de produção mas também o modo de vida das populações indígenas e ribeirinhas.

O agronegócio figura como o setor de maior relevância para o processo de estabilização da economia nacional. A importância de sua participação no PIB, nos volumes de exportação e contribuição no controle da inflação são os argumentos que são oferecidos diariamente para manutenção do investimento de capital privado e público no campo.

Com a entrada do agronegócio na Amazônia, especialmente a partir de 1997 ocorreram transformações no campo da produção, mas também no modo de vida do campesinato da região. O conflito dessas transformações nos territórios ocorre devido à lógica do agronegócio de que para atingir sua produção em larga escala, o capital precisa de terras, logo, são transformadas exclusivamente em propriedade privada para acumulação e reprodução ampliada do capital. Portanto, a territorialização do capital, através da ação cumulativa de capital impede que o campesinato utilize o território de modo “consensual” (CONCEIÇÃO, 2017).

As políticas públicas e territoriais, ao longo dos anos a partir do PIN (Programa de Integração Nacional) - a principal iniciativa para nutrir as políticas territoriais - em seu cerne não apenas não se extinguiram, como os projetos de colonização tornaram-se mais elaborados. De acordo com Conceição (2017), os avanços das commodities articularam a economia entre regiões produtoras, ora pelas rodovias, ora pelas hidrovias.

A construção da Transamazônica, nos anos 70, foi a solução para o discurso de que a Amazônia era “desabitada” e rica em recursos naturais. Assim, por um lado, a construção da rodovia tornou-se o sonho e a esperança dos pobres e trabalhadores ansiosos por contribuir para a história, mas também por empresários de setores da economia que enfrentavam problemas econômicos no centro-sul do Brasil. Assim, a partir da abertura da rodovia, famílias foram deslocadas para

viabilizar a construção, e com forte apelo institucional, a abertura da Transamazônica facilitou a exploração dos recursos naturais REIS, N; MARCOS, V; MOREIRA, E. S; 2021).

A rota da BR-163 foi desenvolvida na lógica do monopólio privado, que altera a dinâmica socioterritorial da melhor maneira para a circulação do capital. A rodovia que corta a Amazônia, do estado de Mato Grosso ao Pará, faz parte do desenho da organização territorial da produção, na era do monopólio, cuja demanda internacional e globalizada necessita do aumento de produtividade e competitividade agrícola, transformando as relações de produção e trabalho (OLIVEIRA, 2005).

A ocupação do norte do Mato Grosso por projetos agrícolas incentivados e financiados pela Sudam se deu por meio de grilagem de terras indígenas, que provocaram verdadeiros genocídios (OLIVEIRA, 2016). Sem nenhuma consulta da população indígena, os governos militares foram responsáveis pela consciência no etnocídio perpetrado nesta fase, com diversos projetos de colonização interferindo na realidade daquelas pessoas, desmascarando o mito de vazio demográfico.

O centro-norte de Mato Grosso formou-se como região caracterizada pela presença de grandes projetos agropecuários, por áreas de posseiros regularizados ou não pelo Incra, por projetos privados de colonização e pelas terras indígenas. A região é área de influência da rodovia Cuiabá-Santarém. Nela se impuseram, de um lado, a lógica da articulação entre as empresas de colonização particulares e os colonos e, do outro, a expansão das empresas agropecuárias. Na transversal, a expansão da atividade madeireira. Mas vingou a lógica da colonização como determinante histórico. A expansão recente da cultura da soja trouxe novo componente para a parte sul da região, mas não alterou a lógica anterior. (OLIVEIRA, 2005, p. 73)

Abordar a organização regional do espaço brasileiro é assunto bastante complicado, pois é preciso considerar alguns fatores como a dimensão territorial e complexos e desiguais processos de diferenciação espacial e temporal. Além disso, envolve um ritmo diferente de transição, que parece ter se tornado mais rápido no final do século XX. A partir da década de 1950, processos sociais e econômicos passaram a afetar a organização espacial do Brasil, dando origem, entre outras

consequências, a uma nova regionalização caracterizada por três regiões principais, a saber: Centro-Sul, Nordeste e Amazônia (CORRÊA, 2005).

Corrêa (2005) define que essas regiões podem ser vistas como manifestações de uma nova divisão do trabalho relacionada à dinâmica de acumulação capitalista internacional e da burguesia nacional. Ambos, por sua vez, têm implicações para a natureza e para as organizações espaciais anteriores que se caracterizaram por grandes desigualdades.

Uma vez que a Amazônia brasileira tenha passado por tantas etapas de cobiça e exploração ao longo de mais de 500 anos, as relações de trabalho, de produção e de produção para o autoconsumo, nos territórios dessa região, estão submetidas ao capital financeiro. Enquanto o capital internacional comanda a organização espacial do Brasil, as três regiões principais se diferenciam em aspectos de sua produção e método de produção, enquanto os territórios são desenhados e engendrados para cobrir a necessidade dos grandes capitalistas mundiais.

A nova divisão territorial do trabalho desfaz e refaz a organização espacial e a cada etapa a desigualdade sócio-espacial é refeita; a regionalização é refeita, desfazendo antigas regiões que tiveram existência sob outros processos e condições. Neste aspecto o Brasil é um amplo laboratório de experiências já realizadas e a se realizarem, isto é, de construção e reconstrução do território. (CORRÊA, 2005).

As três regiões principais se diferenciam em aspectos da divisão do trabalho, da produção e do método de produção. De modo a analisar as transformações socioterritoriais em Miritituba, no oeste do Pará, às margens do Rio Tapajós, observo o Centro-Sul e a Amazônia para desenvolvimento deste trabalho.

O Centro-Sul é o "core" do Brasil, ou seja, há protagonismo econômico e político diante dos principais centros de gestão do país, densa rede de circulação, concentração de indústrias, concentração de renda e é a principal área pecuária do país, considerada a área mais afetada pelo processo de modernização agrícola; pois é a região em que houve muitos investimentos técnicos. O Centro-Sul é a região que mais possui estradas, cidades, hidrovias e formas espaciais (CORRÊA, 2005, p.204).

A Amazônia, por sua vez, é uma consequência da integração nacional ocorrida em 1970, que significou a apropriação dos recursos naturais; minerais, madeira, etc. (inclusive a própria terra, ocupada por grandes corporações nacionais e multinacionais); dizimação física e cultural de indígenas; fluxos migratórios para a região; construção, núcleos de mineração e de transformação industrial; construção de hidrelétricas, aeroportos, portos; as transformações da integração ao mercado do Centro-Sul, através de rodovias ligando a região à Amazônia, sendo a primeira a rodovia Belém-Brasília; e os diferentes tipos de conflitos sociais entre grandes corporações capitalistas, o latifundiário capitalistas, populações indígenas e camponeses (CORRÊA, 2005)

Muitos projetos de construção de rodovias foram efetivados ao longo dos incentivos da Sudam. Os projetos agropecuários impactaram diretamente as populações indígenas e camponesas. Após a ditadura militar, os conflitos no campo estavam instaurados, com inúmeros homicídios contra camponeses e ativistas, como o de Chico Mendes em 1988, nos incontáveis assassinatos de indígenas e nas migrações de mão de obra barata envolvendo Nordeste, Centro-Sul e Amazônia. Os anos 1990 em diante apresentaram a Amazônia como última fronteira agrícola. Martins (1996) define a fronteira por conflitos sociais, protagonizados na Amazônia por posseiros, garimpeiros, indígenas, missionários e colonos. As distintas concepções entre frente pioneira e frente de expansão se expandem por todo o território brasileiro, e trata-se de modos de ser e de viver em um espaço.

Nesse sentido, o autor trata de duas frentes para compreender os conflitos agrários presentes na Amazônia, Frente Pioneira e Frente de Expansão, trata-se de modos de ver a fronteira. Desde os anos 40, os conhecimentos da Geografia são utilizados como instrumento de poder nas ciências humanas. A frente pioneira, associada a trajetórias econômicas, pôde ter como contribuição, a partir dos anos 50, os estudos da Antropologia ao definir essas frentes de deslocamento e das atividades econômicas associada ao mercado como frente de expansão (MARTINS, 1996). Nesse sentido, o autor destaca que "a categoria mais vasta e apropriada para a reflexão sociológica é a de frente de expansão porque ela se refere a lugar e tempo de conflito e de alteridade" (1996, p.27).

Portanto, a primeira, Frente Pioneira, faz referência a empresários, fazendeiros, comerciantes, camponeses e empreendedores, personificada

sobretudo no Fazendeiro e no Estado, onde a aliança consistente entre esses personagens e o desdobramento é o controle total das terras, e a terra tida como mercadoria. A Frente de Expansão envolve populações indígenas, populações pobres não-indígenas, garimpeiros, seringueiros, etc. O impacto entre essas duas frentes repercute em conflitos agrários em toda a região amazônica. Tendo em vista que a Frente Pioneira exclui o trabalhador da terra, quando este reage é quando há o conflito de terra (MARTINS, 1996).

A primeira é definida economicamente como a presença do capital na produção, que desencadeia a modernização, enquanto a frente de expansão é um conceito de ocupação espacial sem a intermediação do capital, como a reprodução de camponeses e indígenas, sob diferentes modos de produção.

Portanto, o que temos, nas duas definições, é, antes de tudo, modos de ver a fronteira, diferentes entre si porque são diferentes, nos dois casos, os lugares sociais a partir dos quais a realidade é observada: o do chamado pioneiro empreendedor e o do antropólogo preocupado com o impacto da expansão branca sobre as populações indígenas. Esse antropólogo não vê a frente de expansão como sendo apenas o deslocamento de agricultores empreendedores, comerciantes, cidades, instituições políticas e jurídicas. Ele inclui nessa definição também as populações pobres, rotineiras, não-indígenas ou mestiças, como os garimpeiros, os vaqueiros, os seringueiros, castanheiros, pequenos agricultores que praticam uma agricultura de roça antiquada e no limite do mercado. (Martins, 1996)

Os conflitos sociais são resultados do “choque” entre os objetivos da frente pioneira e a frente de expansão. Os projetos de desenvolvimento tiveram continuidade ao longo dos anos 90 e, embora a implantação de infraestruturas deste porte tenha repercutido em violentos conflitos sociais (muitos deles televisionados), não foram interrompidos na virada do século. Muito pelo contrário: a continuidade de programas de colonização sem a consulta pública, de locais da região, transformam arbitrariamente a organização espacial e as territorialidades.

