



PADRÃO DE REPRODUÇÃO DO CAPITAL, TERRITÓRIO E INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES: OS CASOS DE SANTARÉM (PA) E ITAITUBA (PA)¹

REPRODUCTION PATTERN OF CAPITAL, TERRITORY AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE: THE CASES OF SANTARÉM (PA) AND ITAITUBA (PA)

PADRÓN DE REPRODUCCIÓN DEL CAPITAL, TERRITORIO E INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES: LOS CASOS DE SANTARÉM (PA) E ITAITUBA (PA)

Fernando Cezar de Macedo – Universidade Estadual de Campinas – Campinas – São Paulo – Brasil

fernando.cezar.macedo@gmail.com

Evaldo Gomes Júnior – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará – Marabá – Pará – Brasil

gomesjr.to@gmail.com

Resumo

Discute-se as transformações socioterritoriais nos municípios paraenses de Santarém e de Itaituba, decorrentes do avanço da produção de soja e dos investimentos em infraestrutura portuária para escoamento dessas *commodities* ao exterior. Toma-se como referência teórica o conceito de padrão de reprodução do capital e aponta-se que dentro do padrão de reprodução exportador de especialização produtiva dá-se uma reorganização dos municípios estudados para atender às exigências do capital globalizado, contrapondo-se, mormente, às demandas sociais das populações locais que são diretamente afetadas por este movimento de acumulação ditado pelo exterior.

Palavras-chave: Território. Infraestrutura. Desenvolvimento Regional.

Abstract

This article discusses the socio-territorial transformations in the municipalities of Santarém and Itaituba, due to the advance of soybean production and investments in port infrastructure to flows of these commodities abroad. It takes as a theoretical reference the concept of the pattern of capital reproduction and indicates that the exportation pattern of productive specialization imposes a reorganization of the municipalities studied to meet the demands of globalized capital, in contrast to the social demands of local populations that are directly affected by this accumulation movement dictated from the outside.

Keywords: Territory. Infrastructure. Regional Development.

Resumen

El artículo discute las transformaciones socioterritoriales en las ciudades de Santarém e Itaituba, en el estado del Pará, decurrentes del avance de la producción de soja y de las inversiones en infraestructura portuaria para la salida comercial de esas *commodities* al exterior. Toma como referencia teórica el concepto de padrón de reproducción del capital y señala que adentro del patrón exportador de especialización productiva ocurre una reorganización de las ciudades estudiadas para responder a las exigencias del capital globalizado, lo que se contraponen a las demandas sociales de las poblaciones locales, que se ven directamente afectadas por este movimiento impuesto desde afuera.

Palabras clave: Territorio. Infraestructura. Desarrollo Regional.

Introdução

O padrão de inserção externa da economia brasileira, centrado em *commodities* de baixo valor agregado, gerou forte demanda dos produtores, operadores de transporte e grandes *tradings* exportadoras por aumento dos investimentos e melhorias nos sistemas de transporte de forma a diminuir custos logísticos. Especificamente, no caso das exportações de grãos (soja e milho), há reivindicações históricas pelo aproveitamento das saídas pelo Arco Norte que compreende portos, hidrovias e estações de transbordos dos estados de Rondônia, Amazonas, Pará, Amapá e Maranhão. Os portos de Santarém (PA), Barcarena (PA), Itacoatiara (AM) e Itaquí (MA) e os terminais de Miritituba (PA) aumentaram suas participações no escoamento da soja centroestina. Em 2017, os embarques pelos portos do Arco Norte cresceram 80% ante uma média nacional de 8,0% (Fonte: Antaq), especialmente, pelos investimentos privados em 11 terminais em Miritituba.

A região é fundamental para a futura ampliação do escoamento de parte dos grãos produzidos no Mato Grosso. As principais rodovias de acesso a ela são a BR-163 e a BR-158. Isso gera investimentos como a duplicação da primeira e seu asfaltamento até Santarém, a construção do trecho ferroviário de Lucas do Rio Verde (MT) a Miritituba (PA) – conhecida como Ferrogrão – e a ampliação da capacidade dos portos e das áreas de transbordo do Arco Norte que proporcionarão para o barateamento dos custos de transporte. A título de exemplo, tomando o município de Sorriso (MT) como referência, se a produção fosse escoada pela rota Miritituba-Belém em detrimento da rota Santos-Paranaguá, haveria economia de US\$ 1,2 bilhão/ano, segundo estimativa da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso (APROSOJA-MT) para o ano de 2014, o que representaria redução do frete em mais de 36%.

