

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

MIGUEL MOURA KEHL

Santarém entre ciclos e surtos

Vetores de transformação urbano espacial na Amazônia Oriental

São Paulo

2019

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

Orientador: Profa. Dra. Maria Mónica Arroyo

São Paulo

2019

Agradecimentos

À minha orientadora, professora Dra. Mónica Arroyo, pelo aprendizado e orientação.

Aos meus pais pelo apoio incondicional às minhas escolhas e por acreditarem em mim.

À Julia, por me acompanhar nos momentos mais difíceis desse caminho.

Aos meus irmãos, pelo companheirismo e amizade.

Aos amigos, por me lembrarem sempre que o mundo é grande.

Em verdade, esse momento de escrever agradecimentos é difícil. Tantos a agradecer e muitos a lembrar. Entrei no Departamento de Geografia pela primeira vez em 2012, e assim como aconteceu no percorrer desse trabalho, mudei e transformei minhas ideias e concepções inúmeras vezes. Por isso, e finalmente, agradeço à paciência que todos tiveram com a metamorfose ambulante que aqui escreve.

RESUMO

A presente pesquisa propõe analisar e interpretar a urbanização de Santarém (Pará), uma cidade de gênese ribeirinha, metamorfoseada pelo tempo e pelos homens em cidade regional. Pretende-se estudar a transformação do modelo de antiga cidade ribeirinha diante do contexto da globalização e da intensificação dos fluxos territoriais, dando destaque à atuação da multinacional CARGILL e ao avanço da produção da soja na região. Dentro do contexto atual de mundialização do capital, o sistema logístico experimenta uma reestruturação gerada pela necessidade de uma fluidez territorial com formas mais rápidas e práticas de transporte. Assim, será dada ênfase a vários fatores que atuam na transformação de Santarém: chegada das rodovias e de grandes obras, instalação de um terminal multimodal no porto fluvial e avanço da soja para o mercado internacional.

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 – Santarém: importância para programas, projetos e investimentos no oeste paraense a partir de 1960.....	41-43
--	-------

Lista de Figuras

FIGURA 1 Panorama da orla de Monte Alegre, cidade ribeirinha a caminho de Santarém.....	9
FIGURA 2 O Rio Maranhão ou Rio Amazonas com a Missão da Companhia de Jesus.....	11
FIGURA 3 Localização do município de Santarém/PA.....	14
FIGURA 4 Vista de Santarém sobre o Tapajós: expedição Langsdorff ao Brasil.....	24
FIGURA 5 Deux annés au Brésil.....	25
FIGURA 6 Alenquer e Santarém.....	28
FIGURA 7 Cicatrizes do corte da borracha em antiga seringueira.....	30
FIGURA 8 Hidrantes de Belterra.....	31
FIGURA 9 Sede da TECEJUTA, fábrica de juta em Santarém.....	32
FIGURA 10 Evolução da área plantada em grão comercial em Santarém e Belterra, 1997-2011.....	48
FIGURA 11 Navio de transporte de soja no rio Amazonas.....	52
FIGURA 12 Mapa da circulação da soja exportada pelo Brasil.....	53
FIGURA 13 Fluxo da soja escoada pelo Porto de Santarém.....	56
FIGURA 14 Estivadores, vendedores e mototaxistas aguardam navio em plataforma de atracação improvisada por uma balsa, na área portuária de Santarém.....	57
FIGURA 15 Silos do terminal de granel sólido da Cargill na orla santarena.....	59
FIGURA 16 Embarcações tradicionais com terminal de granéis sólidos da Cargill ao fundo.....	61
FIGURA 17 Galpões, caminhões e balsas na orla de Santarém.....	63

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
1 . URBE SANTARENA.....	16
1.1 . RAÍZES NO RIO.....	17
1.1.1. DE ALDEAMENTO JESUÍTA À VILA POMBALINA.....	18
1.2.2. O PRIMEIRO PERÍODO.....	19
1.2.3. O SEGUNDO PERÍODO.....	19
1.2.4. O TERCEIRO PERÍODO.....	20
1.2.5. HERANÇAS DO PROJETO POMBALINO.....	21
1.3. CICLOS, SURTOS E OUTROS INCIDENTES.....	23
1.3.1. TRABALHO NOVO E TRABALHO VELHO.....	23
1.3.2. CICLOS E SURTOS ECONÔMICOS.....	24
1.3.3. O MARCO HISTÓRICO-TERRITORIAL DA REVOLTA DOS CABANOS.....	26
1.3.4. A BORRACHA.....	27
1.3.4.1. PRIMEIRO CICLO E AUGUE GOMÍFERO.....	28
1.3.4.2. SEGUNDO CICLO E A DECADÊNCIA DA BORRACHA.....	31
2 . “INTEGRAR PARA NÃO ENTREGAR”.....	35
2.1. REDES URBANAS.....	35
2.2. CIDADES NA FLORESTA, CIDADES DA FLORESTA.....	36
2.3. TRABALHO VIVO E TRABALHO MORTO.....	38
2.4. PADRÕES DE ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO AMAZÔNICO.....	39
3 . A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA AMAZÔNIA.....	41
3.1. O DESENVOLVIMENTO DE SANTARÉM.....	41
3.1.1. PROGRAMAS, PROJETOS E INVESTIMENTOS DO PERÍODO MILITAR.....	42
3.1.2. MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS.....	47
4 . A CHEGADA DA SOJA NA AMAZÔNIA ORIENTAL ...	50
4.1. ANTECEDENTES.....	50

4.2. A ENTRADA DA REGIÃO NO PROCESSO DE MUNDIALIZAÇÃO.....	52
4.3. A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO.....	53
5. MARCAS DA FLUIDEZ TERRITORIAL E GLOBALIZAÇÃO NA AMAZÔNIA ORIENTAL....	55
5.1 A MULTINACIONAL E A CIDADE.....	58
5.1.1. O PORTO DE SANTARÉM.....	60
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	65
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	69

INTRODUÇÃO

O território não é apenas o conjunto dos sistemas naturais e de sistemas de coisas superpostas. O território tem que ser entendido como o território usado, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho, o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida. (SANTOS, 1999, p. 7)

Essa afirmação nos leva a adotar uma perspectiva que entende a região de Santarém como um espaço vivo inserido no contexto amazônico; e que traz consigo a história, as relações entre o homem e a natureza, as relações entre a sociedade e trabalho e as relações entre trabalho e o meio urbano.

Utilizaremos como fio condutor a afirmação de Jane Jacobs de que as cidades são entidades sociais criadas por processos econômicos. Jacobs, seguida por Bertha Becker, distingue nesse processo de temporalidades as noções de *trabalho velho* e *trabalho novo*; por sua vez, Milton Santos desenvolverá uma linha análoga voltada para a divisão territorial do trabalho, ou seja, a repartição entre *trabalho vivo* e *trabalho morto*. Temos assim um conjunto de conceitos que nos ajuda a compreender Santarém em sua inserção regional tanto do ponto de vista de sua história como do ponto de vista de sua territorialidade.

A partir daí, esta pesquisa terá como objetivo a análise e interpretação acerca de Santarém enquanto cidade de gênese ribeirinha e suas transformações através dos ciclos econômicos da história amazônica, bem como da introdução dos grandes projetos na região amazônica e a construção da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), e da chegada da soja. Na região amazônica, o transporte hidroviário representa para grande parte de sua população a base do diálogo com o país, uma vez que os vínculos aéreos permanecem restritos a outros setores sociais. As embarcações precárias e as técnicas utilizadas espelham, no Rio Amazonas, as hierarquias de uma sociedade ribeirinha e os sistemas de ações de grandes empresas que adensam os movimentos a partir da quantidade de embarcações e do uso dos rios (SANTOS & SILVEIRA, 2001).

O transporte é fundamental para o território, para a integração regional e nacional, entrando na questão da circulação de capital, mercadorias, pessoas e informação.

Segundo Arroyo (2001), a circulação é uma das bases de diferenciação geográfica, por isso da competição dos territórios pela maior fluidez e, para que os fluxos se perpetuem, é necessária a criação de fixos produtivos. Na lógica do capital, a circulação é o que conduz o processo social e econômico e os territórios são assim equipados para facilitar a mobilidade espacial necessária à economia mundial dos fluxos. O modo capitalista de produção requer e para isso fomenta formas rápidas de comunicação e transporte (HARVEY, 2006). Dessa forma, também pretendemos analisar a instalação da estrutura portuária da empresa Cargill e as consequências para a produção do espaço urbano em Santarém.

As cidades ribeirinhas na acumulação dos tempos

A história da navegação no Amazonas se confunde com a história da região. Os rios foram e são os caminhos das populações ribeirinhas e a formação das primeiras vilas está intimamente relacionada a esse espaço (TAMBUCCI, 2014). As primeiras formas de povoamento da região do baixo Amazonas se deram durante o governo do Marquês de Pombal (1750-1777), na substituição dos aldeamentos jesuítas pelas vilas, da mão de obra indígena pela africana e no controle do comércio das drogas do sertão pela Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, em 1755 (MIRANDA, 2009). O projeto pombalino definiu a primeira forma de urbanização das cidades ribeirinhas, atuando no desenho urbano das principais vilas por meio do alinhamento das praças, ruas e edifícios com características lusas. Após sua intervenção, o que se viu foi a formação do embrião de uma rede de cidades, articulada pelos principais rios da região, e o início da penetração do colonizador no interior do território. Tratam-se, portanto, de cidades antigas, marcadas pela desigualdade territorial da história de ciclos econômicos da região e suas periodizações.

As últimas cinco décadas foram muito transformadoras para a Amazônia, tanto pela alteração profunda das florestas, rios e solos, como também pela modificação da cultura a partir dos hábitos e costumes (OLIVEIRA, 2000). Esses movimentos criadores, destruidores e reconstrutores são contínuos e descontínuos no tempo e no espaço, com atritos que variam de lugar para lugar, de forma que essas transformações não são homogêneas, tampouco hegemônicas. A singularidade é intrínseca aos lugares e as situações que os permeiam não são semelhantes a qualquer outra; porém, cada lugar

combina em sua particularidade variáveis que podem ser comuns a outros (SANTOS, 1997). Desse modo podemos retratar as cidades ditas ribeirinhas, diferenciando-as das cidades que apenas se encontram à beira dos rios, tomando como referencial e diferencial sua interação com o rio (TRINDADE JR, 2003).

Assim, Oliveira (2000) define as cidades ribeirinhas a partir de sua relação com o rio, e como cidades cuja base de articulação com o entorno próximo e distante ocorre primordialmente através do rio, num pragmatismo vinculado organicamente ao meio em que se vive através do caráter simbólico das relações. Os rios serviram como vias de comunicação por onde chegaram as novas formas de relações sociais no região; também serviram para a fixação de bases para a ocupação e espalhamento de novos modos de vida, e foram também vias que garantiram o domínio político em diferentes épocas (OLIVEIRA, 2000).

Figura 1



Panorama da orla de Monte Alegre, cidade ribeirinha a caminho de Santarém. Fonte: Arquivo Pessoal

O rio, portanto, deixa de ser apenas um elemento da paisagem para se elevar a uma condição primordial de existência da cidade ribeirinha (Figura 1). Esta constitui um cruzamento histórico entre terra e rio, com temporalidade e espacialidade marcadamente simbolizadas pelo rio, com uma vida dinamizada pela diferenciação de suas interações, sendo também meio de comunicação e subsistência, mediação entre o fantástico e o real, dos significados e representações do imaginário social geográfico. No entanto, cabe perguntar-se: que transformações sofre uma cidade tradicional quando seu território se torna alvo da internacionalização do mercado? Sob essa ótica analisaremos a cidade

Comentado [M.M.A.1]: A Figura precisa estar referenciada no texto.

Outro detalhe:
Em cada foto (figura), precisa indicar a data. Pode ser mês e ano.

Santarém, cuja história ribeirinha se confunde com a modernização e a introdução do modelo do agronegócio e exportação de grãos.

O processo de urbanização da Amazônia gerou um conjunto de aglomerados humanos que se caracteriza como uma “floresta urbanizada” (BECKER, 2004). Os dados do IBGE apontam concentrações populacionais ao longo dos principais rios da região, elevadas à categoria de cidade pela divisão territorial – político-administrativa – em municípios.

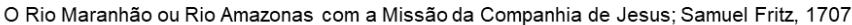
A Amazônia e o outro

Diversos símbolos cobrem a realidade amazônica: Eldorado, Paraíso Perdido, Inferno Verde, Pulmão do mundo. Percepções e descrições dispersas no tempo sobre a região sempre dadas por um “descobridor” desbravando o “desconhecido”. Um imaginário derivado do senso comum alimentado por séculos de promessas e mitos de exploradores que, imersos num cenário de grandezas naturais, anunciam uma realidade díspar que engrossa o coro do discurso ambiental. Não há quem, desprovido do olhar crítico, não retrate a Amazônia como região dominada pela natureza e quase intocada pelas sanhas humanas.

Não é de hoje que a Amazônia tem sua imagem estritamente associada à temática ambiental. Os viajantes que percorreram a região a partir do século XVI deixaram relatos que lembram os discursos recentes pela representação do espaço vista pela ótica do exotismo diante de uma “terra incógnita”. A floresta “surge como atributo máximo de classificação da Amazônia, o que por si só reforça, em paralelo, a ideia de desumanização do espaço, traduzida, por exemplo, na noção emblemática do “vazio demográfico” (STEINBRENNER, 2007, p.2). Brincam os belenenses que o resto do Brasil acredita que há jacarés espalhados pelas ruas como parte da paisagem urbana nas cidades paraenses, reforçando que esse imaginário envolve a região como um todo e revela que a floresta também é vista como um obstáculo à obra da civilização. O homem local parece um ator frágil e agonizante (STEINBRENNER, 2007) diante de uma natureza hostil, selvagem e predatória; um inferno verde.

Em 1541 ocorre a primeira expedição europeia pelo grande rio, movida por Francisco Orellana. Após acompanhar Gonzalo Pizarro na exploração do rio Napo, partiu até o vale do Amazonas em busca do “país do Eldorado e da canela”. A campanha

Figura 2



O Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas, em 1808, possibilitou a entrada de naturalistas europeus na bacia do Rio Amazonas em busca da apropriação científica da “natureza selvagem” dos trópicos. Além da curiosidade e o interesse científico de registrar o pitoresco mundo natural amazônico aos olhos dos europeus, está a busca por riquezas, instigada por informações que lhes chegavam de florestas e riquezas naturais não exploradas (BUENO, 2002).

No fim do século XIX, auge da ciência positivista, da eugenia e tempo áureo da borracha, Alberto Rangel (1904) escreve “Inferno Verde”. Nesse livro, a floresta é posta como antítese do paraíso, um obstáculo à ação do homem que guarda a esperança de se tornar “obra de civilização” somente pelas mãos de “raças superiores”, dotadas de firmeza e inteligência e “providas de dinheiro”. Em seu prefácio da obra, Euclides da Cunha reconhece a Amazônia como página inacabada do Gênesis.

Assim, a Amazônia é retratada como território “a ser domesticado pela ação alóctone, que vê o autóctone como inferior, indolente ou incapaz de vencer este gigante natural” (STEINBRENNER, 2007, p.7). Para BUENO (2002), “a imagem da Amazônia como inferno verde pode ter servido de justificativa à sua devastação exploradora”, pois gradativamente “transforma a floresta num inimigo a ser vencido. E desta forma ela passou a ser encarada, principalmente a partir da década de 50, do século XX” (BUENO, 2002; p. 63.)