Relevante para o objetivo deste capítulo, o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) foi uma iniciativa do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, criada em 1996. Mas somente em 2007 foi lançada no Brasil, sob o governo de Lula. Durante a primeira década do século XXI, o governo federal adotou o programa a

fim de fomentar uma estrutura de investimentos em infraestrutura em vários setores, incluindo transporte. Neste plano de projeto, a prioridade é dada à rodovia BR-163, cujas obras de pavimentação estavam voltadas para o ordenamento territorial (OLIVEIRA NETO, T.; THÉRY, H, 2018)

Em 2014, a Cuiabá-Santarém, rodovia BR-163, tem 70% de sua área pavimentada. No mesmo ano, foi concluída a construção da Estação de Transbordo de Carga (ETC), na cidade de Itaituba, com o objetivo de receber a produção de grãos do Centro-Oeste e do estado do Pará. Em 2017, Miritituba passa a sediar as Estações de Transbordo de Cargas (ETCs) e manifestando um fluxo contínuo de caminhões/carretas graneleiras (OLIVEIRA NETO, T.; THÉRY, H, 2018).

A produção de soja e milho, antes concentrada no Sul do país, se expandiu para o Centro-Oeste entre as décadas de 70 e 80. O bioma de cerrado, até então considerado de baixa fertilidade, com solos não utilizados, passou a ser “útil” a partir das inovações tecnológicas aplicadas no setor agrícola, com estudos agronômicos avançados (THÉRY, 2004a) apud (OLIVEIRA NETO, T.; THÉRY, H, p.289. 2018).

Nesse sentido, o uso das terras nos territórios do país foi (e é) comandado pela ordem do capital e da iniciativa privada. A expansão das frentes pioneiros e de expansão no Brasil estão articuladas em políticas públicas que materializaram, nas décadas passadas, um conjunto de infraestruturas, com destaque para as rodovias. A construção das rodovias BR-364 e BR0-10 deram início à “porta de entrada” entre as regiões Centro-Oeste e Amazônia (OLIVEIRA NETO, T.; THÉRY, H, 2018).

Com esse contexto, nota-se uma combinação dos dois principais fatores: um, a presença do Estado como ente responsável pelo planejamento e pela construção das infraestruturas de circulação; e outro, a presença *a posteriori* das frentes pioneiros, conforme se construía a rodovia. Esse processo, contudo, se desenvolveu a partir da construção das rodovias BR-364 e BR-010, pois, a partir desses dois primeiros eixos de circulação entre a região amazônica e o Centro-Oeste, é que começou a construção das demais rodovias na Amazônia (OLIVEIRA NETO, T.; THÉRY, H, 2018, p.289).

As aberturas de rodovias na Amazônia foram a saída para atrair trabalhadores e projetos econômicos para a região. As políticas territoriais de integração impactou diretamente na extensão e transformações em infraestruturas,

como BR-163 (Cuiabá-Santarém) e a Transamazônica, dois modais presentes na região estudada deste trabalho: Miritituba - Itaituba. Desde então, o território tornou-se mais violento, mas também modificou o comércio de grãos do Mato Grosso, no Centro-Oeste, para a Amazônia.

A expansão dos principais eixos de deslocamento de soja e milho ao longo dos últimos anos, do Mato Grosso para a Amazônia, ocorre no eixo da rodovia BR-163. Tal deslocamento se dá para suprir problemas de logística que os produtores de grãos passam devido ao distanciamento, e a necessidade de deslocar a produção para o norte; onde estão os principais portos exportadores (OLIVEIRA NETO, T.; THÉRY, H, 2018). Portanto, "...a estruturação dos transportes multimodais é fundamental no comércio mundial, e a proximidade das áreas de produção em relação aos portos constitui um elemento territorial decisivo na definição da competitividade" no mercado, incluindo nesse aspecto, a pavimentação de mais de 1000 km da BR-163" (BECKER, 2009, p.100) apud (OLIVEIRA NETO, T.; THÉRY, H, 2018, p. 290).

As novas rotas pelo Norte para escoamento da produção de soja do Centro-Oeste significam uma mudança geográfica em tal função, pois, o escoamento da commodity é deslocado para a Amazônia e o Nordeste, traduzindo na transformação dos territórios a partir da presença de novos portos para facilitar a exportação de grãos, e a estrutura portuária, que torna esse processo mais eficiente para o agronegócio, é denominada Arco Norte (OLIVEIRA NETO, T.; THÉRY, H, 2018). O Arco Norte nada mais é que um projeto que vai ao encontro de interesses políticos e da burguesia nacional, que visa o desenvolvimento econômico da Bacia Amazônica, além da abertura de rodovias e ferrovias para facilitar a expansão do agronegócio na floresta e das rotas logísticas eficientes para os mercados europeu e chinês. A intervenção de iniciativas privadas em projetos de infraestrutura das regiões amazônicas também comanda a territorialização do capital, assim como os seus impactos, na região.

O escoamento de grãos para o porto de Barcarena (PA), parada final para a exportação, é feito pelos rios Tapajós e Amazonas, e pela BR 163. A soja percorre por caminhão pela BR-163, passando pelos estados do MT e PA, até Miritituba, onde encontram-se as ETCs, e depois percorre 1000 km pelo Rio Tapajós até Barcarena. Depois mais 80 km por rios paraenses até o oceano atlântico e segue para Europa e Ásia (OLIVEIRA NETO, T.; THÉRY, H, 2018). Assim, pode-se dizer

que a viabilização para o escoamento de grãos pelo território amazônico está estreitamente relacionada à construção de rodovias, abertura e pavimentação de estradas.

As transformações no território ocorridas ao longo do século XXI, devido a abertura de rodovias e dos fluxos migratórios (forçados ou não), impactam o cotidiano de quem vive na região, e cumpre um papel importante para a logística do agronegócio.

## **Capítulo 2 - O estabelecimento da estrutura logística sojeira no território da Amazônia**

### **2.1 Instalação da infraestrutura logística para escoamento da soja pela Amazônia**

A integração econômica da região amazônica é um marco de concentração fundiária. A política é baseada em incentivos fiscais para grandes empresas com capital comercial e financeiro. Chamado de período de modernização conservadora, o modelo de integração baseado em incentivos fiscais resultou na concentração de terras e renda nas mãos de poucos. Mais tarde, com o abrandamento da ditadura, foi o período mais violento contra os camponeses, tornando-se ainda mais impactante, nos anos 80, com o surgimento da União Democrática Ruralista (ALMEIDA,2010).

A falta de diálogo entre o campesinato e as camadas de poder (políticos, técnicos do governo e cartório) favorecem a grilagem favorece a concentração de terras na Amazônia, marcando a situação fundiária desigual da região. As elites formadas na história da região estiveram ligadas à preservação dos interesses dos latifundiários, que por sua vez praticam a grilagem a fim de atingir mais títulos de terras. A estreita relação entre a elite latifundiária, políticos e cartórios - cujos proprietários muitas vezes são os próprios latifundiários - facilita o acesso ilegal de terras pelo grande capital.

A situação fundiária da Amazônia é um limite para que se possa estabelecer políticas públicas para a região. Nos parcos dados disponíveis não se percebe um diálogo entre as diferentes esferas do poder envolvidas na questão. O que facilita e incentiva a engenharia para o controle de grandes extensões de terras, que envolve políticos, técnicos do governo e cartórios. (ALMEIDA, 2010)

A grilagem acontece no Brasil desde os tempos coloniais. Burlar a lei é uma herança do processo colonial em que o acesso à terra ocorre a partir do descumprimento das leis, da época de sesmarias até os dias de hoje. Dessa forma, tem-se como importante reconhecer que há uma “permissão” jurídica na questão

agrária brasileira em que até hoje não há nenhuma regulamentação a respeito das propriedades legais, o que abre espaço para o acesso irregular à terras por parte do agronegócio.

A mais recente definição, presente na Constituição de 88 diz que o posseiro é aquele que ocupa com sua família a terra e a torna produtiva. No entanto, com a influência de presidentes que praticam a inconstitucionalidade, uma vez que permitem a prática da grilagem e, consequentemente, a concentração de terras. O posseiro também está erroneamente associado a médios e grandes proprietários que colocam empregados em sua fazenda e autodenominam-se de posseiros. Infelizmente a irregularidade no acesso a terras favorece a territorialização do capital da Amazônia.

Dessa maneira, destaca-se diferentes níveis para compreender o processo de ocupação da Amazônia, entre esses os caminhos para conseguir acesso à titulação de terra, assim como as relações comerciais dessas titulações e o envolvimento de segmentos sociais que ocupavam o poder no Estado (OLIVEIRA, 2005, p.72).

Diante disso, reconhece-se que o acesso à terra no Brasil foi desenhado a partir de mecanismos de grilagem e corrupção. De grande importância nesta dinâmica de territorialização do capital na Amazônia, os projetos agropecuários e agroindustriais incentivados pela Sudam fazem parte de mais uma etapa de ocupação (OLIVEIRA, 2005).

A propriedade privada da terra passa a ser a mercadoria que comanda o processo de ocupação, ou seja, a lógica estabelecida é a dos monopólios privados, que desenham a configuração do território amazônico. Entretanto, estando o Brasil inserido nesta nova lógica dos monopólios, um novo momento deveria se abrir a partir da economia brasileira mundializada, demandando assim a elevação das taxas de produtividade da agricultura e o aumento do poder de competitividade.

Porém, a fronteira não reunia condições maduras para tal feito, a chamada modernização do campo iniciou-se pelo Sudeste e Sul, e nesse mesmo contexto expandiu-se as relações de trabalho no campo brasileiro como um todo, contudo, ao mesmo tempo as violências contra esses movimentos foram manifestadas (OLIVEIRA, 2005).