Para entender a emergência desses investimentos, na segunda seção deste artigo discute-se a inserção da economia brasileira no novo padrão de reprodução do capital – exportador e de especialização produtiva. Aponta-se como esse novo padrão exige adaptações territoriais para garantir a circulação global das *commodities*, influenciando a dinâmica urbano-regional do país. Nas duas seções seguintes faz-se, primeiramente, um breve histórico do processo de ocupação da região em estudo para depois discutir os impactos socioterritoriais dos investimentos em

infraestrutura de transportes em Santarém (PA) e Itaituba (PA). Sob o argumento da necessidade de redução de custos logísticos, as exigências do capital globalizado impõem-se na reorganização dos municípios estudados, contrapondo-se, mormente, às demandas sociais das populações locais que são diretamente afetadas por este movimento de acumulação ditado pelo exterior. A entrada de novos atores na região em foco acirra os conflitos em torno do uso e da ocupação territorial e explícita os diferentes interesses dos diversos grupos sociais: trabalhadores locais; pequenos produtores; populações ribeirinhas, indígenas e quilombolas; empresários locais; *players* globalizados; investidores imobiliários etc.

O padrão de reprodução do capital exportador de especialização produtiva e a dinâmica territorial brasileira

A dinâmica regional brasileira neste século XXI apresenta diversos determinantes², dentre os quais destacamos um, particularmente importante na organização socioespacial do país desde os anos 1990: o crescimento do grau de abertura da economia do país e de suas regiões e o tipo de inserção externa – especializada em *commodities* e puxada pelo crescimento da demanda internacional, que impactou o crescimento de áreas fora do Sudeste. Consolida-se um novo padrão de reprodução do capital que Osório (2012a e 2012b) denomina como Padrão de Reprodução Exportador de Especialização Produtiva (PRCEEP). O Brasil, desde a sua independência, apresentou outros dois padrões: o agromineral (1822-1930) e o industrializante (1930-1980). Não serão discutidas as diferenças deles, mas é importante considerar que, após o período de industrialização dependente das maiores economias de nosso subcontinente, passamos agora por um período em que a dinâmica das economias periféricas latino-americanas são definidas pela exportação de *commodities*. As sub-regiões dessas economias passam a depender mais dos processos produtivos ligados à produção do campo e à extração mineral, modificando o desenvolvimento capitalista urbano-industrial, típico do período anterior, cuja dinâmica centrava-se em áreas metropolitanas.

É importante destacar que “cada padrão de reprodução do capital apresenta especificidades quanto ao uso que se faz do espaço geográfico. O capital intervém no território de maneiras diversas, segundo as necessidades particulares que sua metamorfose exige” (Osório, 2012a,

p. 73). Isto significa que associado a cada um desses padrões há formas correspondentes de organização socioespacial que são resultados do processo geral de acumulação capitalista em âmbito mundial, mas que assumem particularidades concretas no momento em que os capitais determinam suas localizações e, por consequência, definem as especializações produtivas de cada lugar, constituindo padrões de divisão territorial do trabalho no âmbito das economias em múltiplas escalas.

Portanto, cada etapa histórica do modo de produção capitalista (categoria mais geral) corresponde a um padrão de reprodução do capital (categoria de menor nível de abstração) e, indissociavelmente, uma formação socioespacial³ (categoria mais concreta definidora de particularidades territoriais) que somente podem ser compreendidas dentro de uma divisão internacional do trabalho, que especializa e integra as economias nacionais e locais num sistema econômico mundial, fortemente hierarquizado. A partir deste movimento integrador, dá-se a concretude da organização espacial dos países e de suas regiões subnacionais, de maneira a revelar como o movimento geral do capital manifesta-se efetivamente no território, alterando ou influenciando a (re)localização das atividades produtivas, os padrões de urbanização, os movimentos migratórios, as políticas (macroeconômicas, regionais, urbanas etc.), a rede urbana, o mercado de trabalho em diferentes escalas, as estruturas produtivas regionais e os investimentos em infraestrutura, dentre outros.

Isto significa que submetido à lógica homogeneizadora do capital, cuja ação abarca praticamente todo o globo, impõe-se territorialmente novas formas de organização da produção. Cada país, região ou espaço local é forçado a adaptar-se às exigências do padrão de reprodução dominante⁴. As formas espaciais que emergem nos diferentes lugares, em cada momento histórico, são específicas, dependem de suas estruturas socioeconômicas e das manifestações de suas lutas de classe e movem-se de acordo com as necessidades de reprodução do capital em cada conjuntura específica. O movimento do capital em múltiplas escalas refuncionaliza esses espaços – ora integrando-os aos, ora desintegrando-os dos circuitos globais de produção do valor – e redefine suas organizações socioespaciais.