A ideia de conquista se forma dentro do mesmo movimento de teorizações que sancionam a apropriação violenta da terra e legitimam a posse do escravo. Para o sociólogo Sedi Hirano (1988), as políticas coloniais e mercantis, implementadas através da violência, apoiavam-se em instituições jurídico-ideológicas medievais que justificavam, por exemplo, o tratado da guerra justa. Escrita por leigos e prelados, a guerra justa tinha como raiz a guerra medieval cruzadista e permitia aos cristãos estabelecer a escravidão em nome da fé e no amor à Deus através da catequese e doutrinação dentro dos valores ocidentais, para a conversão dos homens e conquista dos povos e nações (FARAGE, 1986). Hirano alega que essa justificação, legal, ideológica e política é encontrada nos escritos dos séculos XIV, XV, XVI e XVII e evidencia que o trabalho compulsório tem como fonte de sua existência uma subordinação que é exclusivamente política, e não necessariamente econômica. Torna-se escravo em razão da guerra justa. Moraes (2005) argumenta que o colonizador não

estabelece distinção entre população conquistada e o território tomado, tratando ambos como recursos naturais. O processo histórico da formação das colônias atlânticas estabeleceu em alguns lugares a especialização do fornecimento de escravos enquanto mercadoria. Dessa forma, conclui o autor, um país colonial é fruto de uma expansão que lhe é externa e é concebido como território a conquistar através do estandarte da violência.

Desse modo as características naturais amazônicas trazem um imaginário que acompanham a região até hoje, é necessário refletir como essa percepção moldou a Amazônia no processo histórico da formação territorial brasileira, uma imensa região que nasce no bojo da concepção de um território a conquistar (MORAES, 2005). Os rios serviram como vias de comunicação por onde chegaram as novas formas de relações sociais na região; também serviram para a fixação de bases para a ocupação e espalhamento de novos modos de vida, e foram também vias que garantiram o domínio político em diferentes épocas (OLIVEIRA, 2000).

O rio, portanto, deixa de ser apenas um elemento da paisagem para se elevar a uma condição primordial condicionante da gênese, do desenvolvimento e da existência da cidade ribeirinha, que constitui o pano de fundo do presente estudo. A cidade ribeirinha constitui um cruzamento histórico entre terra e rio, com temporalidade e espacialidade marcadamente simbolizadas pelo rio, com uma vida dinamizada pela diferenciação de suas interações. Dentro dessa perspectiva, a preocupação deste trabalho será analisar a configuração regional de Santarém, uma cidade cuja gênese ribeirinha se deu pela presença dos rios Tapajós e Amazonas e que sofreu as transformações causadas pela chegada da BR-163 e a instalação e estabelecimento de um terminal multimodal de cargas. Tendo em vista a mítica que impera sobre a percepção territorial amazônica, que consequências sofrem os centros urbanos quando seus espaços passam a ser demandados pela nação em nome do progresso?

Assim, esse estudo se empenhará em evidenciar a formação histórico-territorial da cidade de Santarém, tomada como protótipo de cidade de gênese ribeirinha metamorfoseada em metrópole, e indicar os fatores que propiciaram sua metamorfose na consolidação da condição de centralidade regional. Este esforço de pesquisa foi realizado com o apoio extensa bibliografia, levantamento de dados oficiais do IBGE e da Prefeitura Municipal e dados secundários diversos relacionados ao tema. Minha

aproximação ao objeto de estudo se deu através de uma viagem que fiz a região de Santarém em 2017, na qual pude observar a dinâmica contraditória do meio urbano do município e serviu de inspiração para a elaboração deste trabalho.

CAPÍTULO 1

1. A urbe santarena

Santarém é um município localizado no Estado do Pará na foz do rio Tapajós com o Amazonas, sendo o terceiro do Estado em tamanho populacional e a mais importante cidade da mesorregião do Baixo Amazonas. Seu posicionamento geográfico garantiu vantagem estratégica no processo de ocupação desta porção do território paraense, e sua distância a meio caminho de Manaus e Belém a alçaram como entreposto comercial. Hoje o município é tido como referência nodal, com fluxo intenso de mercadorias e pessoas pelas vias aérea, fluvial e rodoviária. De acordo com o estudo sobre cidades médias na Amazônia Oriental, a sede municipal de Santarém

“cumpre importante papel no corredor de escoamento da produção de grãos da região central do Brasil, que do porto local de Santarém parte em direção aos Estados Unidos e Europa, devido a localização estratégica desta cidade em relação aos grandes centros consumidores de grãos exportados pelo Brasil. A farta disponibilidade de recursos naturais constitui fator de atração do grande capital. As grandes reservas florestais também têm sido alvos da ação de madeireiros, devido ao alto valor comercial e da variedade de espécies existentes, como já acontece em outros Estados da Amazônia” (TRINDADE apud PEREIRA, 2011, 140p.)

Assim, temos em Santarém (figura 3) um município em uma área de grande especulação para o agronegócio. O último censo para o município contabilizou uma população de 294.580 pessoas, tendo feito a estimativa para 2018 de um aumento para 302.667 habitantes (IBGE, 2010).



O IBGE (2016) também indica que o PIB per capita do município é de R\$15.531,42. O mesmo instituto de pesquisa, no entanto, aponta para o município um indicador de 15,7% no que se refere à população ocupada e um percentual de 45,6% da população com rendimento nominal mensal de até 1/2 salário mínimo, sendo que a média permanece em 2,1 salário mínimo. Esses dados revelam um contraste no modo de vida da cidade e refletem, também, que seu crescimento é virtual e insignificante para o grosso da população. Segundo Hoefle (2013),

“Santarém mescla a exploração predatória primária com novas tendências urbano-industriais, constituindo-se como portal de ordenamento de múltiplas fronteiras históricas, visando mercados regionais, nacionais e globais, evoluindo de uma economia ribeirinha extrativa à economia agroindustrial.” (HOEFLE, 2013. P. 46)

1.1. Raízes no rio

Ao papel que, no mundo natural, representado pela diversificação da natureza, propomos comparar que, no mundo histórico, é representado pela divisão do trabalho. Esta, movida pela produção, atribui, a cada movimento, um novo conteúdo e uma nova função aos lugares. Assim, o mundo humano se renova e diversifica, isto é, reencontra a sua identidade e a sua unidade enquanto os seus aspectos se tornam outros. (SANTOS, 2008; p. 131)

A história de Santarém se confunde, por muito tempo, com as histórias dos rios, das vilas, dos povos, da colonização do espaço amazônico e seus ciclos. Portanto, sua identidade está tão inserida nesse contexto que a historicidade santarena dialogará com toda a região, seja por sua centralidade, seja por sua gênese e pelos processos históricos e sociais que determinaram sua posição atual. Assim, buscaremos olhar para a cidade a partir da ótica da formação histórico territorial amazônica.

Para melhor compreender a diversidade e a heterogeneidade característica da urbanização na Amazônia é preciso pensar o espaço a partir de sua diversidade histórica e da coexistência de temporalidades e de seu uso. Assim, analisamos sistematicamente a constituição do território estudado a partir de sua periodização. Segundo Milton Santos e Maria Laura Silveira (2001, 25), “cada periodização se caracteriza por extensões diversas de formas de uso, marcadas por manifestações, particularmente interligadas

que evoluem juntas e obedecem a princípios gerais, como a história particular e a história global, o comportamento do Estado e da nação e, certamente, as feições regionais. Mas a evolução que se busca é a dos contextos, e assim as variáveis escolhidas são trabalhadas no interior de uma situação que é sempre datada”.

Milton Santos (2004) salienta que o território não constitui uma categoria de análise em si, mas sim o território utilizado. Dessa forma, a materialidade, que inclui a natureza, e seu uso, que inclui a ação humana, são indissociáveis e interdependentes. O território é, portanto, vivo, e se configura assim pelo conjunto dos sistemas naturais, como herança de uma sociedade, e dos objetos técnicos e culturais historicamente estabelecidos. Para o autor, as configurações territoriais são apenas condições e sua significação real advém das ações sobre elas.

Reconhecer e observar o território amazônico a partir desse método de análise permite perceber as relações entre a cidade, o rio e o homem a partir de vários tempos contraditórios que permeiam esta relação e se materializam no intraurbano. Esta diversidade de tempos sobrepostos permite chegar à ideia de mudanças e permanências da vida ribeirinha na/da cidade, uma vez que entendemos o processo histórico capitalista como produtor de espaços de contrastes; essa perspectiva não nos autoriza a ver as cidades como essências tradicionais ou realidades imutáveis, nem apenas como espaços totalmente transformados pelo capital.

Segundo Corrêa (1987) a periodização espacial reconstrói o tempo espacial, ou seja, coloca em evidência momentos diferenciados que caracterizam o processo de elaboração da organização espacial. Assim, esse estudo propõe analisar a representatividade, na rede urbana do estado do Pará, da cidade de Santarém a partir da periodização da rede urbana da Amazônia.

1.1.1. De aldeamento jesuíta à vila pombalina

Em *Bases da Formação Territorial do Brasil - o território brasileiro no “longo” século XVI*, Moraes (2000) ressalta a necessidade de apreender as determinações que comandaram o processo de produção do espaço no Brasil, o que compreende o caráter da situação colonial. Também se faz necessário conhecer os propósitos da geopolítica das coroas ibéricas e os diferentes atores que agiram no processo da colonização na América, assim como as conjunturas internacionais.

A urbanização da Amazônia tem origem no período colonial brasileiro. Segundo MACHADO (1989) a história das pequenas cidades ribeirinhas se divide em três períodos.

1.1.2. O primeiro período

O primeiro período se refere ao final do século XVI e início do XVII, “quando os conquistadores surgem em oposição a Coroa portuguesa e são vistos como artífices da conquista do território (e não de índios e de ouro), símbolo, portanto, de uma nacionalidade incipiente” (MACHADO, 1989). Esses primeiros conquistadores são viajantes independentes, aventureiros por terras desconhecidas na busca de enriquecimento.

1.1.3. O segundo período

O segundo período dá-se a partir de 1600, quando, sob o Domínio das Coroas Ibéricas (1580-1640) começam as incursões para a Amazônia com a fim de expulsar outras embarcações europeias, principalmente holandesas, francesas, inglesas, que já se encontravam em grande número pelos rios Tocantins, Xingu e Tapajós. Nesse momento da história essas nações faziam incursões pelo norte e nordeste brasileiro, mais precisamente onde hoje se localiza Pernambuco, principal área produtora de açúcar, e o Maranhão, que na época abrangia os atuais territórios do Maranhão, Pará, Amazonas, Amapá e Piauí. Lá, disputavam o domínio do território das drogas do sertão e a exploração de seus produtos, tais como o cravo, a canela, o anil, raízes aromáticas, oleaginosas, a salsaparrilha e os produtos do rio, como o peixe-boi e as tartarugas. As tropas ibéricas que expulsaram os franceses de São Luís fundaram Belém em 1616 gerando, uma situação típica da geopolítica, segundo a qual quem domina a foz de um rio tem todas as condições de dominar a bacia inteira (MORAES, 2001). A fundação de Belém e da província do Maranhão e do Grão-Pará beneficiou aos espanhóis por se configurar como uma província separada do território brasileiro, relacionando-se diretamente com o Conselho das Índias, sem passar por Portugal (MORAES, 2001). Nesse período foram fundadas missões religiosas, vilas e cidades estrategicamente localizadas. MORAES (2001) analisa as ações missionárias como uma geopolítica do

Vaticano em criar um estado-tampão entre a colonização espanhola e a portuguesa, que “caiu por terra” com a unificação das coroas.

De acordo com Eduardo Neves (2015), é comum nas Américas que cidades tenham datas de nascimento mesmo que a habitação de seu sítio seja anterior à colonização. Em 1637, o português Pedro Teixeira refez a viagem de Orellana no sentido contrário, partindo de São Luís e subindo os rios Amazonas e Napo em direção a Quito. A consolidação da União Ibérica facilitava o trânsito entre as colônias de Portugal e Espanha. Ao passar pela foz do Tapajós, onde hoje se encontra Santarém, Teixeira notou a presença de um povoado com “15 mil moradores para cima” (NEVES, 2015, p.82). No entanto, a fundação oficial da cidade só ocorreu com a chegada dos missionários católicos, em 22 de junho de 1661, pelo padre João Felipe Bettendorf. O jesuíta construiu uma capela para Nossa Senhora da Conceição, 250 metros a oeste do local em que se encontra a atual igreja dedicada à santa, no Centro, e batizou o povoado de Vila do Tapajós.

1.1.4. O terceiro período

O terceiro período defendido por Machado se estende do final do século XVIII e por todo o século XIX, e é marcado pela implementação territorial e urbanística portuguesa idealizada pelo Marquês de Pombal (1750-1777) sendo tido como divisor de águas na história da Amazônia (MIRANDA, 2009).

Influenciado por ideais iluministas, Pombal buscava modernizar o Estado português através de ações, que, segundo Maxwell (1996), tinham como base: 1ª) submeter a alta nobreza ao controle da Coroa; 2ª) fortalecer a qualquer custo os grandes comerciantes portugueses e 3ª) evitar a interferência da Igreja nas decisões da monarquia. Assim, o Primeiro Ministro interveio no controle sobre as transações comerciais entre o Brasil e Portugal; interferiu na atividade mineradora, criou casas de fundição nas cidades próximas às principais comarcas, estabeleceu casas de inspeção nos principais portos brasileiros, regularizando os preços do açúcar, estabeleceu a Companhia Geral do Comércio do Grão Pará (1755-1775), e, por fim, restringiu o poder das ordens religiosas, principalmente os jesuítas, que na Amazônia controlavam o comércio das drogas do sertão.

As medidas de Marquês de Pombal foram definidas através das correspondências trocadas entre ele e seu irmão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, designado governador do Maranhão e Grão Pará em 1750. Segundo MENDONÇA (1963), dessas correspondências nasceram as primeiras leis pombalinas relativas ao Brasil (1751-1755), que asseguravam, entre outras, a liberdade ao indígena e a desarticulação das missões religiosas que utilizavam de sua mão-de-obra na coleta das drogas do sertão. É importante frisar que os religiosos estabelecidos na região tinham alcançado, até então, poder econômico e simbólico superior ao da coroa portuguesa (MIRANDA, 2009).

Em 1759, havia 155 jesuítas espalhados por 17 aldeias, dois colégios e um seminário. Eles chegaram a ter, na região, 25 fazendas de cultivo agrícola e criação de gado e três engenhos, dos quais retiravam o suporte financeiro necessário para a atividade missionária (MELLO, 2009). Os aldeamentos das ordens religiosas foram substituídos pelas vilas, a mão-de-obra indígena pela africana e todo o comércio das drogas do sertão saiu do controle das ordens religiosas e passou ao controle da Companhia Geral do Comércio do Grão Pará.

Pombal nomeou as vilas e cidades que foram fundadas em substituição às aldeias com nomes de vilas e cidades portuguesas. Segundo Miranda (2009, p.27), “ao nomear novas vilas e cidades amazônicas com topônimos de cidades portuguesas, o administrador demarca, por meios simbólicos, o novo território como parte integrante dos domínios da coroa portuguesa”. O incentivo à fundação dessas vilas carregava junto medidas de cunho político-administrativo na organização espacial e na intervenção urbanística. No período pombalino, fosse em Portugal ou no Brasil, planos urbanos regulares concebidos por traçados geométricos e ortogonais passaram a ser implantados, estabelecendo, segundo TEIXEIRA (2002), um ordenamento urbano que expressava a cultura racional europeia que se pretendia implantar. Assim, o projeto pombalino atuou na regulação do desenho urbano das principais vilas por meio do alinhamento das praças, ruas e edifícios através do traçado urbano cartesiano, dos lotes cortados em ângulo reto, da igreja matriz na porção central da praça, rodeada pela residência de pessoas de maior influência.

Comentado [M.M.A.2]: aqui termina a citação direta de Miranda?
É necessário fechar aspas.