## **2.2 Logística do agronegócio no Médio Tapajós**

Miritituba, localizado na margem direita do Rio Tapajós, é um distrito de Itaituba, oeste do Pará, que faz parte da rota logística do agronegócio. O município de Itaituba passou a ter grande importância para o agronegócio brasileiro devido ao seu potencial logístico, capaz de facilitar o escoamento de commodities. No entanto, até 2016, ano da inauguração dos portos na cidade, grandes instalações como essas eram construídas em cidades maiores, como Santarém.

Embora não seja possível especificar uma data precisa para o início da ocupação em Itaituba, registros indicam as primeiras povoações na área em 1812, com a função comercial. Os portugueses estabeleceram uma colônia na área ao redor da foz do rio Tapajós para garantir a exploração da riqueza extrativa e o domínio territorial contra invasões de outras nações europeias. O local viria a ser vila em 1854 e município em 1856. Em 1930 foi extinto e restaurado como unidade autônoma em 1935 (IBGE, [Sd]) apud (TINOCO, 2019, p.78).

Desde então, Itaituba foi marcada por diversas atividades extrativistas, assim como todo o Baixo Tapajós, perpassando pela produção da borracha, extração do ouro (em 1958), do garimpo e, o declínio dos seringais. A condição de declínio dos seringais alterou a dinâmica de trabalho na região, visto que iniciava-se a contratação de pessoas pelo garimpo, mas também com os anos de ditadura militar, incentiva-se a migração para construção de rodovias e aberturas de estradas.

A exploração do ouro ganha maior destaque na atividade econômica local a partir de 1958 e o início dos garimpos leva ao declínio dos seringais, ao mesmo tempo em que abre aos seringueiros uma nova oportunidade, já que, na fase inicial, os garimpos eram pouco mecanizados, exigiam pouca qualificação e puderam empregar os antigos seringueiros, que passaram a trabalhar tanto como funcionários dos garimpos quanto de forma autônoma, seduzidos pelo sonho do enriquecimento (GASPAR, ELIZETE DOS SANTOS, 1990 apud (TINOCO, 2018, p.78).

Oliveira (1995) expõe que o Vale do Tapajós, região cortada pela Transamazônica, rica em minérios e minerais (ferro, manganês, bauxita, cassiterita, diamante e ouro), foi uma das áreas mais favorecidas pelas políticas de integração; "...um grupo de empresários adquiriu, na área de entroncamento da Transamazônica com a Cuiabá Santarém, 2.000.000 de ha de terras devolutas do INCRA" (1995, p.41).

O período militar cooperou para a construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, projetos inseridos no Programa Integrado de Colonização (PIC). A partir deste período, evidencia-se também o interesse de empresas mineradoras na região, o cenário era de expansão da produção de ouro, alta dos preços das commodities no mercado e incentivo do Estado para a entrada de empresas na região amazônica, especialmente o estado do Pará (TINOCO, 2019).

As políticas de integração da Amazônia transformaram a infraestrutura do país. Simultaneamente, o aumento populacional, oriundo da migração de pessoas para trabalhar nas obras de construção das ferrovias e para fixar-se por meio dos projetos de colonização, assim como o processo de mecanização da atividade de garimpo, impactou a divisão do trabalho na Amazônia (GASPAR, ELIZETE DOS SANTOS, 1990) apud (TINOCO, 2019, p.79).

Itaituba sempre foi foco de desenvolvimento de diversas frentes econômicas nas décadas passadas. De sua herança no minério, à expansão da produção da soja do Mato Grosso, atualmente, a região representa a consolidação do Corredor Logístico do Tapajós, valorizadas sobretudo pelo agronegócio, como através da criação de Estações de Transbordo de Carga (ETCs), que atuam como portos de exportação.

O monopólio, vinculado a propriedade de terra, facilita o acesso a recursos naturais, pois cria relações comerciais que “estruturam” a viabilização do escoamento de commodity. Assim, extensas áreas para produção de soja inseridas em rota privilegiada de escoamento e um posicionamento logístico adequado, que viabiliza a apropriação de mais valia da produção da soja de todo o Centro Oeste, que dependiam do escoamento pelo Sudeste e Sul do Brasil (TINOCO, 2019).

O custo do escoamento pelo norte é inferior ao escoamento pelo sul, com isso, as infraestruturas na região se destacam para a comercialização de commodities para o mercado externo. O corredor logístico é um dos elementos estruturantes do Arco Norte, nome dado a área que compreende o corredor logístico que se coloca como uma alternativa mais barata de escoamento da produção agropecuária do Centro-Oeste.

Entre as iniciativas para viabilizar tal estratégia estão o asfaltamento das rodovias federais BR-230 (Transamazônica) e BR-163 (Cuiabá-Santarém), a viabilização da Hidrovia do Tapajós, interligada ao norte do Mato Grosso, a partir da Cidade de Apiacás, até o Porto de Santarém. Portanto, as Estações de Transbordo

de Carga (ETC's) em Miritituba, na cidade de Itaituba, consolidam o Corredor Logístico do Tapajós como alternativa infraestrutural para o escoamento e a exportação, para a China e Europa, da produção de grãos do agronegócio do Mato Grosso (TINOCO, 2019).

A contradição desta dinâmica é vista, sobretudo, nas transformações socioterritoriais presenciadas na região. Para a construção de vilas, houve a disseminação e remoção de indígenas de suas terras. Posteriormente, outras frentes econômicas atraíram migrantes nordestinos e nortistas para a região amazônica, por sua vez, com a importância intermodal voltada para a logística, Itaituba presencia, hoje, um território configurado em meio a uma urbanização forçada, cujos desdobramentos são o aumento da marginalização; prostituição de mulheres e favelização. Os dados de aumento da urbanização, associados às ocupações recentes em Itaituba, revelam a interpretação das transformações socioterritoriais no último período.

No Vale do Tapajós, a convivência entre as diferentes populações amazônicas não é conflituosa, o conflito é oriundo da concentração de terras e da cobiça dos empresários. A mudança causada pela chegada dos projetos de integração nacional (no período militar), posteriormente a expansão do agronegócio, são responsáveis pelos conflitos que impactam a vida de populações como ribeirinhos, indígenas e quilombolas. Portanto, reconhece-se a importância de entender as populações que residem nesta região como multifacetada, considerando que tanto as populações descendentes dos primeiros habitantes da Amazônia, quanto os colonizadores e imigrantes, desenvolveram um saber sobre aqueles territórios (PORTO-GONÇALVES, 2001). Infelizmente, a realidade dos conflitos persistentes na Amazônia elimina os saberes das populações indígenas, caboclas e camponesas, que em conflito no território amazônida, são marginalizadas. Os efeitos disso, a partir do etnocídio, trazem prejuízos irreversíveis para toda a humanidade.

Contradicoriatamente ao efeito que o agronegócio traz para a burguesia e a economia capitalista, há muito conflito reverberado devido aos incentivos genocidas do Estado para favorecer a entrada de empresas em território nacional. Tendo em vista que o Brasil é um país em que não há segurança alimentar e que presencia um movimento social, como o MST (Movimento dos Trabalhadores sem Terra), que há anos denuncia a ilegalidade da ocupação de terras, "legalizada" pelo jurídico e políticos de "colarinho branco", o agro está longe de ser pop, pois os índices de

assassinatos de lideranças camponesas e o genocídio de indígenas é cada vez mais trágica, sendo este o preço da popularidade do agronegócio. No entanto, a realidade é que as diversas políticas de integração nacional existentes nos períodos, levaram a questão agrária nacional a um novo patamar, na qual, assumidamente, se aconchegam as grandes empresas que até hoje lucram em territórios brasileiros e colocam as problemáticas ambientais e sociais para debaixo do tapete.

Os processos históricos que consolidaram o modelo de desenvolvimento capitalista impuseram ao mundo um padrão sociocultural europeu e norte-americano. Em se tratando da Amazônia brasileira, o aprofundamento desses padrões dominantes repercutiu em situações que podem ser enxergadas, por exemplo, nos discursos sobre a necessidade de dominar a região amazônica em nome do progresso e do agronegócio. Dessa forma, entende-se esta influência para a transformação na organização socioterritorial da região (OLIVEIRA, 2001). Miritituba possui uma grande área portuária cuja função é abrigar as ETC's (Estações de Transbordo de Carga), assim, Bunge/Amaggi, Cargill, Cianport e Hidrovias do Brasil são alguns dos nomes que fazem o uso do Rio Tapajós para exportar a commodity.

O encerramento deste capítulo refere-se à seguinte questão: De quem são os territórios ocupados por esses grandes grupos capitalistas?

### **2.3 Amazônia: território de quem?**

O marco inicial de mudanças das políticas públicas implantadas na Amazônia, especificamente a partir dos governos militares pós-64, foi a transformação da SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia – em SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. Assim como com a criação da Amazônia Legal, fundamentam-se como ação governamental deste período político.

Por parte do governo, o objetivo da Amazônia Legal é direcionar e coordenar os planos governamentais para a região, incluindo os Estados: Acre, Rondônia, Amazonas, Pará, Mato Grosso, Roraima e Amapá. A ação, portanto, envolve variadas composições de florestas da Amazônia (floresta de várzea e igapó, floresta de terra firme e floresta semi-úmida), uma área de transição entre cerrado e caatinga do Centro-Oeste (centro de Goiás e centro-sul do Mato Grosso) e parte do nordeste,

o Sul do Maranhão. Nessa exata faixa de transição estão concentrados a maioria dos projetos agropecuários financiados e incentivados pelo SUDAM. No entanto, boa parte desses projetos não foram implantadas e, sim, revelaram-se escândalos relacionados a incentivos fiscais (OLIVEIRA, 1995).

O desenvolvimento anunciado para a Amazônia, desde então, repercute em devastações da biodiversidade e no aspecto etno-cultural mais acelerado. Seria desonesto deixar de mencionar que esta região é violentada desde as primeiras invasões dos tempos de impérios coloniais na Europa, no entanto, o século XX acelerou os processos de exploração a ritmos muito mais elevados. É o caso de Itaituba, que em poucos anos, dobrou a sua população de tamanho, tendo como resultado as diferentes violências urbanas, associadas a marginalização, uma realidade.

Para comprovar a gravidade do ritmo de exploração da Amazônia na fase atual do capitalismo, os dados do Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon) indicam que o desmatamento legal da Amazônia foi o maior em quase 15 anos em 2020.