Ao encerrar a fase de expansão capitalista sob o contexto de Guerra Fria, as periferias econômicas aprofundaram novamente seu sentido histórico na reprodução do capital: atender a demanda externa com produtos de baixo valor agregado. O Brasil, de fato, alcançou diversificação

industrial considerável até os anos de 1980, quando a reprodução do capital na América Latina, condicionada pelos determinantes da geopolítica do pós-Segunda Guerra Mundial e da Guerra Fria, permitiu maior grau de autonomia dos Estados nacionais. No entanto, as novas formas de inserção nos mercados internacionais a partir daquela década, e mais intensamente após o Consenso de Washington na década seguinte, enfraqueceram o mercado interno e o ambiente institucional dirigido à produção interna. Sua dinâmica econômica, desde então, é rearticulada para a exportação de *commodities*, para a ampliação das formas de acumulação das cadeias globais de valor e para um ambiente mais instável e menos regulado de financiamento estrangeiro e nacional.

A exportação de produtos primários é característica nos países dependentes desde seu passado colonial. Porém, o que diferencia o padrão atual dos anteriores é a dinâmica produtiva ser majoritariamente dinamizada pela produção e exportação de *commodities*, após um processo acelerado de urbanização vinculada à expansão industrial. O atual padrão de reprodução do capital é erguido sob essas bases, sem a necessidade de transformações que destruam as estruturas e as hierarquias espaciais do padrão de reprodução do capital anterior, mas as moldam, aos poucos, às novas condições de reprodução do capital aqui destacadas. Temos, ainda, São Paulo como o centro do capitalismo nacional, mesmo que o PRCEEP também altere as formas de produção de sua zona imediata de influência ou imponha-lhe uma desindustrialização a lhe afetar mais do que as outras regiões do país.

Não obstante esta centralidade de São Paulo, o PRCEEP promove modificações no interior do país, dando-lhe dinamismo específico, afinal, são as áreas mais interiorizadas as que apresentam ritmos de crescimento acima da média brasileira, por apresentarem a base de recursos naturais (no caso da indústria extrativa) e disponibilidade de terras (agronegócio) definidoras do tipo de inserção externa da economia brasileira. Ainda que a economia paulista continue concentrando parcela expressiva do PIB, observa-se processo de lenta desconcentração econômica.

Conforme destacou Macedo (2015), as microrregiões mais dinâmicas encontram-se atreladas principalmente à expansão produtiva de grãos (soja e milho) neste início de século XXI, como ocorre, por exemplo, para os cerrados centroestino e nordestino, e à produção mineral (petróleo, gás e minério de ferro), como no caso do sudeste do Pará e de forma

mais espalhada territorialmente o petróleo, embora com concentração no norte do Rio de Janeiro e no sul do Espírito Santo. Como consequência, interiorizam-se, também, as exportações brasileiras, gerando dinamismo em áreas afastadas do core econômico.

Dois problemas infraestruturais, cujas soluções têm forte impacto na organização socioespacial, afloram no PRCEEP. O primeiro é o descompasso entre a matriz de transporte e as necessidades do setor exportador, pois o rodoviarismo do período anterior apresenta o mais elevado frete por tonelada transportada *vis-à-vis* as hidrovias e ferrovias, que são os mais indicados modos para o escoamento de mercadorias com baixo valor agregado, especialmente, em um país continental.

O segundo é de natureza locacional e recoloca os investimentos em transporte no centro do problema: o descompasso espacial entre as regiões onde localizam-se as maiores lavouras de grãos (distantes do litoral) e os principais portos de saída destas *commodities*. O município de Sorriso (MT), já mencionado, é o maior produtor de soja do mundo e dista 2.000 km do Porto de Santos (SP), por onde são despachadas 45% de sua produção para o exterior.

Esta incongruência entre local de produção e a distância dos portos potencializa-se pela dimensão continental do país. Como é sabido, a ocupação do nosso extenso território deu-se de forma lenta e gradual. Iniciou-se pela costa, onde instalaram-se as grandes e as principais cidades e a maior parte do sistema produtivo nacional. Aos poucos, a itinerância da agricultura e a exploração mineral, em busca de novas terras para expansão da produção e exploração de recursos naturais, abriram novos caminhos e ligaram o litoral ao interior. Mesmo com o importante papel desempenhado pelas ferrovias no processo de ocupação do interior brasileiro, elas jamais foram capazes de interligar todo o território nacional e integrar fisicamente as regiões do país. Isto só foi possível, e apenas parcialmente, com os investimentos em rodovias, sobretudo, após a transferência da capital federal para Brasília.