1.1.5. Heranças do projeto pombalino

Miranda (2009) conclui que o projeto pombalino se constituiu como uma intervenção de cunho territorial e urbanístico que alterou profundamente o vale amazônico. Por meio da criação da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão, criou um embrião de rede urbana, além de interferir na formação da sociedade nas vilas e cidades. Suas ações, em termos gerais, promoveram o estabelecimento de uma separação entre o Estado e a Igreja com a expulsão dos jesuítas da região; concederam liberdade aos índios; estruturaram uma política de incentivo à agricultura e à pecuária; institucionalizaram a mão-de-obra negra africana na região; ofereceram condições para a criação de povoados e elevaram quarenta aldeias à categoria de vilas; elaboraram plantas de cidades, projetos arquitetônicos de prédios públicos, igrejas, fortificações, praças, arruamentos, topônimos, além de, com a permissão de casamento entre portugueses e mulheres indígenas, contribuir com a fixação das populações nas colônias e a criação de uma hierarquia entre vilas, cidades pequenas e cidades grandes. Essa hierarquia não se definia pelo tamanho do território ou pelo quantitativo nacional, mas pelas estruturas político-administrativas ali implantadas.

O nome que batizou o povoamento, Vila dos Tapajós, foi substituído por Santarém em 1758, como parte da política pombalina de conferir nomes de cidades portuguesas às povoações amazônicas – outros exemplos são Barcelos, Óbidos, Soure e Bragança. Em 1777, a cidade contava com uma população urbana de 403 indígenas e 333 portugueses e mestiços, num total de 737 habitantes, sendo um dos maiores núcleos urbanos do interior da Amazônia. Apesar do registro em 1766, das primeiras atividades não agrícolas (uma olaria oficial produzindo telhas e potes de barro (IBGE, 1956)), o despovoamento da vila marca uma mudança radical nas temporalidades regionais e seu uso geográfico. O pequeno número populacional registro em 1777 contrasta com a estimativa levantada por Pedro Teixeira 140 anos antes.

De acordo com Hoefle (2013), a economia extrativista das drogas do sertão, ao tempo dos jesuítas, gerava um produto comercial de exportação utilizando mão de obra indígena não remunerada monetariamente, incentivada por uma ideologia religiosa coletivista, podendo trazer benefícios locais com a provisão de ferramentas, tecidos, miçangas e a construção de edificações religiosas com valor simbólico (PRADO, 1987). O capital, o maquinário e a capacidade empresarial eram da Ordem Jesuíta, envolvendo a importação dos bens produtivos e de consumo necessários para gerir uma economia

à base de troca. Furtado (2005, p.136) argumenta que “Desorganizado o engenhoso sistema de exploração da mão-de-obra indígena estruturado pelos jesuítas, a imensa região reverteu a um estado de letargia econômica.” Assim, Hoefle (2013) compreende que a atividade extrativista entrou em colapso com a expulsão da Ordem Jesuíta em 1763, pois esta detinha a capacidade gerencial e o capital simbólico da fé religiosa, que motivava os indígenas a aceitar trabalhar sem remuneração monetária. As tentativas que buscaram dar continuidade à atividade falharam face à falta de capacidade gerencial do colono português leigo e à recusa dos indígenas de trabalhar sem a motivação religiosa, levando o colonizador a escravizá-los, causando a fuga em massa dos indígenas para locais inacessíveis fora dos principais rios da região (HOEFLE, 2013). Dessa forma, a população local permaneceu praticamente no sistema de subsistência indígena por décadas, até que, finalmente, uma parcela passou pelo processo de caboclicização, envolvendo a mistura étnico-cultural do colono europeu com o indígena, levando à recuperação demográfica nas áreas ribeirinhas da região em zonas de várzea ao longo do rio Amazonas (MELATTI, 1987; PRADO, 1987)

1.2 - Ciclos, surtos e outros incidentes

1.2.1 - Trabalho novo e trabalho velho

“Os núcleos urbanos foram elementos intrínsecos ao processo de colonização na Amazônia. Por que não promoveram o desenvolvimento da região?” Bertha Becker inicia seu livro “A Urbe Amazônida” (2013) a partir dessa contradição. Para respondê-la, a autora toma como base duas fontes de explicações: uma pautada pelas proposições teóricas de Jane Jacobs, outra pela história das origens das cidades da Amazônia.

Convergindo com as pesquisas realizadas por Becker (1995), na qual se evidenciou que as cidades na Amazônia se originam antes do desenvolvimento rural, para Jacobs (1969) as cidades precedem a agricultura. Nessa perspectiva, as cidades são unidades básicas para a compreensão das mudanças econômicas e os Estados como entidades fundamentalmente políticas.

Para Jacobs, as cidades são entidades sociais criadas por processos econômicos, sobretudo o comércio. Jacobs busca a base de uma teoria materialista de cidades ao distinguir os conceitos *trabalho novo* de *trabalho velho*. Este último consiste em dar continuidade ao que já é produzido, um trabalho repetitivo que leva a uma forma de

crescimento econômico que não conta como expansão econômica, pois permanece a mesma em conteúdo, estrutura e complexidade. Já *trabalho novo* é trabalho de desenvolvimento, pois cria novas divisões de trabalho capazes de alterar o conteúdo, a estrutura e a complexidade da economia e provocar seu crescimento.

Com base nessa distinção, Jane Jacobs (1969, 1984) defende que as cidades são os motores do crescimento econômico e não os Estados, diferenciados entre si pela forma de reprodução social. A cidade, através da concentração, diversidade e quantidade de *trabalho velho*, se torna o lócus de formação de *trabalho novo*, uma vez que este não se faz espontaneamente. Somado a isso, o *trabalho novo* cria o mercado e o torna dependente das cidades para capital, bens e serviços, para produtos e mão de obra adequada.

Em sua leitura das proposições teóricas de Jane Jacobs, Becker (2013) argumenta que nem todas as cidades são locais de *trabalho novo*. No entanto, esse modo de expansão econômica acaba por constituir cidades dinâmicas. Seu crescimento pode se dar de duas maneiras:

“(1) pelo efeito multiplicador da exportação, onde o *trabalho novo* cria novos mercados para exportação (ou seja, outras cidades), gerando uma expansão econômica regular; ou (2) pelo efeito igualmente multiplicador da substituição de importações, através de imitação e improvisação, criando *trabalho novo* para suprir o mercado da cidade (isto é, substituindo fornecedores de outras cidades) e gerando um crescimento explosivo, o chamado “surto econômico” (BECKER, 2013; p. 23)

1.2.2. Ciclos e surtos econômicos

Segundo Furtado (1954), surtos econômicos ocorrem quando a economia nas suas diferentes dimensões passa a ter força de competição no âmbito local, regional, nacional ou global, acompanhada de uma maior demanda por determinados produtos, bens ou processos. Propiciam lucro e divisas para as regiões, mas se não forem seguidos pelo desenvolvimento da economia como um todo, entram em decadência com a mesma intensidade com que ocorreram. Jacobs vê a cidade como um assentamento

que, no curso de sua história, experimentou um ou mais rápidos surtos de trabalho novo adicionado ao *trabalho velho*.

Há cidades que experimentam múltiplos surtos ao longo do tempo, outras que podem ter tido apenas um único surto expansivo seguido de períodos de pouco crescimento, estagnação ou declínio econômico, não contribuindo mais para a expansão econômica. Esse movimento se associa a uma dominação da economia da cidade, baseada em monopólios do surto anterior ou no poder político concentrado em poucas mãos.

Assim como outros municípios da região, Santarém experimentou ciclos econômicos muito bem definidos. Conforme abordado anteriormente, o início da exploração econômica do território se dá pela busca das drogas do sertão. De acordo com Barriga (2014), a partir de 1734, a lavoura cacaueteira passou a ser o principal produto de exportação, iniciando o segundo ciclo econômico, o Ciclo do Cacau. No período entre 1777 a 1820, a população de Santarém passou de 737 para 2360 habitantes, chegando em 1832 a ser composta por 5367 almas, sendo 3.985 brancos, 112 índios e mamelucos e 1.270 escravos. Spix e Martius, naturalistas alemães que estiveram na região em 1819 caracterizam a cidade nesse momento como “o empório do comércio entre a parte ocidental da província do Pará e a capital” devido à sua importância econômica para a região. A imagem abaixo (Figura 4), uma pintura de Hercules Florence de 1828, retrata Santarém vista do alto numa perspectiva lateral, evidenciando o traçado urbano de suas principais ruas e com muitas casas de telhas portuguesas, simbolizando a presença colonial portuguesa (BARRIGA, 2014).

Figura 4



Fonte: vista de Santarém sobre o Tapajós: expedição Langsdorff ao Brasil, 1821-1829

Somada à sua importância econômica, Santarém obtém relevância política em 1816 com a concessão da criação de um juizado de fora e eleva-se ao receber o título da sede da Comarca do Baixo Amazonas. A primeira indicava que a vila “tinha uma atenção especial por parte de Sua Majestade”, enquanto a segunda permitiu a Santarém centralizar o governo e o judiciário de todo o Baixo Amazonas, além de sediar o Comando Militar e a Vigararia Geral (BARRIGA, 2014).

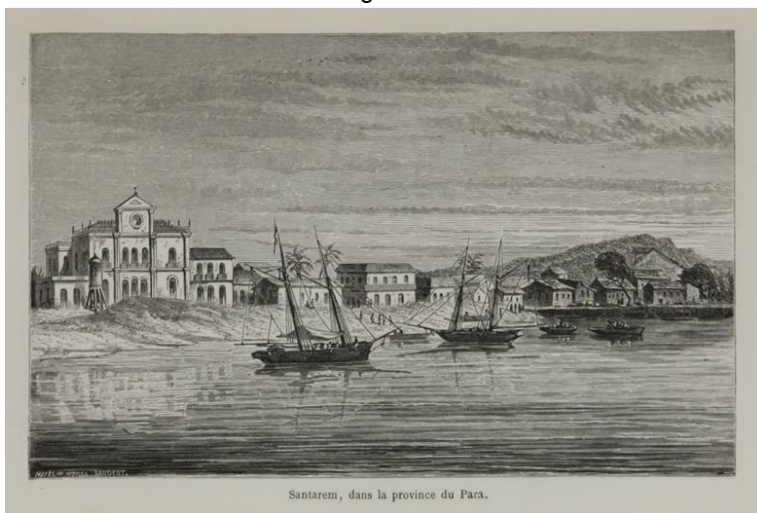
Conforme explicitado anteriormente, o quadro social amazônico passou a contar com uma intensa desintegração indígena, resultado de mais de um século de ações missionárias e sujeição de suas populações à igreja. A expulsão dos jesuítas da região gerou uma série de dificuldades de subordinação dos povos indígenas ao Estado, pela falta de novas práticas de controle (MALHEIROS, 2009). Esse quadro, aliado à constituição de uma sociedade cabocla à qual eram negados os direitos de cidadania, constituiu-se, segundo Di Paolo (1985), as causas remotas do movimento cabano. De acordo com Barriga (2014):

Cabia ao caboclo amazônico a fatia mais custosa do desenvolvimento da região, o trabalho compulsório e fastio, e a extrema pobreza a que lhes estava destinada, Diante desta conformação, não é estranho perceber a participação efetiva do tapuio amazônida nos conflitos políticos, da Independência a Cabanagem, em defesa e luta por sua liberdade, nos mais variados significados, e o temor da elite local pelo alastramento destas lutas. (BARRIGA, 2014, p.69)

1.2.3. O marco histórico-territorial da revolta dos cabanos

A Revolta dos Cabanos (1835-1840) se estendeu por todas as áreas da região e reduziu a escassa população da Amazônia, restringiu a atividade coletora de produtos do sertão, arruinou currais de gado e fazenda de lavoura e fez minguar o povoamento de certas zonas pelo abandono de numerosas povoações (SILVA BRUNO, 1966). A Cabanagem foi dominada por completo apenas no decorrer de 1839 e 1840 deixando uma herança de aproximadamente trinta mil mortos e uma população desterritorializada. A paralisação da expansão agrícola e a diminuição do crescimento urbano e até mesmo perda populacional causaram uma diminuição da arrecadação tributária e consequentemente, desleixo da administração pública na região (CORRÊA, 1987). De acordo com Roberto Lobato Corrêa (1987), Henry Walter Bates, um viajante que viveu e percorreu a região entre 1848 e 1859 descreveu Santarém como uma “aldeia em ruínas”. A imagem a seguir (figura 5), uma pintura de François Biard de 1862, retrata uma Santarém humilde vista pelo rio Tapajós.

Figura 5



Fonte: BIARD, François. Deux annés au Brésil. Paris, : Librerie de L. Hachete , 1862, p.391, Cf. <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/3788>

Após a violência desse episódio e toda a repressão que se sucedeu, os principais produtos exportados pelo Pará eram o fumo, o couro, o cacau e a borracha. Esta última, apesar dos progressos técnicos que ampliaram suas formas de usos, não obteve expressão econômica durante a primeira metade do século XIX. Segundo Corrêa (1987), de 1825, ano em que se deu a primeira remessa de borracha para o exterior, a 1850, as exportações não ultrapassaram, em nenhum ano, a 900 toneladas, e os preços do produto não se mantiveram em alta contínua. É importante ressaltar que, nesse momento que antecede à grande expansão econômica e urbana apoiada na crescente valorização da borracha, a rede urbana da Amazônia se caracteriza pela proeminência de Belém, e por um padrão espacial predominantemente ribeirinho, centrado no eixo do rio Amazonas.

1.2.4. A borracha

1.2.4.1. Primeiro ciclo e auge gomífero

A expansão do extrativismo da borracha, período que se estende de 1850 a 1920, constitui-se no período em que a rede urbana amazônica ganha novas dimensões econômicas e espaciais. Na análise de Roberto Lobato Corrêa (1987) sobre a periodização da rede urbana da Amazônia esse revigoreamento se deu devido à realização de três condições: a consolidação do mercado da borracha, a superação do transporte em embarcações precárias aliada a uma nova oferta de mão de obra (representada por migrantes nordestinos) em contraposição à escassez de mão de obra local, e a oferta de capitais para o financiamento da produção.

A forte e gradativa demanda externa pela borracha se traduzia em preços ascendentes (de 45 libras por toneladas no período 1840-1850 para 389 no período 1901-1910) e volumes crescentes de exportações (de menos de três mil toneladas anuais no período 1850-1860 para cerca de trinta e cinco mil toneladas anuais no decênio de 1901-1910), inserindo a Amazônia na divisão internacional do trabalho através da produção da borracha, para a qual chegou a contribuir com 90% da produção mundial em 1890 e eclipsou qualquer outra produção, inclusive a de produtos de subsistência para o mercado regional (CORRÊA, 1987). Em 1853, o Barão de Mauá cria a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, introduzindo a navegação a vapor no rio Amazonas e seus afluentes, possibilitando maior circulação e escoamento mais rápido

da produção regional. Essa expansão, por sua vez, atraiu capitais estrangeiros ligados ao comércio e à navegação. Em 1867, a navegação no Amazonas é liberada às embarcações estrangeiras e, em 1874, o primeiro navio estrangeiro ancora em Manaus e consolida, neste mesmo ano, a presença do capital inglês através da substituição da empresa de navegação do Barão de Mauá pela Amazon Steamship Navigation Company Limited.