O Estado do Pará e do Mato Grosso são protagonistas no ranking de desmatamento da floresta amazônica. A partir dos projetos agropecuários, o desmatamento, através da prática de incêndio, e a monocultura, causam impactos sociais e ambientais negativos em Itaituba, no oeste do Pará.

A fim de identificar os desdobramentos das políticas de integração da Amazônia, após o período militar, portanto com as emendas constitucionais a partir de 1985, no mapa a seguir (figura 1), destaquei a área total de floresta ainda presente no local, e o que foi desmatado no período entre 1985-2020. Miritituba está localizado à direita do município de Itaituba, na divisa com o Amazonas. No mapa (Figura 2), é possível identificar que a presença das rodovias desmatou todo o seu entorno, desenhandando o território a partir do escoamento de commodities e criando manchas urbanas nessas regiões:

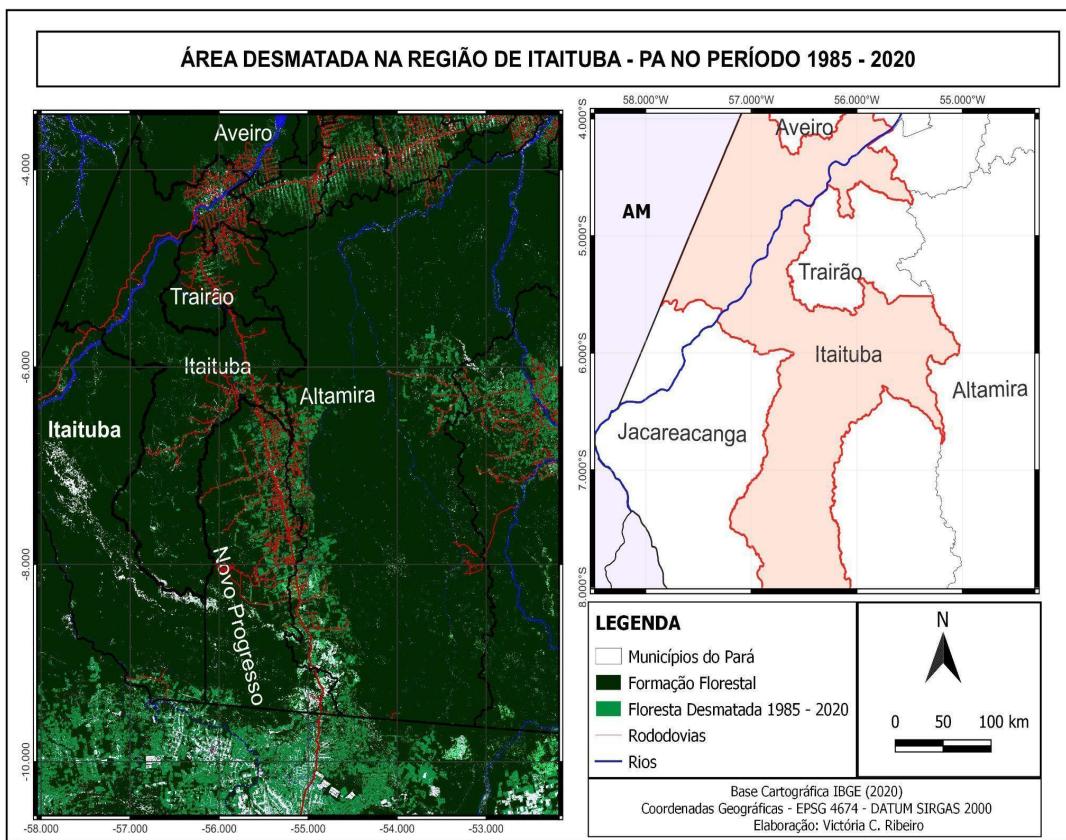


Figura 2: Área desmatada na região de Itaituba no período 1985-2020

A fim de compreender a formação territorial da Amazônia, Oliveira (2005) destaca a importância de reconhecer os contrastes que marcam esse processo, sendo eles expressos na presença das civilizações indígenas, grilagem de latifúndios, luta dos posseiros, colonos e retirantes, exuberância das matas e sua destruição, e a guerra entre empresas e garimpeiros. Os contrastes ainda possuem um elo em comum, que está associado ao ritmo pelo qual os grupos econômicos capitalistas se apoderam dos recursos naturais. Se tratando da modernidade agrícola, esse ritmo é ainda mais acelerado (2005).

Evidentemente, o termo agronegócio não existia nos tempos da mercantilização. No entanto, o que se observa, hoje, são os mesmos interesses cobiçados por estrangeiros no nosso território, influenciando a organização e a dinamicidade das regiões. O processo que faz com que os grandes capitalistas investem na fronteira, contrariamente, impulsiona o movimento dos trabalhadores do campo, uma vez que ao mesmo tempo em que esses grandes capitalistas abrem acesso aos recursos de seu interesse, também há a mesma

abertura para esses trabalhadores. Por consequência, atividades como de seringueiros, pescadores e camponeses chocam-se e, nessas condições, o conflito entre as populações é inevitável (OLIVEIRA, 2005).

A superfície que hoje encontra-se Itaituba, município que viabiliza o escoamento de grãos para a Europa e China, passou por diversas transformações nos últimos anos, atraiu trabalhadores rurais, empresários, traficantes de drogas e novos mercados, resultando no descontrole urbano e no impacto para quem ali vivia antes do espetáculo logístico, configurado pelas rodovias e portos, criado pelos interesses do capital internacional.

Para os povos Munduruku e Apyaká, que vivem nas imediações do município de Itaituba, o Rio Tapajós possui uma importância superior ao que é dado pelo agronegócio. Witkoski (2010, p.349) aborda que “Uma primeira questão que não podemos deixar de sublinhar é que toda forma de produção não deixa de ser uma forma de apropriação da natureza, praticada por indivíduos, no âmago de um modo singular de organização social, visando reproduzir a própria condição de existência”. Portanto, o autor firma seu olhar para outro modo de vida, que é diferente do imposto pelo modo de produção capitalista.

O trabalho para as populações amazônicas, existentes ali antes da territorialização recente de grupos econômicos, passa por ser uma troca recíproca com a natureza, sendo essa transformação da natureza tida como valor de uso coletivo. Entretanto, o uso da terra pelo agronegócio impacta não somente às sociedades que vivem no território, também altera e compromete a existência de recursos naturais, devido a aplicação de técnicas agrícolas agressivas cujo objetivo é o mero lucro.

A modernização agrícola, vinculada também à infraestrutura que ela necessita, atinge a região estudada no Rio Tapajós. A territorialização do capital, hoje, em Itaituba, através da instalação de portos de empresas bilionárias como a Cargill, Bunge e ADM, transforma o rio e toda a sua biodiversidade. Os peixes se alimentam de grãos caídos de embarcações de exportação, afetando os pescadores e a segurança alimentar dos ribeirinhos, camponeses e indígenas. Não é o foco deste trabalho, mas os impactos do garimpo, como a contaminação do rio por mercúrio, assim como as populações que se alimentam desses peixes, também têm causado pontos de alerta a respeito do Rio Tapajós.

Em decorrência do PIN, nos anos 70 começou a ser construída a BR-163, rodovia que possui trechos importantes em Itaituba (PA), ligando a capital do estado de Mato Grosso, Cuiabá, à cidade de Santarém no estado do Pará. Ao longo dela, há muitas terras indígenas (TIs), que embora não sejam cortadas pela rodovia, sofrem influência dela. O Plano de Desenvolvimento Sustentável (PDS) para a Região de Influência da Rodovia BR-163, de 2004, no governo de Lula, que previa o ordenamento territorial e desenvolvimento sustentável da região de influência da rodovia, visou a pavimentação da Cuiabá-Santarém a partir de diretrizes que minimizassem os impactos negativos.

No entanto, os conflitos persistentes (e em continuação) manifestam as contradições dessa relação; o Estado, contraditoriamente, incentiva a criação e manutenção de instituições de proteção ao indígenas, ao mesmo tempo em que favorece o acesso a terras por grupos capitalistas, criando cenários de violência e exploração, que são historicamente corroborados pelo poder público.

No Plano de Desenvolvimento Regional da BR-163, de 2004, esteve exposto através de uma análise do INCRA, irregularidades sobre o cadastro dos imóveis rurais “influenciados” pela BR 163, muitos dos quais não tinham cadastro até o momento da execução do plano. No documento de discussão inicial do Grupo de Trabalho Interministerial da BR-163, presente no PDS de 2004, revelou-se também que Itaituba, por exemplo, apresentava 74% de suas terras ainda não cadastradas.

O PDS também previu que o asfaltamento da BR-163 viesse a causar uma onda de especulação e grilagem, agravando as tensões e violência no campo. Não obstante, foi exatamente isso que aconteceu nos últimos anos em Itaituba (GRUPO de Trabalho Interministerial (GTI), 2004).

A nova divisão do trabalho, influenciada pelo agronegócio no século XXI tem, cada vez mais, reproduzido uma Amazônia urbana. O pequeno distrito de Miritituba, urbanizou-se rapidamente. Ao transformar-se em rota de escoamento da soja, deixou de ser pequena vila depressa e inseriu-se em agressivos processos do agronegócio. A rápida transformação da área em local de alto fluxo de circulação de caminhões, vindos da BR-163 e Transamazônica, impossibilitou até mesmo o tráfego da população local, que hora ou outra presencia atropelamentos por carretas de transporte de soja (INESC, 2021).

A chegada de empresas como ADM (Estados Unidos), Bunge (Holanda), Cargill (Estados Unidos) e Louis Dreyfus Company (França) esteve orientada a um

discurso de movimentar a economia na cidade, propagandeando a geração de empregos e metas de amenização de impactos sociais e ambientais. No entanto, foram tomadas decisões arbitrárias sem a consulta da população, resultando no aumento da população urbana, do fluxo de caminhões e da população masculina (OLIVEIRA, T;VIEIRA DE MELO C, 2021). Assim, evidencia-se a crescente estatística (muitas vezes subnotificada) de violências urbanas como tráfico de drogas e prostituição de mulheres menores de idade, vinculados à demanda dessa migração desorganizada.