O PRCEEP demanda formas de multi- e intermodalidades para o escoamento com objetivo de tornar a matriz de transporte brasileira menos dependente do rodoviarismo e mais ajustada aos tipos de produtos exportados. É neste cenário que emerge o discurso de investimentos nos portos do Arco Norte do Brasil, como alternativa de saída ao exterior da produção de grãos do cerrado brasileiro, ainda muito dependente do

sistema portuário do Sul e do Sudeste, conforme destacado na seção seguinte⁵.

Observa-se neste novo padrão de reprodução movimentos importantes sobre a dinâmica urbano-regional brasileira. O primeiro é o efeito do esforço exportador sobre as estruturas produtivas locais, estaduais e regionais que se tornaram muito mais especializadas e dependentes de um ou poucos produtos, embora não se possa negar que ocorre a emergência de serviços de apoio à atividade produtiva e ao comércio exterior que contribuem para a diversificação do terciário. Como tanto as estruturas produtivas quanto a base terciária dependem da demanda e dos preços internacionais do produto de exportação, a organização desses espaços é fortemente reflexa do movimento da economia mundial, em especial da demanda dos maiores importadores de *commodities*.

O segundo é o papel que a logística assume neste movimento de maior abertura externa. A combinação de baixo valor agregado, de elevados volumes de produção e da grande distância das áreas produtoras das principais *commodities* até as vias de escoamento para o exterior e maiores centros urbanos do país exige verdadeiras adaptações dos espaços econômicos para promoção das exportações das áreas dinâmicas. Dada a posição estratégica da infraestrutura, que teve seu papel potencializado no processo de acumulação em contexto de internacionalização crescente, a política predominante no Brasil, a partir de 1994, priorizou a realização de grandes investimentos – pelo menos no discurso – pois na prática as inversões realizadas ficaram abaixo das anunciadas. São exemplos o programa dos Eixos Nacional de Integração e Desenvolvimento (ENID) no final da década de 1990, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) no século XXI, e desde 2007 o Programa Nacional de Logística e Transporte (PNLT), os Programas de Investimento e Logística (PIL) 1 e 2 e parte das obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

O terceiro aspecto decorre dos impactos da referida especialização em *commodities* sobre a rede urbana brasileira e o espaço intraurbano de algumas cidades fora das áreas metropolitanas e do litoral. A dinâmica regional recente é acompanhada pelo aumento das demandas por infraestruturas econômicas necessárias à acumulação dos capitais das atividades de exportação. No entanto, o crescimento econômico mais interiorizado pressiona, também, o crescimento de cidades que servem de

suporte para as atividades dinâmicas, modificando-lhes o espaço urbano. A contra face do dinamismo econômico são as pressões por infraestruturas urbanas e sociais menos priorizadas no país, especialmente, com a crise econômica a partir de 2014. Associado a isso, esses espaços são reorganizados para atender as demandas dos grupos exportadores, conflitando-se com os interesses das populações locais.

Os portos do Arco Norte e o padrão exportador de especialização produtiva: aspectos históricos da formação socioespacial da região de estudo

Dentro da formação socioespacial dependente brasileira, a Amazônia é a região que mais demorou para ser incorporada pela economia nacional. Antes do processo de expansão da acumulação capitalista dirigido pelo Plano de Metas, na segunda metade da década de 1950, não havia eixos logísticos terrestres que ligassem a hinterlândia de Belém ao resto do país.

Antes de o processo de integração incorporar a então hinterlândia de Belém às mediações produtivo-financeiras desenvolvidas na economia nacional, os mecanismos de inserção no comércio internacional ocorriam diretamente da praça de Belém. Quando se expande a ocupação territorial por meio da construção de eixos rodoviários, o isolamento relativo, que garantia a unidade daquela hinterlândia, começa a ser superado pela integração a partir do Sul, impulsionada pelo avanço da fronteira agromineral, em substituição às rotas fluviais.

Darcy Ribeiro (1995), ao descrever o Brasil caboclo – regionalização de cunho antropológico para a formação social da bacia amazônica – chama a atenção para a baixa densidade demográfica da região, ocupada pela imigração nordestina durante o auge de extração de borracha dos seringais e, também, por um tipo de brasileiro que surge das matrizes indígenas e portuguesa – o caboclo –, afeito à vida na floresta, ao longo dos grandes rios, e que se viu obrigado a se concentrar nas cidades de Manaus e Belém desde o início dos processos de integração com a economia nacional.