Corrêa (1987) aponta que a escassez de mão-de-obra, em primeiro momento, foi suprida pela migração de paraenses que se deslocaram para as regiões produtivas. A grande seca nordestina de 1877-1880, período que coincide com o início do aumento vertiginoso da demanda internacional da borracha e, conseqüentemente, de mão-de-obra, leva centenas de milhares de nordestinos a se deslocar para os médios e altos vales amazônicos. Essa imigração aumentou em muito a população regional e era em parte subsidiada pelo Estado, como exemplifica o subsídio dado pela Província do Amazonas para uma linha de navegação ligando o território amazonense ao porto cearense de Camocim, um dos locais de saída da população sertaneja para a Amazônia. Em entrevista à revista Cadernos do Desenvolvimento, Bertha Becker comentou a questão migratória do surto da borracha: “É bom não esquecer que os nordestinos foram levados. Ninguém foi sozinho. Todo mundo se refere aos “nordestinos assolados pela seca”, mas eles foram levados por gente que os organizava, para trabalhar na borracha.” (BECKER, 2012, p.265)

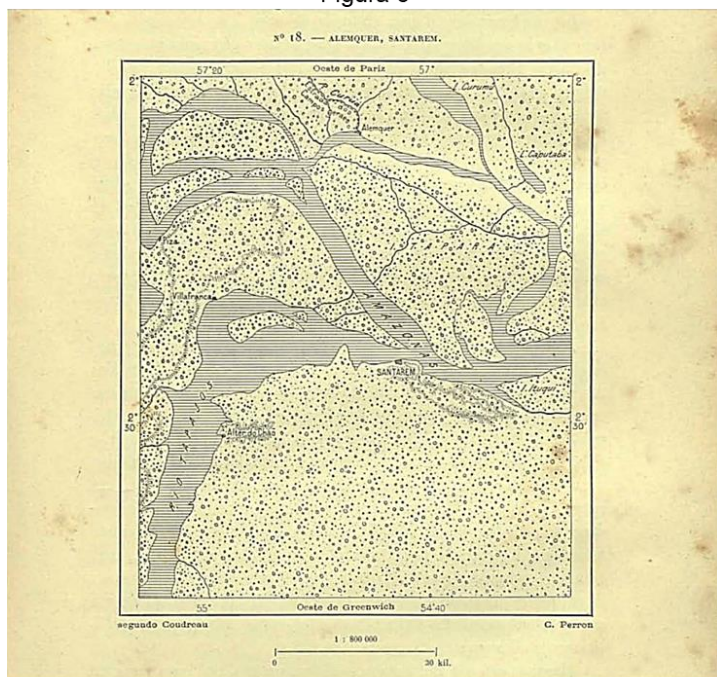
Em relação à oferta de capitais para financiamento e realização da produção, tiveram papel significativo tanto o capital nacional quanto o estrangeiro. Segundo Corrêa:

Este capital, de natureza essencialmente mercantil, vinculou-se ao financiamento das importações de bens de consumo e instrumentos de trabalho. Tais importações destinavam-se aos adiantamentos, através de uma complexa cadeia de intermediários, àqueles que efetivamente se embrenhavam na floresta para a extração da borracha. Este sistema de financiamento, conhecido regionalmente como “aviamento”, constituía-se, pois, em crédito à produção.

Capitais estrangeiros, por outro lado, foram também investidos em atividades vinculadas à produção e ao transporte da borracha: além da supramencionada empresa de navegação, capitais ingleses e norte-americanos criaram empresas como a Manaos Harbour Limited, em 1902, The Port of Pará, em 1906, a Madeira and Mamoré Railway Company, em 1907, e a Brazilian Rubber Trust que plantou seringueiras em mais de 60 mil hectares de terras no Município de Anajás, no Pará, na primeira década do século. Assim, o capital viabilizaria o início da expansão da produção de borracha como, em seu momento da expansão máxima, a primeira década do Século XX,

voltar-se-ia para o setor de maior margem de risco, investindo em obras e atividades de porte.
(CORRÊA, 1987, p.49)

Figura 6



Alenquer e Santarém, por Elisée Reclus - 1900

Dos cientistas europeus que viajaram pela região amazônica no fim do século XIX, destaca-se a presença de Elisée Reclus, geógrafo francês e anarquista. Tendo passado por Santarém (figura 6), sua descrição da cidade não muito difere dos naturalistas citados anteriormente, reforçando a ideia de que a mesma “não cresce senão lentamente”, mesmo ressaltando a vantagem proporcionada pelas vias de navegação de seus rios (RECLUS, 1900). Assim, como indica Hoefle (2013), apesar da região amazônica estar em ebulição com a opulência do ciclo da borracha, Santarém não foi tão afetada. Hoefle (2013) argumenta que suas condições de porto intermediário e as condições naturais do Tapajós, rio pobre em sedimentos, não encorajaram o extrativismo da seringueira nativa em grande escala em Santarém, onde se apresentavam no máximo cinco seringueiras por hectare. Reclus relata, também, que

“...as cachoeiras do Tapajós, acima do povoado de Itaituba, a 443 quilômetros de Santarém, impedem sempre a passagem das embarcações: a copaíba, a baunilha, a borracha, as castanhas da Bertholletia, não são transportadas do vale senão por canoas arrastadas por muito custo de canal em canal.” (RECLUS, 1900; p. 122)

Apesar disso, a cidade teve importância significativa na comercialização do produto, dando sustentação econômica à oligarquia da família Corrêa que dominou a política local de Santarém até 1930 (HOEFLE, 2013). A população no município de Santarém aumentou significativamente neste período, indo de 9.271 habitantes em 1872 a 34.944 habitantes em 1920 (IBGE, 1920), se tornando a segunda cidade do Pará, superando Óbidos e Cametá (CORRÊA, 1987).

1.2.4.2. Segundo ciclo e a decadência da borracha

Curiosamente, Santarém foi palco do episódio que culminou no declínio dos seringais, quando, em 1876, o inglês Herry Wickham, contratado formalmente pelo Kew Gardens de Londres e com o intermediação do cônsul inglês em Belém, depois de ter se aproximado da alta sociedade local e fazer contato com os seringalistas, tomou conhecimento dos cuidados necessários com a seringueira, burlou a aduana brasileira e carregou, em forma de contrabando, 70.000 sementes de seringueira com destino à Inglaterra. De acordo com Drummond (2009), nas quatro décadas que seguiram o furto, botânicos, administradores coloniais e fazendeiros britânicos aprenderam a cultivar a árvore e formaram vastas, ordeiras e homogêneas plantations em suas colônias no sudeste asiático e a extrair o látex em escala industrial, chegando a alcançar o plantio de quatrocentas árvores por hectare versus de cinco a dez por hectare da ocorrência nativa (HOEFLE, 2013). A enorme produtividade e a alta qualidade desse látex ‘domesticado’ fizeram com que, a partir de 1914, ele dominasse o mercado internacional. Em 1905, a região Amazônica produzia 99,7% da borracha comercializada no mundo; em 1914, a cifra caíra para 39%, chegando a apenas 6,9% em 1922. O plantio ‘racional’ da seringueira liquidou a extração do látex nativo das seringueiras distribuídas ‘irracionalmente’ pela floresta amazônica (DRUMMOND, 2009).

Figura 7



Cicatrizes do corte da borracha em antiga seringueira. Fonte: arquivo pessoal.

Santarém assumiu importância no cultivo da seringueira nos anos de 1930, quando a Ford Motor Company, na segunda tentativa de implementar uma plantation no Amazonas (a primeira, em Aveiro, sofreu com fungos e com a inacessibilidade do local nos meses de setembro a janeiro devido ao nível do rio, tornando-se inviável) a fim de tornar-se independente do monopólio inglês da borracha, contratou um agrônomo especializado no cultivo da seringueira na Malásia que introduziu métodos científicos de cultivo onde hoje se localiza o município de Belterra (figura 7). Esse empreendimento, de acordo com José Carlos Pereira (2012), implementou um sistema de produção baseado na constituição da força de trabalho em bases assalariadas, na plantação planejada em áreas definidas em quadras, no disciplinamento dos trabalhadores em hierarquias sociofuncionais e na construção de uma cidade na floresta, tendo como referência o sistema fordista de produção, algo que ainda não havia sido experimentado na região.

O fim da Segunda Guerra Mundial coincide com o início da produção de borracha sintética à base de petroquímica, fazendo com que a Ford desistisse da experiência, devolvesse as terras à União e vendesse a infraestrutura ao estado do Pará. A Ford ainda manteve a infraestrutura de armazéns, maquinaria e hospitais durante mais quatro

anos esperando o governo assumir sua administração, mas isso não aconteceu e as edificações foram abandonadas (figura 8).

Pereira argumenta que, através desse processo de “modernização pelo alto”, Belterra aparece para o cenário urbano não como no processo urbano-industrial vivido por várias cidades brasileiras pelo alargamento da periferia, mas através da urbanização “pela articulação de espaços descontínuos propiciada pela ação seletiva do capital com base no apoio estatal, cujas escalas vão desde o lugar onde se realizou o projeto, passando pela mediação governamental nas esferas estadual e federal, chegando até os Estados Unidos” (PEREIRA, 2012, p.15). Em sua análise, no entanto, Pereira alega que o caso de Belterra não deve ser confundido como marco definidor da urbanização da Amazônia. Como veremos adiante, a expansão das fronteiras urbanas, que representaram o surgimento de cidades que serviram de suporte na implantação dos grandes projetos e ocupação da região na década de 70 guardam similaridades com Belterra pela aliança entre o grande capital, o Estado e as oligarquias locais, criando, assim, a experiência da cidade-empresa com a estratégia do capital, que sob a guarda da ação estatal vai se localizar em lugares propícios ao seu desenvolvimento, próximos às fontes de energia e matéria-prima, e de fácil recrutamento de mão de obra (PEREIRA, 2012).

Figura 8



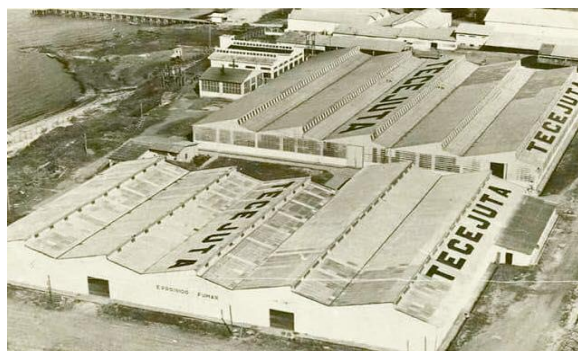
Belterra era equipada com dez hidrantes posicionados em locais estratégicos para auxiliar nas possíveis queimadas. A atenção, no entanto, tinha como foco os plantios de seringueiras. Fonte: arquivo pessoal

O declínio de uma atividade nem sempre levou à sua total extinção, a atividade continuando em pequena escala durante décadas ou mesmo séculos ao lado de outras, caracterizando o “*trabalho velho*”, podendo posteriormente ser retomada em novo contexto econômico. Foi assim com o cacau, a principal droga do sertão da época colonial, que foi retomada como lavoura na segunda metade do século XX.

Por outro lado, a produção de juta (fibra vegetal utilizada na confecção de sacas e cordas), que após 1950 tornou-se muito significativa no baixo Solimões e alto e médio Amazonas, ao ponto de sustentar em Santarém um setor fabril de produção de sacas utilizada na exportação de commodities agrícolas, caracteriza-se nesse momento como “*trabalho novo*”. Assim, mesmo com a crise da borracha que assolou outras cidades da região amazônica, Santarém foi capaz de manter algum dinamismo econômico-político, assegurando o posto de principal cidade dessa região.

Nesse período as populações rurais e sobretudo a urbana de Santarém deram um salto de 38.862 habitantes e 8.697 habitantes, respectivamente, em 1940, a 73.891 e 61.324 em 1970. A população ativa na agricultura envolvia 12.239 trabalhadores em 1940 e subiu para 27.146 em 1970, ao mesmo tempo em que os trabalhadores na indústria aumentaram de 2.194 para 3.142 (IBGE, 1940; 1970). Isso refletiu principalmente no dinamismo do setor da juta desde o plantio ao longo do rio Amazonas até seu beneficiamento e industrialização na cidade de Santarém (HOEFLE, 2013). A importância do ciclo da juta (figura 9) na amazônia é magistralmente ilustrada no romance Cinzas do Norte de Milton Hatoum.

Figura 9



Sede da TECEJUTA, fábrica de juta em Santarém
Fonte: Amorim (2005), Instituto Social Boanerges Sena

CAPÍTULO 2

2. “Integrar para não entregar”

2.1 Redes urbanas

Os processos que se deram através das políticas de integração voltadas para a Amazônia intensificaram a expansão do tecido intraurbano, no qual novas formas espaciais passaram a ser verificadas, através da instalação de redes de integração, contribuindo para diversas transformações no espaço. Mediante essa dinâmica de reestruturação regional, faz-se necessário analisar a rede urbana e os modelos de urbanização que se configuraram na região.

O período que vai se estende dos aldeamentos jesuítas até a década de 1960, corresponde ao que Corrêa (1987, p. 52) classificou de rede dendrítica, ou seja, uma rede urbana regional que foi estruturada ao longo dos cursos fluviais, tomando a configuração de uma rede urbana simples, caracterizada pela existência de uma cidade primaz que concentrava a maior parte dos fluxos comerciais privilegiada pela drenagem dos recursos; e apresentava um excessivo número de pequenos centros urbanos diferenciados entre si. Dessa forma, a rede urbana amazônica funcionava, em realidade, como um conjunto articulado de localizações cujo papel mais significativo era o de viabilizar a extração de um excedente que, no plano regional, garantia o poder econômico e político de uma elite mercantil localizada em Manaus e, sobretudo, em Belém e, no plano internacional, viabilizava, através dos baixos preços impostos à borracha, novos empreendimentos industriais de países como os Estados Unidos, Inglaterra, França e Alemanha. A rede dendrítica, cuja origem guarda relação com o período colonial, é a forma mais simples da rede urbana e pressupõe a idéia de cidade estrategicamente localizada para a conquista e defesa de um determinado território, considerado seu ponto de partida. A cidade primaz concentra a maior parte do comércio atacadista exportador e importador, através do qual toda a região vê viabilizada a sua participação na divisão internacional do trabalho. Esse período apresenta número excessivo de pequenos núcleos e a ausência de centros intermediários. As relações são estabelecidas de acordo com os interesses da cidade primaz, pois tal padrão espacial de interação constitui, por outro lado, uma drenagem de recursos em geral, o qual

privilegia, parcialmente, a cidade primaz em detrimento de sua hinterlândia. A transição da rede dendrítica para a rede complexa, pressupõe, conforme Corrêa (1989, p. 75), um nível maior de “complexidade na esfera da produção, circulação e consumo, com a coleta e distribuição intra-regional de produtos da própria hinterlândia da cidade primaz. Pressupõe o aparecimento de uma divisão intra-regional do trabalho capaz de romper o caráter unidirecional dos fluxos vinculados à produção regional”. Nesse contexto, a rede de centros desenvolve funções multivariadas, representando um novo tipo de inserção no processo de criação, apropriação e circulação do valor excedente. Complexidade espacial e funcional são características marcantes da nova divisão territorial do trabalho.

A rede urbana adquire contornos de uma rede urbana complexa, com a interação entre centros de regiões funcionais distintas, entre centros da mesma hinterlândia metropolitana e, muitas dessas interações, apresentam-se marcadas pela complementariedade funcional entre os centros ou por relações que não são aquelas definidas pela teoria dos lugares centrais. Estabelecem-se múltiplos circuitos na rede urbana (CORRÊA, 2001, p. 365).

2.2. Cidades na floresta, cidades da floresta.

Nas décadas que seguem o fim do ciclo da borracha, a culminar nos anos 70, o discurso de integração do território da Amazônia ao Nordeste e ao Centro-Sul brasileiros se fortalece e passa a desenvolver ações concretas na configuração urbana na região. A fim de diferenciar esse novo modelo de formação urbana das preexistentes, Trindade Jr., em seu artigo denominado “Cidades na floresta - os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico”, retoma dessa expressão a inspiração na discussão de Milton Santos acerca da distinção entre “cidades do campo” e “cidades no campo”. Apesar de sua transposição não ocorrer de forma literal, nem com a mesma equivalência, o autor procura distinguir as expressões “cidades na floresta” e “cidades da floresta”, tida por ele como a configuração urbana que predominou até meados do século XX.

Trindade Jr. (2010) argumenta que a definição da cidade na Amazônia para além da paisagem deve pressupor a consideração de elementos que considerem a relação das mesmas com seu respectivo entorno e com os processos que a região vivenciou a partir de sua efetiva integração nacional.