Juntas, essas empresas faturam bilhões todos os anos e dominam 80% da produção da soja mundial. Somado a isso, o protagonismo logístico comercial de grãos da Hidrovias do Brasil, liderada por um norte-americano, financia o desenvolvimento logístico da região.

A Hidrovias do Brasil, então responsável por “criar” a logística para o escoamento de grãos, recebeu recursos IFC (Corporação Financeira Internacional), braço direito do Banco Mundial, em troca de uma série de compromissos com objetivo de reduzir os efeitos sociais e ambientais negativos de sua instalação (INESC, 2021). Mas as manifestações de indígenas Mundukurus contra a invasão de suas terras, os casos de violências sexuais e contra a mulher através da prostituição e os relatos de pescadores e ribeirinhos de perseguições, comprovam que o território é deles.

### **Capítulo 3 - Impactos da instalação das Estações de Transbordo no Rio Tapajós, Miritituba/PA**

#### **3.1 O conflito por terra e as contradições entre as populações amazônicas e o agronegócio**

Os impactos da instalação dos portos de exportação em Miritituba são explicados a partir das rodovias. A trajetória que os grãos fazem do Centro-Oeste até chegar em Miritituba, em Itaituba, perpassa pelas BR-163 e pela Transamazônica, ambas infraestruturas com obras iniciadas nos períodos militares.

Dessa forma, o modal de transporte para escoamento de grãos (soja e milho) perpassa pelas rodovias e, nas últimas décadas, também tem a participação do transporte hidroviário como alternativa de rota frente aos portos do Sudeste e Sul, mais distantes do Centro-Oeste (região principal de produção de grãos do país). Na

realidade, julga-se também importante destacar que a construção das Estações de Transbordo (ETCs) em Miritituba trata-se de uma maneira de baratear os custos de escoamento de commodities para os empresários agropecuários e garantir a entrega da demanda para o mercado externo, sobretudo China e Europa. De Miritituba, os grãos percorrem um novo trajeto, até Santarém, onde são, por fim, encaminhados para o destino final. No mapa abaixo (Figura 3), representei a superfície do município de Itaituba, e outros do oeste paraense, que também são impactados com os projetos agropecuários. A área portuária, em Miritituba, é, hoje, uma das regiões de maior conflito por terra do município.

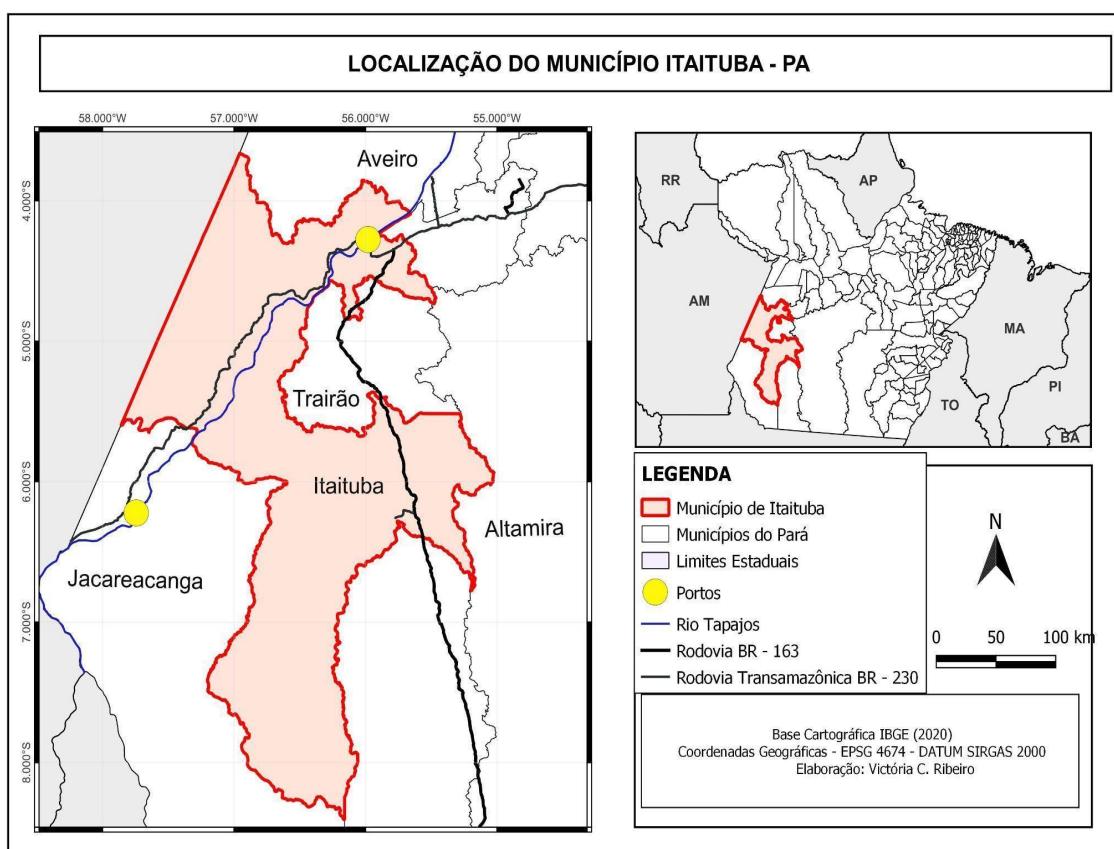


Figura 3: Localização do município Itaituba-PA

Em Itaituba, assim como outros municípios sob área de influência da BR-163, o principal método de resposta aos ataques do governo, frente aos impactos do agronegócio e a modificação do território, são as ações coletivas, desde 2003. Por meio destas ações, a população mais afetada, como ribeirinhos, indígenas e quilombolas, realizam o bloqueio da rodovia Cuiabá-Santarém como tentativa mais "viável" de chamar a atenção das autoridades públicas quanto aos problemas da

região, originados da intensa migração, do fluxo de carretas, dos impactos negativos da pavimentação, entre outros (LACERDA, 2022).

A pavimentação como um dos planos de governo do Lula, destinou a área ao desenvolvimento e às recentes transformações. A crise, desde então, na BR-163, está vinculada "tanto em termos da crescente circulação de riqueza, coisas e famílias, quanto dos ideais de desenvolvimento e progresso. " (LACERDA, 2022). O Plano de Desenvolvimento BR-163 é um divisor de águas no que diz respeito ao acesso de terras públicas, florestas e recursos minerais da região. A responsabilidade por esse processo, com o Plano, é atribuída ao ex-presidente Lula (2003-2010) e à sua ministra do Meio Ambiente (MMA), Marina Silva. O objetivo, portanto, era fortalecer a presença do Estado na região, com diretrizes para reduzir tais impactos (2022).

O plano traçava medidas para mitigar os impactos socioambientais da implantação da BR-163, em especial o desmatamento e a grilagem de terras, por meio de um grupo de trabalho interministerial, que inclusive vivenciou polêmicas internas. Em geral, o Plano contraditoriamente aumentava as fiscalizações ambientais do Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) e a destinação de terras públicas federais (LACERDA, 2022). Sabe-se também que a questão fundiária, em regiões de interesse do agronegócio, é um ponto de disputa nos territórios. Como destacado anteriormente Almeida (2021), a relação existente entre a elite latifundiária, políticos e cartórios, criam condições favoráveis para os grandes empresários e totalmente desfavoráveis para a população que só está em busca de terra para (re)produzir e garantir a integridade dos seus territórios.

Se por um lado o acesso à titulação de terra foi uma das consequências significativas do Plano para os empresários, produtores rurais, madeireiros e garimpeiros, por outro, os moradores locais foram surpreendidos, ao longo desses anos: ora devido à alteração espacial sem consulta pública, ora com a criação de medidas que impedem ao campesinato os direitos de acesso à terra e à floresta na Amazônia.

A medida do Plano BR-163 Sustentável que anunciou a *crise* foi a Portaria Conjunta nº 10/2004 do extinto Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA) e Incra, que invalidou direitos atrelados a documentos cadastrais

expedidos pelo Incra em terras públicas federais na Amazônia Legal. Até então, esses documentos de aptidão à posse eram suficientes para a aprovação de planos de manejo florestal no Ibama. Com a Portaria de 2004, os planos de manejo já existentes foram suspensos e o título definitivo se tornou necessário para a aprovação de novas autorizações de exploração florestal. Visto que ninguém possuía titulação no município, nem de posse nem de propriedade privada, isso foi vivenciado como perda dos direitos vigentes de acesso à terra e à floresta (LACERDA, 2022)

A presença de grandes nomes do mercado internacional, como a Cargill, Bunge, ADM e Louis Dreyfus, se enquadram no ranking de maiores produtores de grãos do mundo e, contraditoriamente, escoam os grãos em um dos estados com mais registro de conflitos pela luta por terra no Brasil, o Pará.

O agronegócio é responsável pelas importantes modificações ambientais e sociais presentes na região estudada, como a mortandade dos peixes, que comem a soja lançada nas águas (caídas das embarcações do agronegócio), desmatamentos que interferem diretamente na fauna e flora, mas também responsáveis pela resistência dos que residem na região amazônica, uma vez que, como destacado por Witkoski (2010), essas produzem seus meios de vida com base no tempo ecológico, agindo em todos os ciclos das águas (enchente, cheia, vazante e seca). Nesse sentido, a agricultura capitalista atua de modo a pressionar as comunidades amazônicas em nome do capital, ocasionando o deslocamento das famílias que ocupam o território pretendido para outras áreas no campo e/ou expandindo a cidade através de periferias urbanas. O Relatório de Conflitos no Campo da CPT expõe relatos nos quais as populações não atendem às pressões do agronegócio, vivem sob ameaças de morte ou, de fato, são assassinadas em emboscadas criadas por fazendeiros sojeiros, configurando assim os conflitos agrários. Portanto, é a lógica da violência que modifica os territórios amazônicos.

O Relatório de Conflitos no Campo, de 2021, da Comissão Pastoral da Terra (CPT), registrou em Itaituba 7 conflitos no ano. Nesta lógica, envolvem-se os camponeses assentados, posseiros e indígenas. No segundo semestre do mesmo ano, foram tantos conflitos que não houve registro somente nos meses de Julho, Novembro e Dezembro. Os dados de aumento de conflitos apontam que houve uma diminuição em relação ao ano anterior, 2020, no entanto, antes de 2018 e do

governo Bolsonaro, o número de conflitos foi inferior, como destacado no gráfico a seguir:

Gráfico 1: Ocorrência de Violência Terra no Brasil (2011-2021)



Fonte: CEDOC Dom Tomás Balduíno; Elaboração: LEMTO-UFF (2022).