Para o professor Darcy Ribeiro (1995, p. 306), “os novos povoadores tudo ignoram; veem a floresta como obstáculo. Seu propósito é tombá-la para convertê-la em pastagens ou em grandes plantios comerciais”. E segue descrevendo a forma de ocupação no período da ditadura (1964-1985), que subsidiou grandes empresários para compra de terras, além de considerar

toda a região como uma cobertura vegetal homogênea e desocupada. Nem no sentido ecológico, e muito menos no sentido econômico, a bacia amazônica pode ser considerada homogênea. Desde a década de 1950, a integração deste espaço levou a sua divisão em várias sub-regiões com diversos processos de acumulação de capital.

É parte desta região que será acionada, por meio da integração com o avanço agropecuário do Centro-Oeste e com projetos de mineração, a partir, principalmente, dos anos de 1990. Justamente na vigência de uma dinâmica produtiva conformada pelo PRCEEP. Após as tentativas de ocupação dirigida – durante a ditadura – e o período de crise dos anos 80, a subordinação à expansão da fronteira agromineral é cada vez mais presente na reprodução do capital, principalmente, nas porções meridional e oriental da Amazônia Legal.

Percebe-se que Belém perde sua centralidade sobre a Amazônia Legal há muito tempo, mas a foz do rio Amazonas é novamente determinante para o escoamento da produção regional do sudeste e do sudoeste amazônico, agora, integrada a outros modos de transporte, como rodovias, num primeiro momento, e ferrovias depois. Belém aos poucos perde sua capacidade de apropriação de parte do excedente gerado em sua antiga hinterlândia e, ainda assim, os eixos logísticos permanecem acompanhando um sentido historicamente condicionado sobre o território nacional.

Organização territorial e exportações: os casos de Santarém e de Itaituba⁶

A expansão do uso e da ocupação territorial para plantação de soja e milho nos municípios do sudoeste paraense já é um fenômeno recorrente e tende a crescer nos próximos anos. A plantação de grãos nessa região representa a renovação da forma de uso e de ocupação do solo, antes condicionada à extração de madeira e à criação bovina. Obviamente que estas atividades econômicas ainda permanecem na região, mas tornam-se marginais e subordinados à lógica dominante dos capitais de maior porte. Por outro lado, a ocupação destes solos mantém um traço mais contínuo ao longo do tempo, onde, desde a década de 1970, os processos de concentração fundiária e de conseqüente formação de latifúndios avançam como condicionantes da dinâmica produtiva exportadora, eliminando e/ou expulsando tradicionais atividades desenvolvidas pela população cabocla.

Por mais que essa nova expansão ocupe terras degradadas, o avanço da fronteira sempre impõe novas dinâmicas sobre o território. Há alteração do manejo da terra, com uso das pastagens para a plantação de grãos; há também a intensificação do uso do solo para elevação da produtividade dos grãos exportáveis; e há, principalmente, estoque de terras não ocupadas na região superior a outras do país, o que reforça a percepção da continuidade e de aprofundamento de sua ocupação subordinada aos interesses externos, pelo uso dos fundos territoriais⁷.

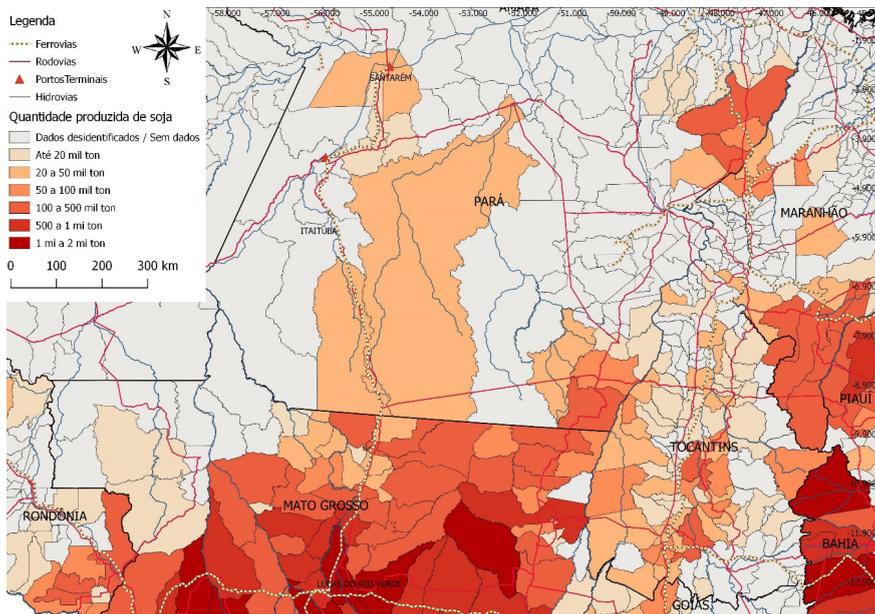
Juntam-se a essa expansão dinamizada por grandes empresas exportadoras a manutenção da agricultura familiar e o garimpo ilegal operado às margens do rio Tapajós. Em ambos os casos, a permanência não é garantida. Os agricultores familiares estão em permanente processo de deslocamento para outras zonas do campo e para as cidades, alijados por meio de compra de suas glebas por latifundiários, de “cercamento” no entorno de suas terras por grandes empreendimentos quando não querem vendê-las, e de expulsões ou de outros tipos de violência extraeconômica. A natureza ilegal dos pequenos garimpos já define a forma instável de sua manutenção na região.