Conforme discutido, até a década de 60 as “cidades da floresta” eram as mais comuns na região. Se caracterizavam como pequenas cidades frequentemente associadas à circulação fluvial, que conferiam a elas estreitas ligações com a dinâmica da natureza, com a vida rural não moderna e com o ritmo da floresta ainda pouco explorada. Além disso, essas cidades estabeleceram forte relação com as vilas, povoados, comunidades ribeirinhas em seus respectivos entornos e localidades próximas. Apesar de muitas cidades terem perdido essas características rurais, elas não desapareceram efetivamente e ainda marcam algumas sub-regiões da Amazônia.

Por outro lado, as “cidades na floresta” são aquelas que passaram a se articular principalmente às demandas externas da região, tornando a floresta um elemento de pouca integração aos novos valores da vida urbana se não como espaço de exploração econômica.

Majoritariamente, as “cidades na floresta” articulam e interagem muito mais com outras realidades regionais do que propriamente com a realidade interna. São cidades que, em grande parte, se tornaram bases logísticas para relações econômicas voltadas para uma racionalidade extrarregional, que servem de apoio aos grandes projetos econômicos, instalados na região para atender ao mercado externo e sua demanda por recursos primários de exportação.

Como dito anteriormente, há ainda cidades que se constituem como cidades locais, com forte ligação e interação com o entorno imediato e que são, por isso, consideradas “cidades da floresta”. É o caso das cidades ribeirinhas.

As cidades ribeirinhas, portanto, possuem enraizamentos evidenciados pelas fortes ligações socioeconômicas e culturais com a escala geográfica local e regional, e que traduzem a estreita relação com o rio. Esta relação não se dá somente por uma questão de localização absoluta, devido ao fato de serem cidades à beira rio, mas por apresentarem uma interação funcional com esse elemento natural. O rio é a base da circulação fluvial, da subsistência material, do lúdico e do simbólico. Dessa forma Trindade Jr. (2008) pontua que essas cidades são, a rigor:

a) cidades pequenas quanto ao seu tamanho populacional e à extensão de seu formato territorial;

- b) localizadas às margens dos rios, e, em geral, de grandes rios, seja considerando a sua largura, seja levando em conta o volume de água e, ainda, o tamanho de seu curso fluvial, sendo este, inclusive, um importante atributo fisiográfico a ser considerado;
- c) tradicionais, no sentido do ordenamento espacial do conjunto espacial onde se inserem, do padrão de seu ordenamento intra-urbano, da produção econômica e das relações socioculturais locais e regionais.

São cidades com pouca modernização econômica e territorial, onde a presença do meio técnico-científico informacional se revela de forma tímida se comparadas a outras cidades brasileiras e mesmo a outras da região amazônica. De todo modo, essas realidades não são excludentes nem duais.

Santarém, como típica cidade de gênese ribeirinha, após séculos como modelo de cidade da floresta (mesmo após o surto desenvolvimentista da juta), apresenta-se, desde o período das Grandes Obras como candidata à classificação de cidade na floresta.

2.3. Trabalho vivo e trabalho morto

Milton Santos traz em sua obra a preocupação com a técnica, “um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço.” (2004). Na medida em que são características dos momentos históricos sobrepostos, as técnicas, como sistemas, incluem a materialidade e seu modo de organização e proporcionam uma distribuição do trabalho. Assim, a divisão territorial do trabalho estabelece uma hierarquia entre lugares e redefine, a cada momento, a capacidade de agir das populações.

A divisão territorial do trabalho envolve a repartição do *trabalho vivo* nos lugares e da distribuição do *trabalho morto* e dos recursos naturais, onde o *trabalho vivo* é tido como a divisão do trabalho no movimento presente da sociedade e o *trabalho morto* é o que sobra das divisões do trabalho já superadas pelo movimento histórico na forma de espaço socialmente construído. O *trabalho morto* é, portanto, fruto de um capital precedente de um determinado processo produtivo, que se cristalizou em estruturas, objetos e territórios integrados numa “forma”. Seu conteúdo constitui um estágio de

desenvolvimento e acumulação de condições históricas e específicas do capital, desempenhando, por isso, papel fundamental na repartição do trabalho vivo. Assim, as formas herdadas não são indiferentes à redistribuição do processo social, e a categoria de formação socioespacial é essencial ao processo de reconstrução sincrônica da sociedade e do território (SANTOS, 1977).

A base material da vida da sociedade contemporânea, no entanto, é constituída por um novo conjunto hegemônico de técnicas que carrega em si a marca da ciência, impregna as formas geográficas materiais, as formas sociais, jurídicas e políticas e se expressa pela globalização como meio técnico-científico-informacional. Dinâmico, o processo da globalização se utiliza das situações do passado, mas oferece-as com novas características que agravam as desigualdades sociais e as diferenças regionais brasileiras, uma vez que são impostas novas maneiras de comando e dominação. Dinamiza-se, portanto, a divisão internacional do trabalho, principalmente nos países subdesenvolvidos, não considerando a realidade destes e aplicando aos mesmos um conjunto de ideologias. Corrêa (1997) destaca que

[...] A partir do pós-guerra o processo de fragmentação articulada tornou-se mais acelerado. A capacidade do capitalismo (re)fragmentar e (re)articular a superfície terrestre foi ampliada. Em outras palavras, o espaço do homem foi fortemente submetido a um processo de reconstituição das diferenças espaciais, processo que assumiu enorme rapidez. Fazer, desfazer e refazer as diferenças espaciais tornou-se, de forma mais eloqüente, uma das características da economia global, ainda que permaneça a diferencialidade espaço-temporal. [...]. (Corrêa, 1997, p. 190-191)

2.4. Padrões de organização do espaço amazônico

Contribuindo para a discussão acerca da dimensão da problemática espacial na Amazônia, Walter Porto-Gonçalves (2001) busca uma diferenciação em dois padrões coexistentes de organização do espaço, avaliadas pelo tempo de inserção destes na estrutura regional. O primeiro padrão diz respeito às estruturas recentes, associadas ao modelo “rodovia, terra-firme e subsolo”. Esse perfil se associa ao processo de ocupação regional pós-1960, ligado à implantação de rodovias; frentes de expansão econômica; modelos espontâneos ou dirigidos de assentamentos privados ou estatais. São frutos de um processo de ocupação vinculado ao não acesso à terra e à exclusão social de uma

mão de obra móvel e polivalente (BECKER, 1990) e/ou aos novos padrões de ocupação do espaço regional orientado por um vetor tecnoecológico (BECKER,2004).

O outro modelo trabalhado por Porto-Gonçalves é o chamado “rio-várzea-floresta”, cuja ocupação é anterior à década de 1960. Diferentemente das áreas sujeitas diretamente às repercussões dos projetos econômicos recentes, essas cidades não se caracterizam como espaços de apoio à mão de obra móvel e polivalente (a exemplo dos núcleos urbanos abordados anteriormente). Essa característica sugere que as cidades se inserem de maneiras diferentes nessa nova dinâmica regional. Em algumas delas, ainda fortemente ligadas a dinâmicas herdadas do passado e às vias fluviais, o rural e o urbano se confundem e mostram a intensa articulação da cidade com uma temporalidade que não foi totalmente assimilada pelos novos modos de vida implantados mais recentemente nem pela sua difusão. Assim, esses espaços revelam um caráter híbrido, expressado pelas múltiplas temporalidades conviventes e conflitantes. É necessário frisar que uma série de condicionantes estavam colocadas para este novo momento de ocupação da região, sendo o principal deles a atração de capital nacional e internacional e o investimento em infraestrutura (comunicação, transporte e energia).

CAPÍTULO 3

3. A produção do espaço urbano na Amazônia

Essa discussão nos orienta à compreensão de que a produção do urbano na Amazônia apresenta um espaço fragmentado e articulado. Fragmentado, pois se organiza através de diferentes usos da terra justapostos entre si, apresentando áreas distintas que executam funções distintas. No entanto esta fragmentação é articulada, pois seus contraditórios usos só se dão se realizados entre si, sendo assim complementares (CORRÊA, 2001).

Na análise de Corrêa (1989), o espaço urbano, tal como se configura atualmente, também é reflexo de uma sociedade capitalista. Desse modo, a profunda desigualdade social desta sociedade espelha relações contraditórias e excludentes. No entanto, além de reflexo, o espaço urbano também se torna condição para a (re)produção das relações capitalistas e isto ocorre através do papel que as obras tornadas fixas pelo homem, e suas formas espaciais, desempenham na reprodução das condições e relações de produção. Assim, se este espaço é fragmentado, articulado, reflexo e condicionante social, haverá nele uma dimensão simbólica, assim como um campo privilegiado das lutas sociais.

Da mesma forma, a convivência de relações, temporalidades, espacialidades e padrões territoriais evidenciam a complexidade do processo de urbanização na região Amazônica (TRINDADE JR, 2010), fruto de uma sociedade capitalista e que tem em Santarém uma situação muito característica.

3.1 O desenvolvimento de Santarém

Conforme analisado anteriormente, Santarém conseguiu manter, mesmo durante o arrefecimento econômico regional causado pelo fim do surto da borracha, não apenas sua centralidade econômica, mas também sua expressividade política que se manifestou principalmente pela proposta de criação do Estado do Tapajós. Sua condição dinâmica foi reafirmada com a entrada do plano nacional de integração regional na Amazônia, onde se tornou referência para programas, projetos e investimentos.

Santarém apresenta-se como ponto nodal para os fluxos de capitais estaduais e de outros centros urbanos, seja do ponto de vista da circulação aérea, pois a cidade possui o segundo maior aeroporto em movimento de passageiros do Pará, seja do ponto de vista da circulação rodoviária (Rodovia Cuiabá-Santarém) e mesmo fluvial (rios Amazonas e Tapajós) (TRINDADE JR.; PEREIRA, 2007). Segundo Huertas (2010), a conexão intermodal com o rio Amazonas agrega valor à rodovia. Como explicitado anteriormente, Santarém é bem estruturada, com crescente oferta de serviços e excelentes condições de navegabilidade e de atracação na foz do rio Tapajós, onde um porto de médio porte opera desde 1975. Além disso, localiza-se entre Manaus e Belém, os dois principais centros urbanos de toda a Bacia Amazônica, e, de acordo com Huertas (2010), deve projetar um raio de influência até Novo Progresso (PA), 690 km ao sul, configurando uma zona de contato com Sinop – a primeira cidade mato-grossense com suporte em direção ao Pará.

3.1.1. Programas, projetos e investimentos do período militar

De acordo com Tavares (2011), a década de 50 dá início à implementação dos projetos de integração da Amazônia. Em 1953 cria-se a SPVEA (Superintendência para Valorização Econômica da Amazônia), que mais tarde viria a se tornar a SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia); em 1955 inaugura-se a Belém-Brasília e planeja-se a implementação de projetos particulares e públicos na região. Com a construção da rodovia, inicia-se uma maior mobilidade populacional para a Amazônia em busca de terras devolutas, sendo a mesma responsável pelo surgimento de dezenas de vilas, povoados e cidades, o que agravou a problemática da luta pela terra.

O Golpe Político-Militar de 1964, considerado por M. Santos e M. L. Silveira uma nova etapa da internacionalização da economia brasileira por sua “influência explícita da guerra fria e os acordos assinados para tornar mais segura a entrada de capitais” (2001, 46), dará abertura à implantação dos planos nacionais de desenvolvimento. O período de 1967-1971 estabelece o Primeiro Plano Quinquenal de desenvolvimento, que definirá os rumos estratégicos do governo com base no binômio “segurança e colonização”, que coloca a necessidade de preencher o vazio demográfico nacional (TAVARES, 2011).

Surge então o lema “integrar para não entregar”, norteador das ações do governo militar na década de 70, que visavam a garantia da soberania nacional, integrando os territórios da região amazônica, a fim de que estes não fossem usurpados de maneira direta ou indireta por nações estrangeiras. Esta região há muito despertava o interesse de diversos países, dada sua diversidade de recursos naturais. Por isso, o governo Médici tratou de implantar um projeto que atendesse a este objetivo. Dessa forma, o PIN, Programa de Integração Nacional, surgiu para realizar este objetivo de união e desenvolvimento territorial (COSTA, 2012).

Em concomitância aos Grandes Projetos, de acordo com a Companhia das Docas do Pará, o Porto de Santarém começou a ser construído em 18 de dezembro de 1971 e foi entregue oficialmente à administração da Companhia Docas do Pará – CDP em 11 de fevereiro de 1974, através do antigo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN do Ministério de Viação e Obras Públicas.

É um porto estratégico que integra os modais rodoviários e hidroviários para as cargas que escoam pela BR-163 e pelos rios Tapajós-Teles Pires, interligando assim, os centros produtivos do centro oeste ao Porto de Santarém, no Estado do Pará.

De acordo com M. Costa (2012), a construção do eixo Cuiabá-Santarém da BR-163 foi iniciada em 1973, durante o Governo Médici, no contexto do I Plano Nacional de Desenvolvimento–I PND (1972-1974), por meio do PIN (Plano de Desenvolvimento Nacional). A integração nacional proposta pelo regime militar objetivava favorecer o controle geopolítico da região Amazônica e promover o desenvolvimento econômico-agrário desta área. Através da abertura de uma nova frente de trabalho e ocupação territorial, a proposta era de promover a migração de nordestinos para essa região sob o slogan de levar “os homens sem terra para uma terra sem homens”. A falsa noção de “vazio demográfico” passou a ordenar as ações para a região, que realizou pesados investimentos governamentais e externos em grandes obras de infraestrutura voltados ao interesse do grande capital. Estes migrantes, desinformados sobre as condições locais e comandados por projetos de colonização que renovavam uma promessa de Eldorado, encontraram apenas a transferência da miséria que já conheciam.

O quadro a seguir, extraído de Gesiani Trinidad (2013, p.93), elenca elementos que ressaltam a importância de Santarém no território amazônico e a viabilidade da implementação dos grandes projetos do regime militar. Apesar de ter sido formulado para retratar a centralidade regional da cidade, o quadro ilustra a transformação sofrida por ela na mudança de sua configuração “da floresta” para “na floresta”.

Quadro 01 – Santarém: importância para programas, projetos e investimentos no oeste paraense a partir de 1960

Eixo	Obras e Programas (esfera)	Objetivo	Importância de Santarém
Infraestrutura e integração regional	Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (federal)	Explorar as potencialidades naturais da região, com base em 15 polos de exploração agropecuários e agrominerais.	Cidade sede do polo Tapajós
	Rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163)* (federal)	Abrir corredores de circulação na Amazônia oriental e integrar a região ao Centro-Oeste	Sede de apoio administrativo para a obra
	Aeroporto Internacional Maestro	Facilitar o acesso aéreo ao oeste paraense, sendo o principal aeroporto da região	Sede do aeroporto

	Wilson Fonseca (federal)		
	Porto Público de Santarém** (estadual)	Integrar os municípios do médio Amazonas e dos vales dos rios Trombetas e Tapajós ao território nacional	Sede do Porto
	Usina Hidrelétrica Curuá-Uma (federal)	Produção de energia elétrica	Sede da hidrelétrica
Indústria	Implementação do Distrito Industrial de Santarém** (estadual)	Dinamizar a economia e atrair novos empreendimentos para a região	Sede do Distrito Industrial.
Comércio	Feira Agropecuária do Baixo e Médio Amazonas. (estadual, municipal e iniciativa privada)	Fomentar o comércio de produtos relacionados à agropecuária na região	Sede da Feira.

Saúde	Hospital Regional do Baixo Amazonas Dr. Waldemar Pena (estadual)	Prestar assistência de excelência em saúde de média e alta complexidade aos usuários do Sistema Único de Saúde (SUS) no Baixo Amazonas	Sede do Hospital
Educação e Cidadania	Estação Cidadania (estadual)	Oferecer serviços por meio de unidades credenciadas de diversos órgãos: Cosanpa, Defensoria Pública, Cartório, Sistema Nacional de Emprego (Sine), Setor de Identificação da Polícia Civil, Procon, Correios etc.	Localizada em Santarém, esta é a primeira unidade implantada no interior do Estado.