Apesar desse dado, outro destaque importante é que, em 2016, houve um dado de elevação em relação aos conflitos no campo, em que aumentaram em 26% em comparação com o ano de 2015. O ano registrou o maior número de ocorrências de conflitos por terra registrados nos últimos 32 anos. De acordo com a CPT, a instabilidade política de 2016, ano do impeachment de Dilma Rousseff, enfraquece os órgãos do governo em questões como combate ao trabalho escravo, demarcação de terras e defesa dos direitos indígenas e combate aos conflitos no campo, enquanto os grupos políticos responsáveis pelas violências se fortaleceram (CPT, 2017).

O impacto das violências na Amazônia repercute no cenário em que os camponeses assentados e posseiros não têm o acesso a terra para fim de trabalho, logo, o monopólio do agronegócio é uma grande ameaça à sua reprodução; como também, para os indígenas, têm o seu modo de vida, que é inerente aos recursos naturais da Amazônia, violentamente impactado em nome do progresso e do lucro.

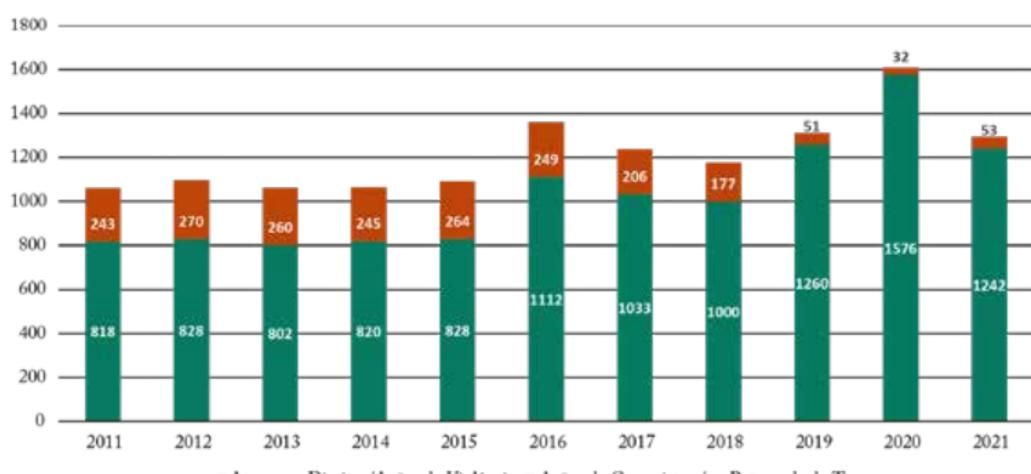
A expropriação do camponês, diante disso, está vinculada ao fato do uso da terra e da floresta ser para reprodução da classe camponesa. O agronegócio da soja modifica o perfil econômico da região, uma vez que a caça, pesca, extrativismo (atividades econômicas de camponeses da região) são “substituídos” pela commodity soja a fim de atender o mercado global (CONCEIÇÃO, 2017, p.45).

Nesse sentido, os conflitos agrários traçados pela modernização agrícola intensificam as violências históricas do território amazônico, com o destaque para os ritmos mais acelerados, responsáveis, por exemplo, pela intensa urbanização de Itaituba em poucos anos.

Se tratando dos municípios da Região de Integração Tapajós (RI), Itaituba concentra 45% da população. Os dados censitários indicam o período entre 1980 e 2000 taxas crescentes de urbanização na região, que saltou de 44,39%, em 1980, para 56% em 2010. Segundo o censo do mesmo ano, Itaituba registrou 72,5% de sua população urbana (TINOCO, 2019).

Através da análise dos dados a seguir, extraídos do relatório de Conflitos no Campo de 2021, da Comissão Pastoral da Terra (CPT), pode-se identificar que os conflitos por terras estão mais associados a ataques a direitos e ações de violência, do que pela ocupação de terras e acampamentos, por parte de quem apenas quer garantir o acesso à terra para trabalhar e reproduzir-se:

Gráfico 4:Natureza das Ações – Conflitos por Terra no Brasil (2011-2021)



Fonte: CEDOC Dom Tomás Balduíno; Elaboração: LEMTO-UFF (2022).

Esta é uma realidade manchada de sangue, presente nas estatísticas brasileiras, que só destaca a violência no campo, sob a tutela do Estado. A ocupação atual de Miritituba, pelos portos de exportação, se desdobra em diferentes cenários de violência. Conceição (2017) indica que o agronegócio na Amazônia “tem destruído e convertido a floresta em áreas de produção de grãos para atender um mercado global.”, destaque também para o mesmo que ocorre com a pecuária, ou seja, o território amazônico é visado pelo capital, onde se territorializa através de multinacionais como os grupos Cargill, Bunge e ADM, instaladas nas ETCs de

Miritituba, mas também em Santarém e Abaetetuba. Nesse sentido, o mercado de terras se potencializa simultaneamente ao discurso impulsionado pela burguesia agrária e seus aliados de desenvolvimento econômico.

Se tratando da Amazônia, com o aumento da economia extrativista no século XIX, vide o período da borracha nos anos 50, as populações indígenas da região foram obrigadas a se deslocarem pelo território, certamente em busca de sobrevivência e não por livre escolha. O que assegura o entendimento de que nenhum direito a essas populações são cumpridos. Embora esteja na constituição o direito à moradia, educação e saúde, esses brasileiros não se “abrigam” na ideologia burguesa. Afinal, os seus modos de vida são questionados e não se sustentam no modo de produção capitalista, sobretudo no campo, que devasta as matas, polui os rios e impede a prática de saberes ancestrais.

O modo de produção capitalista, da monocultura, do agroextrativismo, da devastação e violência, imposto sobre outros modos de vida, como o camponês, indígena e ribeirinho presente no Rio Tapajós, impede (ou tenta) a reprodução da vida e dos saberes dessas populações. Por um lado, há invasões e ameaças diárias, e em curso, nas Terras Indígenas (TI's), permeadas por assassinatos e perseguições. Por outro, a devastação ambiental, comandada pelo desmatamento, ou pela contaminação do Rio Tapajós (a partir de práticas de mineração, ou impacto das instalações portuárias e projetos hidrelétricos), inviabilizando as práticas ancestrais dos modos das diferentes populações amazônicas, como por exemplo a tradicional pesca e caça. No mais, a manutenção dessas populações depende da integridade do Rio Tapajós.

A vida da população que utiliza o Rio Tapajós no seu modo de vida está sendo afetada com a instalação de portos nos últimos anos. Os pescadores da região começaram a identificar grãos de soja nos peixes pescados, que se alimentam dos grãos que caem das embarcações. Se antes essas instalações portuárias eram em cidades maiores, como Santarém, agora ocupam e transformam a vida de quem vive nas proximidades do rio (INESC,2021).

Os grupos econômicos presentes em Miritituba cercam as beiradas do rio Tapajós, impedindo a circulação dos pescadores por toda a área, além de afetar o cultivo. Com essa dinâmica, a violência aumenta, devido a segurança ostensiva das empresas para proteger as áreas arbitrariamente demarcadas pelos grandes capitalistas, sem consultar a população local (INESC,2021). As áreas estão sendo

monopolizadas por empresas multinacionais, que pressionam ribeirinhos e camponeses pobres a venderem a suas terras por valores nunca vistos antes pelos mesmos. Os territórios indígenas Mundurukus são ostensivamente cortados por estradas, para facilitar a movimentação dos commodities, em Itaituba-PA. Por sua vez, os portos ali instalados destroem as matas, barcaças contaminam os rios e os peixes, e não há participação dos Mundurukus e dos ribeirinhos nas decisões de transformação do território.

A mais recente tragédia televisionada, retratou os indígenas Yanomamis “abandonados”, sem políticas públicas que garantissem a integridade de seus territórios, durante os 4 anos do governo Bolsonaro. Neste país, as políticas de genocídio entram friamente dentro da legalidade, sobretudo quando os interesses de quem tem mais dinheiro estão assegurados pelo lucro. Com os Mundurukus, no Vale do Tapajós, não é diferente.

### **3.2 A situação das populações amazônicas no Vale do Tapajós - Protocolo de Consulta**

A Amazônia deste trabalho é a Amazônia de rios, dos indígenas, quilombolas, ribeirinhos (pescadores), de migrantes e imigrantes, garimpeiros e pescadores. Os impactos, portanto, começam por exemplo na exploração dos recursos naturais, como o rio — de grande importância para as populações locais, que, hoje, são usados para escoamento de grãos, interferindo na organização espacial daqueles territórios — até as tentativas de expulsão dos territórios desses camponeses, causando impactos sociais em um cenário de violência.

O Vale do Tapajós inclui os municípios de Aveiro, Itaituba, Jacareacanga, Novo Progresso, Rurópolis e Trairão. Hoje, o agronegócio possui o mapeamento de todas essas áreas a fim de explorar integralmente seus recursos através de diferentes atividades: garimpo ilegal, construção de portos e hidrelétricas, invasão de territórios e muito mais.

Com o Brasil inserido nesta nova lógica dos monopólios, um novo momento deveria se abrir a partir da economia brasileira mundializada, demandando assim a elevação das taxas de produtividade da agricultura e o aumento do poder de competitividade (OLIVEIRA, 2005). Os impactos dessa nova lógica na Amazônia são visíveis nos índices registrados de conflitos por terras, poluição e contaminação dos rios, desmatamento, homicídios contra lideranças indígenas e camponeses, e muitas

outras violências ao longo, pelo menos, dessas duas primeiras décadas dos anos 2000.