Dentro dessa dinâmica, chama a atenção a falta de regularização fundiária. Essa é uma demanda de vários setores econômicos, desde o pequeno posseiro que quer garantir a propriedade da terra para produzir com mais segurança, passa pelos grandes produtores que almejam a possibilidade de aprovarem empréstimos em bancos públicos, até as empresas exportadoras de grãos que enfrentam uma série de condicionantes nos mercados mundiais, inclusive, no que tange à responsabilidade socioambiental. Enquanto o Sindicato das/os Trabalhadoras/es Rurais de Santarém tem de se ocupar com o Cadastro Ambiental Rural de seus associados, o Sindicato Rural do Município – sindicato patronal – luta pela ampliação do Programa Terra Legal na região. Obviamente que a falta do contrato regularizado de posse não impede o avanço da produção.

Com a formação de eixos de exportação de grãos nos últimos anos, ocorrem modificações relevantes na dinâmica produtiva e populacional da região. As cidades de Santarém e de Itaituba foram as mais afetadas pela construção de terminais de exportação de grãos e, conseqüentemente, passaram por uma série de transformações. É justamente nesta região que a rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163) serve de escoadouro dos grãos produzidos no Centro-Oeste para embarques naquelas cidades

e, posteriormente, ganharem o Atlântico. Ocorre toda uma expectativa de ampliação dos modais logísticos, desde a construção da Ferrogrão, passando pela pavimentação completa da rodovia, até a viabilização de mais terminais de embarque de grãos. Como observado na Figura 1 abaixo, temos um eixo logístico rodoviário que já liga os principais municípios produtores de soja do Mato Grosso e os portos fluviais de Itaituba e de Santarém. Também foi plotada na Figura 1 a previsão de construção da chama Ferrogrão, ferrovia que seguirá este mesmo eixo logístico já efetivado pela rodovia BR-163 entre Lucas do Rio Verde (MT) e Itaituba. É importante observar que na figura não foi discriminada as condições de pavimentação das rodovias. Na BR-163, por exemplo, há trechos não asfaltados.

Figura 1 - Eixo logístico de ligação entre Centro-Oeste e a região do Tapajós



Fonte: Adaptada de Censo Agropecuário (2017) e Bases Cartográficas do Ministério da Infraestrutura.

Tais terminais são totalmente estruturados por iniciativa das empresas que os operam e são de uso privado. Isto mostra como a intensa

dinâmica exportadora não pressupõe maiores iniciativas do poder público em termos de adequação da infraestrutura de escoamento. Enquanto que em Miritituba já existem quatro portos, mais um com licença aprovada para construção e outro com licença prévia em andamento; em Santarém somente a Cargill investiu no escoamento (e, nesse caso, o porto é público, mas o uso é privado e efetivado por meio de leilão). Porém, outros dois portos estão com as licenças prévias travadas pela justiça neste município. A maior resistência dos atores sociais, decorrentes de sua maior organização, levou as *tradings* a priorizarem os investimentos em Itaituba (Aguiar, 2017).