* Obra ou projeto em implementação ** Obra ou projeto previsto

Fonte: Governo do Estado, Hospital Regional Dr. Waldemar Pena, Sindicato dos Produtores Rurais de Santarém, Companhia de Desenvolvimento Industrial do Pará (CDI-Pará), Becker (1990) e trabalho de campo. Elaboração: Gesiane Trindade (2013, p.93)

M. Tavares ressalta que a análise da base logística desse projeto, que configurou na rápida ocupação da região, deve ser pautada pela noção de Fronteira Urbana na compreensão de Bertha Becker. Para a autora, a fronteira já nasce urbana como estratégia de ocupação utilizada pelo Estado, resultante dos movimentos migratórios que sustentam a expansão da fronteira.

Enquanto que, nas décadas de 50 e 60, a maior parte dos fluxos migratórios se dava de forma espontânea e tinham como destino o norte de Goiás e o sul do Pará, formado por trabalhadores rurais, pequenos posseiros e proprietários sem capital oriundos da região Nordeste; as políticas de integração regional que se deram na Amazônia, principalmente após 1960, causaram grandes impactos no espaço regional. Foram introduzidas, assim, novas lógicas de surgimento de núcleos urbanos e de organização da rede urbana; lógicas estas que privilegiaram a estrada no que se refere

ao nascimento de novos núcleos urbanos e trazem um conjunto de novas relações para a região, juntamente com os grandes objetos e os novos sistemas técnicos, responsáveis pela parcial urbanização do território.

3.1.2. Mudanças e permanências

Para Santos (2008), o espaço é formado por um sistema de objetos e de ações indissociáveis, solidário e contraditório, que formam um único quadro através de sua interação. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a maneira como se dão as ações e, de outro, o sistema de ações leva à criação de novos objetos ou se realiza sobre objetos preexistentes. Segundo Santos (2008), os sistemas de objetos se revelam cada vez mais artificiais, povoados por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e, cada vez mais, tendem a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes.

Na visão de Becker, (1990), as novas relações para a região, os grandes objetos e os novos sistemas técnicos configuram uma nova fronteira do capital, que apresenta um tempo diferente do resto do território nacional, possuindo um ritmo de transformação mais acelerado no qual se sucedem rapidamente as inovações.

Dentro deste contexto, na década de 70 se intensificou a apropriação privada das terras e o controle fundiário por parte do governo. A migração, então, passa a ser induzida e orientada pelo governo e é acrescida de pequenos e médios produtores e investidores do Sul que se encaminham para os estados de Mato Grosso e Rondônia. Esse sistema terá base na mobilidade do trabalho, e a importância da urbanização como instrumento de ocupação se relaciona a três papéis exercidos pelos núcleos urbanos: a atração dos fluxos migratórios, a organização do mercado e o controle social (BECKER, 1990).

Nas palavras de Becker, fronteira não é um sinônimo de terras devolutas, cuja apropriação econômica é franqueada a pioneiros ou camponeses.

É um espaço também social e político, que pode ser definido como um espaço não plenamente estruturado, potencialmente gerador de realidades novas (...) É, pois, para a nação, símbolo e fato político de primeira grandeza, como espaço de projeção para o futuro, potencialmente alternativo.

Para o capital, a fronteira tem valor como espaço onde é possível implantar rapidamente novas estruturas e como reserva mundial de energia (BECKER, 1990a, p.11).

De acordo com Trindade (2013), a fronteira torna-se um espaço em estruturação em direção ao qual se expandem e tendem a se consolidar as relações capitalistas de produção, se sobrepondo à organização socioespacial anterior. Nesse processo, a ideia de ocupação de novas terras e de um novo direcionamento do processo de colonização e incorporação de espaços à economia de mercado se mostra explícita (TRINDADE, 2013). Para Becker (1990), a Amazônia é então tida como região de novas possibilidades, seja por parte do capital, na exploração dos recursos, seja pelo Estado, na forma de controle político, seja por parte, ainda, da força de trabalho que passou a definir novas formas de apropriação territorial e de sobrevivência no interior do espaço em estruturação. Trata-se, portanto, de um movimento pioneiro de ocupação de um território já ocupado, marcado por avanços de reprodução capitalista em nova fase (BECKER, 1990).

Graças à sua localização na foz do rio Tapajós em confluência com o Amazonas, Santarém foi um centro urbano importante durante séculos, tendo no passado servido principalmente à população ribeirinha de uma grande hinterlândia, intermediando a compra de produtos primários, saúde e comunicações instalados em sua sede municipal (HOEFLE, 2013). Com a construção das estradas estaduais nas décadas de 1950 e 1960 e das estradas federais na década de 1970, a cidade passa a se configurar como nova fronteira regional, a fronteira agrícola com base em rodovias. No entanto, a eventual descoberta do ouro e seu consequente surto fez esse processo ser marcado por irregularidades. De acordo com Hoefle (2013), o garimpo atraiu a população ribeirinha na região e esvaziou a incipiente colonização ao longo das rodovias, além de atrair uma multidão de agricultores sem terra que foram trabalhar como peões. O impacto da atividade extrativista mineral no setor agrícola foi bastante negativo, sendo revertido com o fim de seu surto no começo dos anos 90.

Para Santarém, a abertura das rodovias federais significou um salto de 135.215 para 191.950 habitantes entre 1970 e 1980. Nesse período, também, a população rural aumentou, de 73.891 para 80.293 habitantes. Esse aumento, para Hoefle (2013), sinaliza

para a saída de população de áreas ribeirinhas e para a pouca fixação das estradas devido a corrida para o ouro e do próprio crescimento urbano.

CAPÍTULO 4

4. A chegada da soja na Amazônia oriental

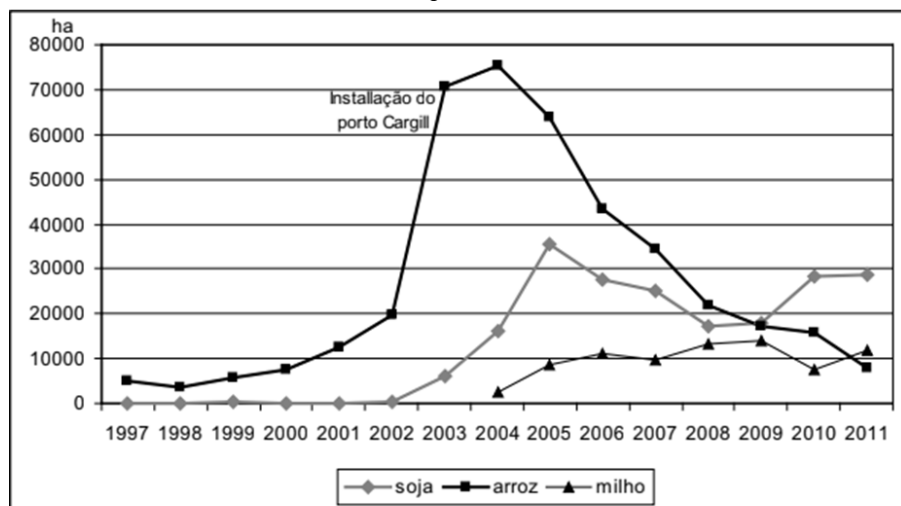
4.1. Antecedentes

Em 1994 se realizou a primeira experiência com plantio de soja em Santarém. A iniciativa partiu de um grupo empresarial local, o Grupo Quincó, sob supervisão da EMBRAPA. De acordo com Paixão (2012), apesar do insucesso inicial, em 1996 a governo do Pará entrou na contenda e contratou uma firma especializada para estudar, em parceria com os empresários, a viabilidade econômica da soja na região, induzido pelas promessas de asfaltamento da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163).

A firma contratada, a paranaense Agrária Engenharia e Consultoria S.A, passou a realizar diversos experimentos com padrões de produção comerciais, utilizando “tecnologia avançada e mecanização em todas suas fases” (Paixão, 2012). Essa colheita resultou, segundo o pesquisador, em 165 toneladas de soja exportada de Santarém rumo a Roterdã na Holanda.

De acordo com Paixão (2012), técnicos do governo, empresários e políticos profissionais, viajaram para o Mato Grosso, diante desse resultado, para propagandear o potencial do grão de soja nas terras de Santarém, que girava em torno de cinquenta sacas por hectare. Assim, a partir de 1997, começaram a chegar os primeiros sojicultores do Sul e Centro-Oeste do país à região.

Figura 10



Evolução da área plantada em grão comercial em Santarém e Belterra, 1997-2011

Fonte: IBGE (1997-2011)

Elaboração: Hoefle (2013)

Em 1999 esse movimento ganha novo impulso. Foi assinado, junto à Companhia Docas do Pará (CDP), um contrato de concessão para a instalação de um porto de granéis sólidos da multinacional Cargill S.A em Santarém. Apesar da inauguração da obra ter sido concluída em 2003, esta *trading company* já implantava em 2000 a proposta do preço portuário da soja (estabelecido nas cotações do mercado de futuros), atraindo dezenas de produtores para a região. Assim, a partir de 2003, os municípios de Santarém e Belterra (figura 10) se consolidaram no cenário estadual de produção de commodities (PAIXÃO, 2012), tendo sua produção correspondendo a 31,58% do Estado do Pará. Segundo Costa. (2012) é possível verificar que no período 2000/10 ocorreu um salto na produção desses dois municípios na ordem de 56.900,00%. Entretanto, esses números são grandiosos diante do fato de que em 2000, a produção de soja nesses dois municípios foi de apenas 135 toneladas. O grande salto ocorreu no período entre 2002 e 2004, onde em 2002 a produção foi de 1.050 ton., passando para 16.200 ton. em 2003 e atingindo 29.700 ton. no ano de 2004, um crescimento de 2.828,57%, coincidindo

justamente com o período da instalação da trading Cargill no porto de Santarém. A partir de 2004, esse crescimento continuou em ascensão atingindo o seu ápice no ano de 2008 com a produção de 87.075 ton., sendo que em 2010 a produção foi de 76.950 ton.

4.2. - A entrada da região no processo de mundialização

Dentre os diversos motivos que fizeram com que houvesse a expansão dos grãos para Santarém, Paixão (2012) destaca:

- a) incentivo do Estado, com disponibilização de créditos para pesquisa (sob o apoio do Programa Nipo-Brasileiro do Desenvolvimento do Cerrado-PROCEDER);
- b) programas de fornecimento de suporte técnico e logístico (Programa Pão-Nosso, que previa a compra de máquinas agrícolas, armazéns de estocagem e apoio à melhoria da produtividade);
- c) grande disponibilidade de terras antropizadas,
- d) incidência de terras planas e platôs;
- e) incidência de calcário, fundamental para a correção do solo para a agricultura;
- f) malha rodoviária estratégica, com destaque para a BR-163, a Cuiabá-Santarém, e PA-370, Santarém-Curuá-una, e
- g) maior proximidade com os grandes mercados consumidores.

Para Costa, S. (2012), o crescimento dos plantios de soja na Amazônia não configura mera expansão agrícola, mas fruto de uma planejada estratégia expansionista do agronegócio de grãos assentada em quatro elementos estruturais: a migração especializada, o mercado de terras, a infraestrutura logística de transporte e escoamento da produção e a influência do fator ambiental na organização da atividade produtiva.

Dessa forma, a presença da Cargill, maior exportadora de soja do Brasil, no porto de Santarém demonstra a prática da antecipação espacial em que a localização de uma atividade econômica é efetuada antes do local oferecer as condições propícias em diversos sentidos como mercado, matéria-prima e especificamente no caso da BR-163 é a construção de uma logística de transporte adequada para o escoamento da produção. De acordo com Corrêa,

“A antecipação espacial significa reserva de território, significa garantir para o futuro próximo o controle de uma dada organização espacial, garantindo assim as possibilidades,

via ampliação do espaço de atuação, de reprodução de suas condições de produção” (CORRÊA, 1996, p. 39).

Apesar das monoculturas necessitarem de amplas faixas de terra para seu desenvolvimento e ocorram primordialmente em áreas rurais, não se pode dissociar o papel das cidades como suporte para as atividades econômicas atravessadas pelo meio de produção (TRINDADE, G. 2015). Arruda (2007) diferencia as atividades econômicas ligadas à terra rural como “dentro da porteira” das atividades urbanas, no que ele denomina como processo de pós-porteira. Essa denominação se refere a atividades como transações na compra de insumos, de sementes, máquinas, ciência, tecnologia, assim como pelas transações de comercialização, de industrialização e, igualmente, pelo marketing.

Nesse sentido, a ordenação do território para o agronegócio e a sua dinâmica encaram a terra como meio de produção que se encontra na fazenda, mas a terra que dá o suporte para a realização das transações econômicas está alocada no urbano.

4.3 - A (re)produção do espaço

Segundo Santos (1980), a importância do espaço é tão grande para a reprodução da vida em sociedade que este seria uma instância social, semelhante às instâncias econômica, político-jurídica e ideológico-cultural: ora, o espaço, como as outras instâncias sociais, tende a reproduzir-se, uma reprodução ampliada, que acentua os seus traços já dominantes. A estrutura espacial, isto é, o espaço organizado pelo homem é, como as demais estruturas sociais, é uma estrutura subordinada-subordinante. E como as **outra** instâncias sociais, o espaço, embora submetido à lei da totalidade, dispõe de uma certa autonomia que se manifesta por meio de leis próprias, específicas de sua própria evolução (SANTOS, 1980, p.145).

Como vimos anteriormente, o espaço é constituído por sistemas indissociáveis: os sistemas de objetos e os sistemas de ações. Os sistemas de objetos são as propriedades físicas do espaço e os sistemas de ações as relações sociais para com esses objetos. Estes sistemas se constroem e se condicionam mutuamente um sobre o outro (SANTOS, 1998).

Segundo Santos (2006), a agricultura moderna, pautada na ciência e na modernização tecnológica, tal como assistimos a se desenvolver no Brasil, constitui um exemplo da tendência e um dado essencial para o entendimento do que ele considera fragmentação e compartimentação do território. Tais processos a que se refere Santos (2006), realizam-se paralelamente à globalização:

“os territórios tendem a uma compartimentação generalizada, onde se associam e se chocam com o movimento geral da sociedade planetária e o movimento particular de cada fração, regional ou local, da sociedade nacional. Esses movimentos são paralelos a um processo de fragmentação que rouba às coletividades o comando do seu destino, enquanto os novos atores também não dispõem de instrumentos de regulação que interessem à sociedade em seu conjunto.” (SANTOS, 2006, p.39)

A tendência à globalização e a ação dos grandes grupos econômicos que dão vida a esse processo são seletivos em suas ações no território. Por se darem dessa maneira, elas fazem com que haja uma compartimentação, uma vez que elegem, sempre de forma estratégica, frações do território que lhes interessam. Isto, por sua vez, vem contribuir para a fragmentação dos espaços de vida dos atores locais, que têm, muitas vezes, seus territórios comandados por lógicas externas ao lugar. Quando ocorre a modernização da agricultura, a cidade se torna um polo indispensável de comando técnico da produção. A cidade tem também um papel político frente a essa mesma produção (SANTOS, 2006). A forma seletiva em que os espaços amazônicos são inseridos na lógica capitalista de produção contribuem para a produção de diferentes núcleos urbanos.

CAPÍTULO 5

5. Marcas da fluidez territorial e Globalização na Amazônia oriental

A globalização, estágio atual do capitalismo, pode ser definida como o período de máxima ligação/integração dos territórios na escala mundial, com distâncias relativizadas pelo menor tempo a ser percorrido. É, segundo Milton Santos, o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista, denominado por ele como período técnico-científico-informacional desenvolvido pela emergência de novas características dos processos produtivos, com a união entre ciência, técnica e o acréscimo da informação em diferentes escalas do tempo vivido. Assim, o mercado é o resultado da soma de características de um processo global e torna-se, portanto, um mercado global (figuras 11 e 12).