Embora o discurso da crise, durante os governos Lula, tenha sido amplamente articulado e replicado por empresários e grandes produtores rurais da região amazônica estudada, os mais pobres teriam maior dificuldade de adaptação à nova era do PDS BR-163, de início, em Itaituba e região, afetada sobretudo pelas novas transformações da rodovia e do seu uso. Dessa forma, não apenas os camponeses pobres foram afetados, mas também pequenos garimpeiros, serralheiros e do setor de serviços foram pegos desprevenidos por perdas repentinas de empregos e restrições ambientais. Todos os envolvidos exigiram, neste período, políticas de reforma agrária (LACERDA, 2022).

O aumento do desemprego coincide, portanto, com as negociações entre políticos locais e madeireiras com diretores do Ibama e do Incra para obter planos de manejo de acordo com a regulamentação da Portaria de 2004. Nos anos 2005 e 2006, o Incra criou dezenas de assentamentos do Projeto de Desenvolvimento Sustentável (PDS) no Oeste do Pará, muitos não saíram do papel. Dessa forma, o PDS é visto não apenas como uma forma de as famílias do acampamento reivindicarem a reforma agrária para obter terras, mas também como uma forma de os madeireiros obterem permissão para planos de manejo florestal. A ilegalidade desses processos levou à suspensão desses assentamentos por anos, através de Ação Civil Pública movida pelo Ministério Público Federal (MPF) contra o Incra e o Pará (LACERDA, 2022).

Como resultado, as famílias assentadas sentiram o abandono do governo, que em muitos momentos utilizou o discurso ambientalista para favorecer o plano de governo e os grandes empresários. A marca da relação atual dos camponeses com a Amazônia é repleta de humilhações e sofrimentos em uma trajetória de expropriações e esperança por melhorias de vida.

Pode-se dizer, portanto, que o PDS BR-163 foi lido como uma ameaça ao modo de vida da região, principalmente aos assentados. Na rodovia BR-163, não só no estado do Pará, mas também no Mato Grosso, havia um sentimento que permeia os diversos grupos que ali habitam de traição do governo, com as mudanças nas regras do jogo, temiam um futuro incerto. Os sucessores do Partido dos Trabalhadores (PT), com Michel Temer (2016-2018) e, sobretudo, com Jair

Bolsonaro (2019-2022), pareceu ter colocado fim ao tempo da ambientalização para a população da região (LACERDA, 2022).

Para compreender os conflitos agrários na Amazônia, é preciso respeitar o modo de vida das populações indígenas, quilombolas, ribeirinhas, e tantas outras na Amazônia. A vida desses brasileiros estão sendo ameaçados e o futuro colocado em prova devido às invasões em seus territórios em nome do “progresso”, que não datam de hoje na história das populações indígenas, mas que, impiedosamente, seguem em curso. A região do médio Tapajós, área de estudo deste trabalho, esteve inserida na trajetória da economia extrativa da borracha e hoje é alvo de uma nova monocultura agrícola: a soja.

A área do rio Tapajós, hoje, é alvo de projetos hidrelétricos, construção de portos e empreendimentos imobiliários que são nitidamente racistas por invisibilizar a presença das populações ali existentes. A herança dos planos de integração nacional, no qual o discurso era de ocupar “terras sem gente” parece ainda ser defendido pelos grandes capitalistas, uma vez que os mesmos têm conhecimento dos conflitos e impactos que causam, mas mesmo assim sustentam esse imaginário.

Um dos impactos sociais causados pela presença dos portos em Miritituba é que, no distrito, os terminais de grãos no rio Tapajós são abastecidos pela rodovia BR-230 (Cuiabá-Santarém), com a soja vinda do Mato Grosso. Na época da colheita, os trechos ficam lotados de caminhões com grãos, causando congestionamento e afetando a circulação das pessoas que vivem no entorno. A longa fila de caminhões ilustra as recorrentes mazelas logísticas do Brasil, já que o maior produtor e exportador mundial de soja continua dependendo deste modal para movimentar sua enorme produção agrícola. Assim, centenas de caminhões são estacionados ao longo de toda a rodovia, que, quando congestionam, aguardam para entrar na Estação de Transbordo de Cargas (ETC). Segundo notícia sobre a região, a média de circulação diária de veículos de carga no porto de Miritituba é de 500 carretas (ABIOVE,2021).

Com o avanço do agronegócio sojeiro na Amazônia, os conflitos territoriais se agravam, respondendo a uma modernização agrícola que não apenas exclui as comunidades rurais camponesas do território, mas também afetam diretamente a existência do indígena (CONCEIÇÃO, 2017), cuja experiência com os recursos naturais é unívocos, sem separação do seu ser, o que significa que ao matar um rio, desmatar um local sagrado, a sua existência também é a ameaçada. Os

camponeses são duramente atingidos pela lógica da territorialização do capital, “pois a monocultura dos granéis sólidos se instala na agricultura e se apropria da terra, da massa florestal e da força de trabalho, transformando os camponeses em trabalhadores assalariados” (ibid, p.25).

Ao longo de todas as décadas que permeiam as recentes ocupações na Amazônia, os indígenas que são impactados pelos interesses do agronegócio, utilizam os bloqueios das rodovias BR-163 e BR-230 como instrumento contra os descasos do governo federal e para reivindicações próprias. Reportagens da CPT, denunciam em 2017, a manifestação contra o desmonte da Fundação Nacional do Índio (FUNAI) pela demarcação da Terra Indígena Sawre Muybu. Na situação, é relatado que inicialmente os munduruku fecharam o Km 30 no encontro das rodovias BR-230 (Transamazônica) e BR 163 (Santarém-Cuiabá) e que estavam em um total de 13 mil indígenas, incluindo os municípios de Itaituba, Trairão e Jacareacanga (INDÍGENAS MUNDURUKUS...2017).

O símbolo de resistência dos indígenas, embora seja nobre em meio a sucessivos ataques por todos esses anos, causam impactos irreversíveis nos territórios amazônicos. Mais recentemente, a CPT também publicou uma nota de solidariedade à Alessandra Munduruku, líder indígena em resposta a diversos ataques sistemáticos em retaliação à proteção de terras indígenas, florestas e rios na Amazônia. Além da exposição e intimidações nas redes sociais, a líder indígena também convive com ameaças constantes, vindas de ideologias de exploração e violência. Com isso, se por um lado as resistências são a única saída, seria primordial estar na ordem do dia dos governos brasileiros à proteção de seus territórios contra a invasão de grupos econômicos, a demarcação de terras, a proteção de políticas de manejo e asseguramento dos seus modos de vida (NOTA...2022).

O portal online da Rede Xingu+, importante veículo de articulação da sociedade civil, símbolo de resistência a favor da organização social de indígenas e ribeirinhos, divulgou antes da pandemia a carta do povo Munduruku do Médio Tapajós constando as denúncias dos impactos que tem ocorrido com a construção do complexo portuário de Miritituba, na margem do rio Tapajós. Em carta divulgada no início de julho de 2019, apresentada no Xingu +, o povo Munduruku do Médio Tapajós denunciou os impactos que tem ocorrido com a construção do complexo portuário de Miritituba, na margem do rio Tapajós. O tamanho das barcas de

exportação passam pelas aldeias, impedindo a pesca próximo de casa, ou direcionando a busca de alimentos em outras áreas. A proibição da pesca perto dos portos é outra realidade denunciada, que afeta integralmente o modo de vida dessa população.

A partir de relatos Mundurukus, essas transformações no território significam a morte diante dos diversos impactos causados: desmatamento para produção de soja e construção de rodovias e ferrovias, contaminação dos rios e solos, alteração do curso dos rios e mortandade dos peixes e da biodiversidade. Os resultados finais de tamanha ganância demonstram um total desrespeito com essas populações que possuem tanto saberes ancestrais e conhecimentos da região, que deveriam ser tratados como verdadeiros patrimônios da Amazônia por, durante tantas gerações, cuidarem dos recursos naturais brasileiros (MÍDIA NINJA,2021).

A concretização desses empreendimentos do agronegócio mata o rio Tapajós e com isso as populações que residem ali também são ameaçados de morte, pois não vêm perspectiva de pesca e caça, pelo contrário, se deparam com a destruição de locais sagrados, a e a alteração dos cursos dos rios, que mexem com o berçário dos peixes, impedindo a subsistência. Um novo projeto em vista, denominado Ferrogrão, virá a servir como escoamento da soja, é um outro ponto de alerta para as populações que vivem no Rio Tapajós. Se concretizado, os 1000 km de área para escoamento irão demandar desmatamento, invasões e a expansão do agronegócio na floresta; basicamente será mais um empreendimento que irá invadir o território (MÍDIA NINJA, 2021).

Os anos de governo Bolsonaro não favoreceram as populações indígenas do Brasil, muito pelo contrário, alimentado por discursos de ódio, o então ministro do meio ambiente, Ricardo Salles, no auge da pandemia, declarou que se tratava de um momento perfeito para “passar a boiada”. Na prática isso significou (e significa) desmatamento e mais violências contra os modos de vida ancestrais, legitimando também a violência no campo brasileiro.

A auto-organização e mobilização dessas populações amazônicas tem feito a diferença como símbolo de resistência às suas reproduções. Hoje, a comunicação também é um importante veículo para os indígenas denunciarem o que acontece em suas terras visto que o alcance desses conteúdos toma proporções que de fato expõe a situação. Criado em 2017, o Protocolo Munduruku, organizado por populações indígenas do Tapajós, consta de exigências de consulta pública, mas

também de que as reuniões sejam em suas terras indígenas e na linguagem deles (MÍDIA NINJA, 2021).

Assim como dos ribeirinhos e quilombolas, para os indígenas, os protocolos de consulta são um instrumento de defesa em caso de invasões por grupos econômicos, pois são documentos que têm valor judiciário e, legalmente, esperam que sejam respeitados.

A ausência de consulta à população que é impactada com a presença dos portos no Rio Tapajós, ou o descaso dos empresários que não facilitam o acesso desses grupos a reuniões deliberativas, indicam a desconsideração por parte dos governos e das empresas do agronegócio frente à valorização dos saberes ancestrais de camponeses, indígenas, ribeirinhos, seringueiros e toda a população multifacetada da Amazônia.