No Lago de Maicá, nas proximidades do perímetro urbano de Santarém, está prevista a construção de dois portos com áreas já leiloadas pelas empresas Embraps e Cevital, essa segunda pertencente a capitais franco-argelinos. Entre os benefícios elencados com a construção desses dois portos estão a geração de empregos diretos e indiretos, a construção de uma rodovia perimetral que ligaria a BR-163 diretamente aos terminais de embarque e a chegada de investimentos estrangeiros diretos para fortalecer a importância da região no escoamento de grãos. Em contrapartida, há o argumento de que a possível construção desses portos ocorre num nascedouro de uma série de animais silvestres, nas proximidades de localidades onde vivem pescadores e quilombolas e, ainda, próximo a uma região pobre da cidade, onde o aumento da violência e da prostituição seria uma consequência imediata. O processo de licenciamento dos portos da Embraps e Cevital está travado pela justiça.

Santarém é o mais populoso município da região do Rio Tapajós. Com população de 294.580⁸ habitantes, segundo dados do Censo Demográfico de 2010, é o maior município paraense fora da Região Metropolitana de Belém, o sétimo maior município da região Norte e o maior município não capital e não pertencente à região metropolitana dessa macrorregião. Santarém apresenta-se como um importante e histórico entreposto comercial e rota de navegantes rumo a Manaus, Belém, Macapá e outras localidades mais próximas tanto no Rio Amazonas quanto no Rio Tapajós.

A organização intraurbana de sua sede ainda é um tanto ordenada. Porém, já se percebe adensamentos populacionais mais irregulares em sua periferia. Inclusive, com a efetivação de condomínios e de loteamentos nas regiões mais periféricas (como na praia do Maracanã), ocupando lugares que antes destinavam-se à população mais pobre. É perceptível

como o desenho urbano altera-se quando saímos da região central, que historicamente manteve traçado com ruas mais estreitas. Nas proximidades do aeroporto, abre-se uma série de loteamentos com ruas mais largas e que, ainda, apresentam falta de alguns equipamentos urbanos, como iluminação, asfaltamento e saneamento básico.

Tabela 1 - População total, urbana e rural de Santarém

Ano	Urbana	Rural	Total	Urb/Total
1970	61.324	73.891	135.215	45,4%
1980	111.493	80.452	191.945	58,1%
1991	180.018	85.044	265.062	67,9%
2000	186.297	76.241	262.538	71,0%
2010	215.790	78.790	294.580	73,3%

Fonte: IBGE (2018).

Percebe-se, na Tabela 1, que apesar do aumento do grau de urbanização, Santarém ainda mantém relevante população rural, com cerca de 78 mil pessoas vivendo fora de perímetros urbanos, tendo inclusive aumentado entre os dois últimos censos demográficos. A extensão territorial desse município e uma parcela importante de pessoas que vivem das atividades da floresta e dos rios (62.042,302 km²) explicam essa grande quantidade de habitantes da zona rural.

Em Santarém, alguns equipamentos urbanos típicos das cidades intermediárias que avançam com o agronegócio já existem: mercados de vendas no atacado, aeroporto com fluxo diário de passageiros, shopping centers e lojas voltadas ao agronegócio. É interessante perceber que há espaço tanto para capitais nacionais (Rede Atacadão) quanto para capitais regionais (Shopping Tapajós) que disputam o uso do solo urbano.

Assim como em Santarém, em Itaituba há um considerável contingente populacional na zona rural mesmo que sua participação relativa tenha diminuído nos últimos Censos Demográficos, como pode ser observado na Tabela 2. Itaituba apresenta-se como um município de menor porte em relação à Santarém⁹ e sua sede localiza-se na margem oposta do rio Tapajós em relação aos eixos logísticos de exportação. Há,

também, tentativa de viabilização de projetos urbanos privados, como o loteamento Campo Belo, com promessa de infraestrutura urbana completa.

Tabela 2 - População total, urbana e rural de Itaituba

Ano	Urbana	Rural	Total	Urb/Total
1970	3.776	8.914	12.690	29,8%
1980	20.927	17.646	38.573	54,3%
1991	62.186	54.216	11.6402	53,4%
2000	64.486	30.264	94.750	68,1%
2010	70.682	26.811	97.493	72,5%

Fonte: IBGE (2018).

Nos centros urbanos de ambos os municípios, verificam-se processos típicos das cidades engolidas pela fronteira agromineral, com destaque para aqueles empreendimentos imobiliários e, especificamente, para a ampliação das atividades urbanas na margem fora do cais das cidades, nas proximidades da rodovia, ou seja, a tendência é a rodovia ser cada vez mais importante para os municípios.