Figura 11

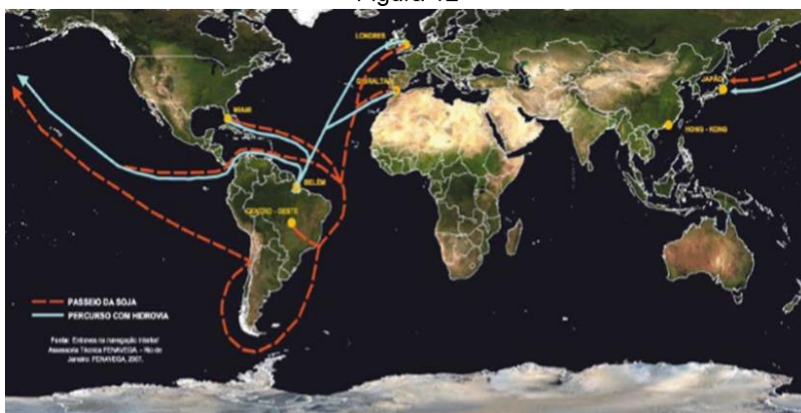


Navio de transporte de soja no rio Amazonas. Fonte: arquivo pessoal

Dois fenômenos interligados impulsionam o processo de globalização: a revolução científico-tecnológica, especialmente na microeletrônica e na comunicação, e a crise do capitalismo e da economia mundial. A revolução tecnológica se caracteriza como uma nova forma de produção baseada na informação e no conhecimento como fontes de produtividade. Esse fenômeno produtivo não é constituído apenas por uma nova técnica

de produção, mas também uma nova forma de produção, isto é, uma organização social que surge da reestruturação de um sistema econômico em crise (Castells, 1989).

Figura 12



Mapa da circulação da soja exportada pelo Brasil. A linha tracejada representa o percurso feito pelas embarcações a partir do Porto de Santos, enquanto a contínua representa o percurso feito pelas embarcações saindo pelo Amazonas

Fonte: CARGILL, EIA-RIMA 2010

Territorialmente, essa perspectiva considera tanto as técnicas que presentemente se fazem como território (rodovias, ferrovias, hidrelétricas, telecomunicações, emissoras de rádio e TV etc.), como os objetos técnicos ligados à produção (veículos, implementos) e os insumos técnico-científicos (adubos, propaganda, consultoria) com a proposta de aumentar a eficiência, a divisão e a especialização do trabalho nos lugares. Somado ao processo de povoamento do país, associado à ocupação econômica e ao movimento de homens, capitais, mercadorias, produtos, serviços, mensagens e ordens, à fluidez do território e à urbanização intensificada, o meio técnico-científico-informacional se conduz por uma imobilização relativa e uma maior divisão do trabalho. Nesse contexto, a economia se sujeita a um processo de internacionalização intenso, embora este se apóie em um espaço e em uma regulação que é nacional, mesmo que norteadas pelos interesses de empresas globais. Assim, uma fração dos recursos coletivos serão orientados para a criação de infraestruturas, serviços e formas de organização do trabalho voltados para o comércio exterior e, portanto, pela competitividade de setores localizados nos pontos mais favoráveis para desenvolver essas funções. É possível

afirmar, portanto, a existência de um espaço nacional regulado pela economia internacional, que por sua vez só ocorre diante de uma regulação política do território e de uma regulação do território pelo mercado. Consequência disso é a criação de regiões do mandar e regiões do fazer (SANTOS, SILVEIRA, 2001).

Dentro dessas circunstâncias, o Estado exerceu papel significativo no processo de transformações territoriais e de "urbanização extensiva" do território brasileiro, ao estabelecer um conjunto de estratégias e ações estruturais, com vistas à indução de processos de industrialização seletiva em determinadas áreas do território (SANTOS, 1993; SANTOS, 1994).

A estrutura econômica e a estrutura política e industrial, portanto, se encontram profundamente atreladas ao fortalecimento das estruturas de poder e aos interesses de manutenção do modo de produção de seu período, vinculando o processo de urbanização à produção de desigualdades socioespaciais.

Os territórios nacionais se configuraram em espaço nacional da economia internacional e o meio geográfico se transforma ganhando novos conteúdos, estes, técnicos, científicos e informacionais (SANTOS, 2008 [1995]). Para o autor, a unicidade técnica e a unidade do motor (mais-valia na sociedade moderna capitalista) asseguram essa globalização:

"Unicidade técnica e unidade do motor são grandes dados inovadores de nossa época e que asseguram a passagem de uma situação de mera internacionalização a uma situação de globalização (Santos, 1985) para cuja efetivação a operação das multinacionais contribui largamente." (SANTOS, 2012a [1994], p.18)

Assim, a fluidez territorial se mostra como necessidade fundamental para os territórios nacionais diante da globalização, para o desenvolvimento econômico e para a emergência no mercado mundial. Na definição de Arroyo, fluidez territorial é:

"Partimos do conceito de fluidez territorial para definir aquela qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que os estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento. Esses fixos produtivos servem nos diferentes momentos do processo produtivo: na produção propriamente dita (*stricto sensu*), na distribuição, na troca, no consumo." (ARROYO, 2001, p.105)

5.1. A multinacional e a cidade

O modo capitalista de produção requer velocidade e para isso fomenta formas eficientes de comunicação e transporte (Harvey, 2005). Assim, a circulação se mostra tão importante quanto a produção.

Dessa maneira, o estabelecimento da globalização enquanto prática econômica impôs uma redefinição do meio geográfico, exigindo dos sistemas de transporte uma transformação capaz de incorporar os espaços periféricos do capitalismo, como o Brasil, na intenção de interconectar o país de forma ampla e extensa ao sistema econômico global. A globalização econômica é composta de um novo padrão tecnológico, pautado na racionalidade e precisão das ações (SANTOS, 1996).

Para Santos e Silveira (2001), o território brasileiro conheceu, nas últimas décadas, grandes mudanças em função de maiores conhecimentos técnicos que renovaram a sua materialidade, e essa ampliação técnica tem origem no processo resultante da constituição do meio técnico-científico informacional que define, então, um novo meio geográfico. O novo padrão de acumulação capitalista reflete em novos sistemas de objetos e técnicas que, como dados infraestruturais, respondem às novas necessidades do processo de produção (SANTOS, 1994). Os meios de produção, os fixos produtivos e o transporte de mercadorias desenharam o espaço geográfico como um emaranhado de redes.

Os fluxos materiais e imateriais refletem essa nova divisão territorial do trabalho e se polarizam em consonância com a dinâmica econômica territorial, formando lugares centrais, os nós de centralidade, centros da economia mundial:

São os lugares com alta densidade informacional que estão votados a ser os pontos de realização dessa economia mundial renovada, característica da época contemporânea. A mundialização é, pois, acompanhada por um enorme desenvolvimento das atividades ligadas à comunicação, entre países e dentro de cada país (SANTOS, 2012a [1994], p. 33).

Assim, é interessante verificar a atuação da Cargill no território. Segundo Costa, M. (2012), a Cargill é um porto fluvial destinado a exportação, sendo um transbordo de alta rotatividade. Na questão da soja, 95% vem da região oeste de Mato Grosso e os 5%

restantes vêm da soja que é plantada em Santarém e Belterra. Desse modo, verifica-se que a soja que movimenta o porto da Cargill em Santarém não é de origem local. O terminal portuário é exclusivo da Cargill, sendo uma concessão, e ela transporta a sua própria soja que é trazida de seus armazéns do Mato Grosso. Conforme enumerado pela figura abaixo (figura 13), (1) essa soja é transportada por caminhões até o terminal de embarque da Cargill em Porto Velho (2) e segue daí em comboios de barcaças pelos rios Madeira, Amazonas e por curto trecho do Tapajós até Santarém. No Terminal fluvial de Santarém (3), é armazenada e transferida para os navios que levarão o produto aos países consumidores.

Figura 13



Fluxo da soja escoada pelo Porto de Santarém. Fonte: CARGILL, EIA-RIMA 2010

Segundo o relatório da Cargill (2010), a Companhia Docas do Pará registrou em Santarém no ano de 2007 o atendimento a 1.916 embarcações (média de 160 embarcações por mês), com um fluxo total de cargas de 2.240.132 t. Desse volume, aproximadamente um milhão de toneladas era do embarque de soja.

Ainda segundo o relatório, na época de safra (junho, julho e agosto), o fluxo de caminhões pode chegar a 45 caminhões por dia. O ano de 2007 registrou a embarcação

de 45.000 t de soja transportada por via rodoviária. A média de navios atracados para a exportação da soja, até 2007, era de 2 por mês. Em 2008 foram exportadas 1.068.565 t de soja, mobilizando 32 navios, e em 2009 registrou-se a atracação de cinco navios em junho e quatro em agosto.

Assim, os plantadores entregam a soja que plantaram nos armazéns da Cargill e o produto já sofre o beneficiamento nos armazéns, chegando ao porto em Santarém com o padrão de qualidade da Cargill para ser exportado.

De acordo, com Huertas (2010) a localização estratégica e o grau de urbanização dos nodais centrais são reveladores das vantagens competitivas de fluidez. Ou seja, são potenciais pólos geradores de tráfego, com uma dotação básica de infra-estrutura logística, cujos fluxos dispõem de múltiplas possibilidades de direcionamento. “O conhecimento dos sistemas de engenharia presentes em cada área é, pois, um dado analítico fundamental, instruindo-nos sobre as possibilidades e os limites à ação dos sistemas sociais” (Santos, 2005, p.137-138). Pelos nodais centrais podemos entender a capacidade de ação dos atores, sobretudo o poder das empresas de pôr as massas em circulação e as possibilidades de encontro entre os circuitos espaciais e os círculos de cooperação, gerando influências sobre a hierarquia urbana.

5.1.1 O Porto de Santarém

A Companhia Docas do Pará informa que o Porto de Santarém ocupa uma área territorial de 498.370,89 m². Seu território é constituído de vias de tráfego asfaltadas e iluminadas disponíveis à utilização para movimentação de cargas.

Figura 14



Estivadores, vendedores e mototaxistas aguardam navio em plataforma de atracação improvisada por uma balsa, na área portuária de Santarém. Fonte: Arquivo Pessoal

O relatório executivo “Caracterização de oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros na região amazônica” realizado pela ANTAQ descreve a operação de um terminal de passageiros e cargas mistas como devendo atender “um fluxo operacional criterioso com atenção especial à localização de acesso e de saída compatíveis com a circulação pública de pedestres e veículos”.

A análise da ANTAQ contempla terminais urbanos, interurbanos e interestaduais, classificando-os, ainda, quanto aos usos ou tipos de serviços prestados (públicos, operações e comércio). Contempla também itens mínimos e necessários a um terminal hidroviário, tais como acesso, estacionamento de veículos, instalações e serviços e áreas de acumulação restritas (embarque) e atracação.

O tipo de terminal analisado pela ANTAQ é aquele que atende a população em geral nas suas necessidades de transporte de passageiros e de cargas (figura 14). No Estado do Pará foram levantados 35 terminais, dos quais apenas 12% foram considerados de padrão médio. No mesmo estudo, a ANTAQ projeta um aumento de 1,04% no transporte de cargas mistas entre Santarém e os terminais hidroviários vizinhos (PRAINHA, ALMEIRIM, ALENQUER, ITAITUBA, MONTE ALEGRE E ÓBIDOS).

Obras iniciadas em 2017 visam garantir o atendimento às demandas atuais e

projetadas de cerca de 50 a 60 mil passageiros por mês, além de suprir definitivamente a demanda de trabalhadores, donos de embarcações e da população que usa o modal hidroviário em Santarém.

Paralelamente, segundo reportagem datada de 2014, elaborada pelo jornalista Gerson Freitas Jr. (Valor Econômico) reproduzida pelo site Amazonia.org.br (Megainvestimento abre nova rota para a soja), investimentos de cerca de R\$2 bi na logística hidroviária e portuária na região projetam um aumento dos volumes de soja exportados por Santarém, apenas pela Cargill, dos atuais 1,9 milhões de toneladas por ano para 4 milhões de toneladas por ano. O novo corredor de exportação projetado será capaz de escoar até 20 milhões de toneladas de grãos, esvaziando os portos de Paranaguá, Santos, Francisco do Sul e Rio Grande.

Um dos objetivos desses investimentos é concentrar no município de Itaituba, próximo a Santarém, toda a soja produzida pelos maiores polos do Mato Grosso (como Sinop, Sorriso, Nova Mutum e Lucas do Rio Verde), e “transformar o município em uma espécie de *hub* capaz de receber a produção do médio norte do mato Grosso e distribuí-la em comboios de barças para os portos exportadores de Santarém, Vila Rica e Santana”. Esse investimento deve mitigar o impacto socioambiental que a chegada de milhares de caminhões carregados com soja teria sobre Santarém após a conclusão da BR-163, pois cada comboio de barças transporta cerca de 30 mil toneladas de grãos, substituindo assim mais de 800 caminhões.

Figura 15



Silos do terminal de granel sólido da Cargill na orla santarena. Fonte: arquivo pessoal

Na mensagem do presidente da Cargill no Relatório Anual de 2017, nota-se que essas projeções foram alcançadas com a ampliação para 5 milhões de toneladas a capacidade anual de exportação.

Contrastando com esta visão, o próprio EIA-RIMA sobre o terminal da Cargill em Santarém (figuras 15 e 16) aponta para aspectos negativos da instalação dessas atividades para a cidade. Embora o relatório considere esses aspectos “mitigáveis”, a sua gravidade não pode ser desconsiderada. Assim é que, a visão da própria população santarena constatada pelo relatório retrata os impactos negativos de forma mais significativa do que os positivos, conforme podemos observar na listagem abaixo (EIA-RIMA 2010, página 42.):

Impactos negativos:

- Ocupação da Praia Vera Paz
- Frustração da expectativa de empregos
- Êxodo rural resultante da expansão da soja e problemas sociais decorrentes
- Indiferença da empresa em relação à comunidade
- Desmatamento decorrente do plantio de soja

- Interferência em sítio arqueológico na área do empreendimento
- Poluição do rio pelo lançamento de água de lastro dos navios
- Poluição do ar pela emissão de poeira no carregamento de navios
- Impacto na agricultura familiar pela expansão da soja
- Licenciamento do terminal sem EIA/RIMA
- Falta de investimento em capacitação de mão-de-obra local
- Interferência na paisagem da cidade

Os principais aspectos positivos sentidos pela comunidade local são os seguintes:

- A implantação da Cargill trouxe desenvolvimento para a região
- Promoveu a criação de empregos indiretos
- Aumento da atividade econômica expressa no PIB de Santarém
- A Cargill patrocinou a reforma da biblioteca
- Deu início à realização do EIA/RIMA do Terminal
- Tornou o porto mais competitivo
- Impulsionou o comércio da cidade
- Extinguiu a marginalidade da Praia Vera Paz
- Projeto Soja Responsável, que busca a conformidade ambiental dos produtores participantes.

Podemos observar que os impactos positivos representam fatores que afetam de maneira indireta e abstrata o município. Pontos como o “desenvolvimento para a região”, “o aumento do PIB de Santarém” e “da competitividade de seu porto” pouco ou nada impactam a qualidade de vida real dos moradores da cidade e elevam a Cargill como real beneficiada. Enquanto que os aspectos negativos refletem impactos diretos no modo de vida da população, afetando negativamente sua saúde devido ao aumento da poluição do ar e das águas; gerando empregos abaixo da expectativa (o relatório informa que foram gerados 142 empregos, um número insignificante diante de um quadro de ocupação de apenas 15% da mão de obra do município (IBGE, 2010)); acelerando os problemas sociais decorrentes da expansão da soja, o êxodo rural e o desmatamento; e o apagamento dos símbolos culturais da cidade refletidas pela interferência em sua paisagem, memória e ocupação dos espaços de lazer.