## **Considerações finais**

A conta não fecha: quanto vale uma vida na Amazônia? As transformações socioterritoriais, respaldadas nos interesses dos grandes capitalistas, tornaram-se mais evidentes na Amazônia a partir da ditadura militar. No período, os projetos de colonização, inseridos no PIN (Plano de Integração Nacional) favoreceram a entrada de grupos econômicos nos territórios amazônicos. Sob o slogan “Integrar para não Entregar” rodovias foram construídas, iniciadas e/ou continuadas, abrindo espaço para a territorialização do capital e, consequentemente, para os impactos ambientais e sociais negativos.

Miritituba, distrito de Itaituba-PA, se tornou uma das rotas mais importantes de escoamento da soja nos últimos anos, evidenciando um ritmo mais acelerado de transformações no território através da instalação de portos, responsáveis por abrigar as Estações de Transbordo de Cargas (ETCs). Protagonistas conhecidos, como Bunge, Cargill, ADM e Louis Dreyfus, se unem aos interesses de empresários logísticos brasileiros para produzir os grãos no Brasil (no Centro-Oeste) e alterar a organização espacial com infraestruturas que garantem o escoamento de commodities até Barcarena (PA), para então atender aos mercados internacionais na Europa e Ásia.

Os impactos sociais na região, oriundos da dinâmica do agronegócio e o descaso dos governos, são percebidos nas cidades amazônicas, como Itaituba,

através do aumento da população urbana e dos conflitos por terras, assim como o aumento da poluição e destruição ambiental. As populações indígenas e ribeirinhas, historicamente pertencentes à área do Rio Tapajós, se encontram ameaçadas diante da cobiça capitalista, no entanto, a resistência e persistência nos territórios indicam a contradição estabelecida com a expansão do capital no campo brasileiro.

## **Referências bibliográficas**

**ABIOVE diz que são 3 mil carretas congestionando o modal de Miritituba, no Pará.** Notícias Agrícolas/Reuters. São Paulo, 13 de fev. 2021. Disponível em: <https://www.noticiasagricolas.com.br/noticias/logistica/280204-abiove-diz-que-sao-3-mil-carretas-congestionando-o-modal-de-miritituba-no-para.html#.ZAUTEXbMK3A>. Acesso em 26 fev. 2023.

**ALMEIDA, R. A. Terras na Amazônia: de quem são?** EcoDebate. 2010. Disponível em: <<https://www.ecodebate.com.br/2010/08/24/terras-na-amazonia-de-quem-sao-arto-de-rogerio-almeida/>> Acesso em: 10 jul. 2021.

**CPT | 2016, ano do golpe e do aumento da violência no campo.** Terra de Direitos, 12 de Mai. de 2017. Disponível em: <[https://terradedireitos.org.br/noticias/noticias/cpt-2016-ano-do-golpe-e-do-aumento-da-violencia-no-campo/22463#:~:text=Neste%20per%C3%ADodo%20os%20conflitos%20no,Pastoral%20da%20Terra%20\(CPT\).&text=2016%20foi%20o%20ano%20com,registrados%20nos%20%C3%BAltimos%2032%20anos.](https://terradedireitos.org.br/noticias/noticias/cpt-2016-ano-do-golpe-e-do-aumento-da-violencia-no-campo/22463#:~:text=Neste%20per%C3%ADodo%20os%20conflitos%20no,Pastoral%20da%20Terra%20(CPT).&text=2016%20foi%20o%20ano%20com,registrados%20nos%20%C3%BAltimos%2032%20anos.)>. Acesso em: 27. fev de 2023.

**CPT. Comissão Pastoral da Terra. Conflitos no Campo: Brasil. Goiânia, CPT Nacional, 2021.** Disponível em: <https://www.cptnacional.org.br/downlods/summary/41-conflitos-no-campo-brasil-publicacao/14271-conflitos-no-campo-brasil-2021>. Acesso em: 20 jan. 2023.

**CONCEIÇÃO, Francilene Sales. A Territorialização do Capital e a Expansão do**

**Agronegócio Sojeiro: Lutas e (Re)existências dos Camponeses/Camponesas das comunidades Nova Esperança e Nova Aliança no Município de Belterra/Pará.** Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Rondônia, UNIR, Porto Velho, 2017.

CONTINI, Elídio et al. **Complexo Soja - Caracterização e Desafios Tecnológicos. Série. Desafios do Agronegócio Brasileiro (NT1), Parte 1.** Embrapa, junho de 2018. 35 p. Disponível em: <https://www.embrapa.br/documents/10180/0/COMPLEXO+SOJA+-+Caracteriza%C3%A7%C3%A3o+e+Desafios+Tecnol%C3%B3gicos/709e1453-e409-4ef7-374c-4743ab3bdcd6>.

DIAS, Bárbara do Nascimento. **"Com os espíritos dos antigos": a luta do povo Munduruku do médio Tapajós pelo território e pela vida.** 2021. 138 f., il. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social)—Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

GRUPO de Trabalho Interministerial (GTI). **Plano de Desenvolvimento Territorial Sustentável para a área de influência da Rodovia BR-163 no Trecho Cuiabá/MT - Santarém/PA (Plano BR-163 Sustentável).** Coordenação da Casa Civil da Presidência da República, Oficina de Consulta à Sociedade Local. Jul. 2004. Disponível em:<[https://catalogo.ipea.gov.br/uploads/7\\_2.pdf](https://catalogo.ipea.gov.br/uploads/7_2.pdf)>. Acesso em 10 ago. 2022.

INDÍGENAS MUNDURUKU bloqueiam Transamazônica por demarcação de terras e contra o desmonte da FUNAI. **Comissão Pastoral da Terra (CPT) Nacional.** 30 abr 2017. Disponível em: <<https://www cptnacional.org.br/publicacoes/noticias/acoes-dos-movimentos/3749-indigenas-munduruku-bloqueiam-transamazonica-por-demarcacao-de-terras-e-contrao-desmonte-da-funai>>. Acesso em: 20 de jun. de 2022.

INESC - Instituto de Estudos Socioeconômicos. **Websérie Tapajós: Uma breve história da transformação de um rio.** INESC. 20 de out. de 2021. Disponível em:

<<https://www.inesc.org.br/acoes/webserie-tapajos-uma-breve-historia-da-transformacao-de-um-rio/>>. Acesso em: 04 de julho de 2022.

LACERDA, Renata. **Revoltas do povo da BR-163 contra crises da ambientalização do governo**. Brasília. Revista Anuário Antropológico, v.47 n.1 | 2022

MARTINS, José de Souza. **O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira**. Tempo Social; Rev. Sociol. USP, S. Paulo, maio 1996.

MÍDIA NINJA. **Tapajós Ameaçado**. YouTube, 28 set. 2021. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=Ob5ViCtkHl0>>. Acesso em: 10 jan. 2023  
NOTA de solidariedade à Alessandra Munduruku. **Comissão Pastoral da Terra (CPT) Nacional**. 17 mai 2022. Disponível em: <<https://www.cptnacional.org.br/publicacoes/noticias/conflictos-no-campo/6042-nota-de-solidariedade-a-alessandra-munduruku>>. Acesso em: 15 de jan. de 2023.

MOREIRA, Erika V.; SANTOS, Leandro B. **A China e o agronegócio brasileiro**. Caderno Prudentino de Geografia, Presidente Prudente, n. 31, v. 2, p. 69-94, jul/dez. 2009.

OLIVEIRA, Ariovaldo U. **Modo Capitalista de Produção e Agricultura**. São Paulo: Ática, 1986. 88p.

\_\_\_\_\_. **Integrar para não Entregar: Políticas Públicas na Amazônia**. Campinas: Papirus, 1991 107p.

\_\_\_\_\_. **Amazônia: Monopólio, Expropriação e Conflitos**. São Paulo: Editora Papirus, 1995, 136p.

\_\_\_\_\_. **A fronteira amazônica mato-grossense: grilagem, corrupção e violência**. Tese (Doutorado em Geografia Livre-docência) Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

\_\_\_\_\_. **BR-163 Cuiabá-Santarém: Geopolítica, grilagem, violência e mundialização.** In: TORRES, Maurício. (Org.) Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005.

OLIVEIRA, T. VIEIRA DE MELO C. **Logística no Médio Tapajós: O caso de Itaituba-Miritituba.** Instituto de Estudos Socioeconômicos (INESC), 29 de mar. de 2021. Disponível em: <[https://www.inesc.org.br/wp-content/uploads/2021/03/O-caso-de-Itaituba-Miritituba\\_V11.pdf](https://www.inesc.org.br/wp-content/uploads/2021/03/O-caso-de-Itaituba-Miritituba_V11.pdf)>. Acesso em: 20 de jan. de 2023.

PORTE-GONÇALVES. Carlos Walter. **Amazônia, Amazônias.** 1ª Ed. São Paulo: Contexto, 2001.

PROTOCOLO de Consulta das comunidades ribeirinhas Pimental e São Francisco. 2018. Disponível em: <[https://terradedireitos.org.br/uploads/arquivos/AF\\_PROTOCOLO\\_CONSULTA.pdf](https://terradedireitos.org.br/uploads/arquivos/AF_PROTOCOLO_CONSULTA.pdf)>. Acesso em 25 de mar. 2022.

PROTOCOLO de Consulta Munduruku. **Aprovado em assembleia extraordinária do povo Munduruku na aldeia Sai Cinza, em 13 e 14 de dezembro de 2014.** Disponível em:<<https://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/CCR6/documentos-e-publicacoes/protocolos-de-consulta/docs/ProtocolodeConsultaMunduruku.pdf>>. Acesso em 25 de mar. 2022.

RAFFESTIN. Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

REDE Xingu +. **Estações de Transbordo de Carga (ETCs) de Miritituba - Itaituba/PA.** s.d. Disponível em: <<https://xingumais.org.br/obra/etcs-miritituba>>. Acesso em: 18 de jan. de 2023.

REIS, N; MARCOS, V; ; MOREIRA, E. S. **Transamazônica, Guerrilha do Araguaia e luta pela terra: a ocupação territorial no Sudeste do Pará durante a ditadura civil-militar.** Cadernos do CEOM 50 Anos da Transamazônica. Chapecó (SC), 2021,

P. 175-189. Disponível em <<https://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rcc/article/view/6454>> . Acesso em: 28 fev. 2023

TINOCO, Alexandre de Carvalho. **Metropolização do espaço: o exemplo de Itaituba no baixo Tapajós – PA.** 2019. 251 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.