Figura 16



Embarcações tradicionais com terminal de grãos sólidos da Cargill ao fundo. Fonte: arquivo pessoal

Considerações finais

Mais uma vez, a história amazônica se encontra diante de um imenso contraste. Esse contraste nos permite retomar a indagação de Bertha Becker ao constatar o papel dos núcleos urbanos no processo de colonização na Amazônia: “Por que não promoveram o desenvolvimento da região?”

Para responder essa questão, podemos partir dos diferentes surtos que afetaram a região amazônica e a santarena em particular: a presença jesuítica, o projeto pombalino, a borracha e a juta, e, mais recentemente, os projetos de “integração” dos anos 70 e o atual surto exportador de soja que discutimos nos últimos capítulos. Em todos esses ciclos observa-se uma constante, uma visão da Amazônia como um “espaço de saque”. A alternância entre *trabalho velho* e *trabalho novo*, entre *trabalho morto* e *trabalho vivo*, ao invés de trazer desenvolvimento autóctone aumentou a dependência de Santarém em relação a decisões alógenas.

Como vimos anteriormente, “o processo de globalização se utiliza de utilizações do passado, oferecendo-as com novas características que agravam as desigualdades sociais e as diferenças regionais”, pela imposição de novas formas de comando e dominação. Os modelos rodovia-terra firme-subsolo e rio-várzea-floresta impactaram diretamente a cidade de Santarém, transformando-a gradativamente, de cidade da floresta em cidade na floresta.

Quando um relatório técnico caracteriza o município vizinho de Itaituba como mero *hub*, estamos diante de uma semântica tecnoburocrática que ignora totalmente a realidade viva da região. História, cultura, temporalidades, territorialidades, reduzem-se a mera condição de “pólo operacional concentrador e logístico”.

Voltamos, assim, à nossa pergunta inicial: que consequências sofrem os centros urbanos tradicionais quando seus espaços passam a ser demandados pela nação em nome do progresso? E mais, até que ponto o *trabalho novo* cria uma nova história? Até que ponto o *trabalho vivo* reinventa a cidade?

Não temos condições, neste momento, para avaliar os impactos que esses empreendimentos trarão para Santarém e os municípios vizinhos. Certamente, a cidade passará a contar com uma elite de burocratas e operadores dos projetos multinacionais que provocarão alterações nos costumes das classes média e alta, mas com muito pouco

benefício direto para a população em geral. As ações urbanas, em sua maioria, estão voltadas apenas ao atendimento desses projetos. Mesmo a reforma do terminal hidroviário parece insignificante diante da magnitude dos números apontados pela exportação da soja. Parecemos caminhar para um momento em que o senhorio de terras é substituído por um operador estrangeiro que abriga sob si uma população dependente e subserviente.

Em janeiro de 2017 tive oportunidade de viajar pelo vale amazônico paraense e, especificamente, por Santarém. Fiquei impressionado com a negação das minhas expectativas acerca das cidades ribeirinhas. Até aquele momento, mesmo como estudante de Geografia, minha noção de Amazônia era moldada pelos mesmos imaginários que afetam a maior parte dos brasileiros: a de vazio demográfico.

Por mais que soubesse que o trajeto de minha embarcação passaria por municípios como Breves, Gurupá, Almeirim, Monte Alegre, Prainha e Alenquer, jamais imaginaria que teriam uma mancha urbana tão extensa e população tão grande. Segundo o IBGE (2016), essas cidades possuem populações que variam de 99.080 a 29.132 habitantes

Esse primeiro impacto me revelou uma região de urbanização complexa e profunda, com raízes ribeirinhas e vivas e que, às custas de uma imensa desigualdade territorial, sobrevivem no contexto da economia global. Nelas se faziam visíveis as palavras de Trindade Jr., abraçadas como cidades da floresta.

Já Santarém me impactou pelo seu contraste. A começar por sua extensa orla (figura 17) que exhibe pequenos empreendimentos ligados ao setor logístico, culminando na desproporcional e gigantesca Cargill, a cidade apresenta na própria paisagem suas contradições. Em seguida, tive conhecimento do avanço da soja na região e os impactos disso para a população. Na palavra de um morador, “o colono gaúcho diz que a gente é um bando de comedor de açaí com farinha que não serve pra trabalhar”.

Figura 17



Galpões, caminhões e balsas na orla de Santarém. Fonte: Arquivo Pessoal

Santarém abriga o velho, o novo, o morto e o vivo. Sua espacialidade, mesmo que continuamente imposta, reconhece resíduos de relações pretéritas e revela que não existe homogeneidade, mas resistências. Segundo Oliveira,

As cidades amazônicas não são apenas produtos do nosso tempo, mas de tempos pretéritos cristalizados na paisagem. Por seu turno, a paisagem urbana das cidades amazônicas não se resumem ao conjunto de objetos, pois contém modos de vida os quais, como os primeiros, são resultantes das relações de produção continuamente produzidas, reproduzidas, criadas e recriadas, contendo as dimensões da sociedade de cada tempo. Essa paisagem urbana também comporta as coisas da natureza. As cidades de hoje são lugares bem diversos das cidades pretéritas, não só porque o conjunto arquitetônico e a infraestrutura foram profundamente modificados, mas porque foram mudados também a terra, a floresta, os rios e sobretudo a cultura, quer pela dinamicidade, quer pela estagnação. (OLIVEIRA, 2014, p.10).

No entanto, é importante salientar as limitações desta pesquisa. Vindo do interior de São Paulo, meu contato com Santarém se deu através de uma única viagem para a região e a temática nasceu das minhas impressões acerca das cidades ribeirinhas paraenses. Assim, no decorrer do trabalho, não pude realizar entrevistas, me aprofundar em documentações locais ou registrar as transformações mais recentes do município e, justamente por isso, privilegiei ao máximo a bibliografia produzida pelos geógrafos da

UFPA. Dentro do possível, este trabalho tentou mais tratar da angústia deixada em mim pela minha noção equivocada de Amazônia como “vazio demográfico” e do reconhecimento da mesma em outros colegas e poder demonstrar a profundidade de sua dimensão urbana através do caso santareno.

Referências

ARROYO, María Mónica. **Território Nacional e Mercado Externo. Uma leitura do Brasil na virada do século XX**. Tese de doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2001

_____. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, María Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da (orgs.). **Território e Circulação. A dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015, p. 37-49.

ARRUDA, Z. A. de. **Onde está o agro deste negócio? Transformações socioespaciais em Mato Grosso decorrentes do agronegócio**. 2007. 253f. Tese (Doutorado em Ciências – Análise Ambiental e Dinâmica Territorial) Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

BARRIGA, Letícia Pereira. **Entre leis e baionetas: Independência e Cabanagem no médio Amazonas (1808-1840)**. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Pará. Belém, 2014.

BECKER, Bertha Koiffmann. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990 (Série Princípios)

BECKER, Bertha. **A Geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável**. In: CASTRO, Iná; COSTA GOMES, Paulo; CORRÊA, Roberto. (Org.). **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 271-307.

_____. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. São Paulo: Garamond, 2004.

_____. **A urbe amazônica: a floresta e a cidade**. Rio de Janeiro: Garamond Universitária, 2013

BUENO, Magali Franco. **O imaginário brasileiro sobre a Amazônia: uma leitura por meio dos discursos dos viajantes, do Estado, dos livros didáticos de**

Geografia e da mídia impressa. Dissertação de mestrado em Geografia Humana. São Paulo: USP, 2002.

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).** Anuários Estatísticos Portuários. Brasília, 2008 e 2009.

_____. **Dados estatísticos.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) Rio de Janeiro, 2016.

_____. IBGE. **Santarém.** In: **Enciclopédia de municípios brasileiros.** Rio de Janeiro, 1957, p.462- 9.

_____. **Microrregião 12 (PA).** In: **Divisão do Brasil em microrregiões homogêneas.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Rio de Janeiro, 1970.

_____. **Censos agrícolas e agropecuários.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Rio de Janeiro, 1940-2006.

_____. **Censos demográficos.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Rio de Janeiro, 1920-2010.

_____. **Gestão do território, 2014. Redes e Fluxos do Território.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Rio de Janeiro, 2014.

CARGILL AGRÍCOLA S.A. **Relatório de Impacto Ambiental: Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill Agrícola S.A.** Fevereiro de 2010. Disponível em: http://www.sema.pa.gov.br/wp-content/uploads/2013/06/RIMA_ETC_Cargill.pdf. Acesso em: 25 janeiro de 2019

CORRÊA, Roberto Lobato. **A periodização da rede urbana da Amazônia.** Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 4, n.3, p. 39-68, jul./ set. 1987.

_____. **Trajetórias Geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. **O Espaço Urbano.** São Paulo: Ática, 2004

_____. **Estudos sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, v. 1, 310p, 2006.

COSTA, Marcos V. V. da. **BR-163 Paraense: caminho para o desenvolvimento ou para a exclusão?** Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Rio de Janeiro, 2012.

COSTA, Tatiane de C. da. **A relação cidade e rio na Amazônia: mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo de Santarém (PA)**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós - Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Belém, 2012.

DI PAOLO, Pasquale. **Cabanagem: a Revolução popular na Amazônia**. Belém, CEJUP, 1985.

DRUMMOND, José Augusto. **Aventuras e desventuras de um biopirata**. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas, v. 4, n. 3, p. 549-552, 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/bgoeldi/v4n3/v4n3a12>. Acesso em 09 jan. 2019.

FARAGE, Nádia. **As muralhas dos sertões: os povos indígenas no rio Branco e a colonização**. 1986. 364f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/278898>>. Acesso em: 12 de set de 2018.

FREIRE, José Ribamar Bessa; MALHEIROS, Márcia Fernanda. **Aldeamentos indígenas do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2009.

Furtado, C.. **A Economia Brasileira**. A Noite, Rio de Janeiro, 1954.

GONDIM, Neide. **A invenção da Amazônia**. São Paulo: Marco Zero, 1994

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2ªed. São Paulo: Annablume, 2006.

HIRANO, Sedi. **Pré-capitalismo e capitalismo**. São Paulo. Editora Hucitec, 1988

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil**. 2013. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

JACOBS, J. (1969) **A natureza das economias**. Título original: The Nature of Economies. Tradução: Paulo Anthero S. Barbosa. São Paulo: Beca Produções Culturais, 2001.

_____. (1984) **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

MACHADO, Lia O. **Mitos da Realidade da Amazônia brasileira no contexto geopolítico internacional (1540-1912)**. Tese de doutorado. Departamento de Geografia Humana. Universidades de Barcelona. Barcelona. 1989

MAUÉS, Raymundo Heraldo. **Uma Outra “Invenção” da Amazônia: religiões, histórias, identidades**. Belém-PA: CEJUP, 1999. 283p .

MAXWEL, Kenneth. **Marquês de Pombal: o paradoxo do Iluminismo**. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

MELATTI, J. C. **Índios do Brasil**. São Paulo: HUCITEC, 1987(1970).

MELLO, Marcia Eliane A .S. **Fé e Império. As Juntas das Missões nas conquistas portuguesas**. Manaus, Edua/Fapeam, 2009

MENDONÇA, M. C. **A Amazônia na Época Pombalina**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1963

MIRANDA, Elis de Araújo. **Urbanização da Amazônia: o projeto pombalino e as pequenas cidades ribeirinhas**.. In: Saint-Clair Trindade Jr., Guilherme Carvalho, Aldebaran. (Org.). Pequenas e médias cidades na Amazônia.. Belem: ICSA-UFPA, 2009, v. , p. 15-33.

MORAES, Antônio Carlos Robert de. **Bases da formação territorial do Brasil**. São Paulo, Hucitec, 2000

_____. **Ideologias Geográficas**. 5ª ed. São Paulo: Annablume, 2005a.

_____. **Território e história no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2005.

NEVES, Eduardo. **Santarém: a cidade de todos os tempos**. National Geographic, São Paulo, p. 79-89, dez. 2015.

PAIXÃO JR., P.R.C. **Uso do território e gênero de vida na Amazônia: reprodução camponesa e agronegócio no Planalto Santareno**. Belém, 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Pará.

PEREIRA, José Carlos Matos. **Os modos de vida na cidade: Belterra, um estudo de caso na Amazônia Brasileira**. Tese de Doutorado. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2012. 256 f.

OLIVEIRA, José Aldemir. **Cidades na selva**. Manaus: Valer, 2000.

_____. A cultura, as cidades e os rios na Amazônia. Cienc. Cult. [online]. vol.58, n.3, pp.27- 29. ISSN 2317-6660, 2006. Disponível em http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252006000300013> . Acesso em 21 out. 2018.

PORTO-GONÇALVES, Carlos W., **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Ed. Contexto, 2001.

PRADO JR., Caio. **História econômica no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1987(1945)

RANGEL, Alberto. **Inferno Verde: cenas e cenários do Amazonas**. 6ª edição. Manaus: Editora Valer, 2008.

RECLUS, Elisée. **Estados Unidos do Brasil: geographia, ethnographia, estatística**, Garnier, 1900.

SANTOS, M. Sociedade e Espaço: **A Formação Social como Teoria e como Método**. Boletim Paulista de Geografia, São Paulo, n.54, p.81-100, jun. 1977

_____. **Metamorfose do espaço habitado**. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **Território e dinheiro**. In: Revista GEOgraphia. Niterói: programa de PósGraduação em Geografia - PPGeo - UFF/AGB, v.1, n1. p. 7 a 13, 1999.

_____. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed., 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SANTOS, Milton & SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do séc. XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA BRUNO, E. **História do Brasil: geral e regional – Amazônia**. São Paulo: Cultrix, 1966

STEINBRENNER, Rosane Maria Albino. **Centralidade Ambiental x Invisibilidade Urbana (ou os novos fantasmas)**. In: XII ENANPUR - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2007, Belém. XII Encontro nacional de ANPUR. Belém: NAEA, 2007. v. 1.

TAMBUCCI, Yuri Bassichetto. **Rio a fora, cidade a dentro - transporte fluvial e modos de viver no Amazonas**. 2014. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. doi:10.11606/D.8.2014.tde-14052015-133143. Acesso em: 2017-07-04.

TAVARES, M. G. C. **A Amazônia brasileira: formação histórico-territorial e perspectivas para o século XXI**. Geosp – Espaço e Tempo, São Paulo-SP, Nº 29 – Especial, p. 107-121, 2011

TRINDADE, Gesiane Oliveira. **A cidade & a soja: impactos da produção e da circulação de grãos nos circuitos da economia urbana de Santarém-Pará**. 2015. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) -

Universidade Federal do Pará.

TRINDADE, Gesiane Oliveira. ; TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro. **A ver navios, barcos e canoas: vivências urbanas e relação cidade-rio na Amazônia ribeirinha.** Geografia. Ensino & Pesquisa (UFSM), v. 16, p. 35-54, 2012.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro. **Imagens e representações da cidade ribeirinha na Amazônia: uma leitura a partir de suas orlas fluviais.** Revista Humanitas, Belém, v. 18, n. 2, p. 135-148, jun. 2002.

_____. **Rede Urbana na Amazônia dos grandes rios: Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico.** Revista Instituto de Estudos Brasileiros, São Paulo, Instituto de Estudos Brasileiros, n. 51, p. 113- 137, mar./set., 2010.

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro.; TAVARES, Maria Goretti da Costa (Org.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências.** 1. ed. Belém: EDUFPA, 2008. v. 1. 218p

TRINDADE JR., Saint-Clair Cordeiro.; CARVALHO, Guilherme. (Org.) ; MOURA, Aldebaran. (Org.) ; GOMES NETO, João. (Org.). **Pequenas e médias cidades na Amazônia.** 1. ed. Belém: UFPA, 2009. v. 1. 359p