No distrito de Miritituba, na margem oposta ao cais de Itaituba, no rio Tapajós, os portos privados de onde saem as barcaças rumo à Barcarena pouco têm contribuído para o desenvolvimento do município e para a geração de empregos da população da região. Segundo os vereadores do município, a prometida geração de emprego só se deu na construção dos empreendimentos. E os empregos que permaneceram atendem somente a imigrantes trazidos pelas próprias empresas para exercerem funções especializadas. As novas e velhas frações de capital agora dividem o mesmo espaço de domínio. Quando a alteração da hierarquia espacial fica mais patente, como é o caso da dinâmica de Miritituba frente à estagnação de Itaituba, há mais desacordo entre estas frações de capital. Os portos por onde escoam os grãos em Itaituba (Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil, Cianporto [em processo de instalação]), LCD (em processo de licenciamento socioambiental, mas já estão pensando em desistir) e Bertolini (responsável pelas barcaças que escoam os grãos) estão do outro lado do rio, longe da sede do município, onde o controle das elites tradicionais é maior.

Já em Santarém, o porto afeta mais diretamente a dinâmica urbana da sede do município. Inaugurado em 2003, o porto da Cargill, no início da orla da cidade¹⁰, transfere os grãos produzidos na região centroestina diretamente para os navios que seguem para o oceano. Só em 2017, segundo dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), o porto de Santarém exportou valor de mercadorias superior a US\$ 1,2 bilhão. Desse montante, mais de US\$ 700 milhões se referem à exportação de grãos.

Considerações finais

O PRCEEP impõe a necessidade de adaptação espaciais que colocam em conflito os diferentes interesses em torno do uso e da ocupação do solo (rural e urbano) das áreas produtoras de *commodities*. Na região em estudo, observou-se processos de concentração fundiária, deslocamento de atividades agrícolas e extrativistas tradicionais pelo avanço do agronegócio mecanizado, risco para outras atividades fortemente atreladas ao ecossistema, como a dos pescadores no lago de Maicá; e o reordenamento urbano subordinado às exigências do capital, como ocorreu em Santarém, onde a praia urbana foi fechada ao público em atendimento dos interesses da trading exportadora. Em Itaituba, a chegada do grande capital explicitou o conflito entre o velho (capitais locais) e o novo (capitais exportadores). Em ambos os municípios a questão que se coloca é conciliar o crescimento econômico derivado do PRCEEP com formas de organização socioespacial que garantam a reprodução digna e autônoma da vida da população local. Mas isso é possível?

Notas

1 Este trabalho contou com apoio da CAPES, através do EDITAL Nº 55/2013 – PRO-INTEGRAÇÃO (CAPES/MI), termo de concessão 23038.009868/2013-76. Vigência: 2013-2018.

2 Sobre estes determinantes, ver Araújo (2013) e Macedo, Pires e Sampaio (2017).

3 Sobre a categoria Formação Socioespacial ver Sormani (1977), Santos (1978) e Aruto (2015).

4 Aruto e Gomes Jr. (2016) fazem esforço de mediação entre o padrão exportador de especialização produtiva e a dinâmica regional brasileira, especialmente, em relação ao mercado de trabalho.

5 Os três parágrafos seguintes foram retirados de Macedo (2015).

6 Os parágrafos a seguir têm como referência visitas de campo e entrevistas feitas durante viagem dos pesquisadores na região do Tapajós, entre os dias 26 de março de 2017 e 01 de abril de 2017. Realizou-se uma série de entrevistas com representantes locais de órgãos públicos, empresas, ONG's, entidades patronais e sindicatos, a fim de compreender o histórico recente da acumulação capitalista na região e as perspectivas de intensificação dos processos em andamento.

7 Sobre os fundos territoriais ver Moraes (2002, 2011).

8 A população estimada pelo mesmo instituto, em 2016, é de 294.447 pessoas. Segundo relatos de alguns entrevistados, houve erro na estimação da população pelo IBGE.

9 A população estimada pelo IBGE, em 2016, foi de 98.485 habitantes.

10 O porto operado pela Cargill foi construído sobre a única praia próxima ao centro de Santarém.

Referências

AGUIAR, D. *A geopolítica de infraestrutura da China na América do Sul: um estudo a partir do caso do Tapajós na Amazônia Brasileira*. Rio de Janeiro: FASE, 2017. Disponível em: <<https://fase.org.br/wp-content/uploads/2017/06/A-geopolitica-de-infraestrutura-da-china-na-America-do-Sul.pdf>>. Acesso em: 18 out. 2018.

ARAÚJO, B. T. Desenvolvimento regional brasileiro e as políticas públicas federais no governo Lula: In: SADER, R. (Org.). *10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma*. Rio de Janeiro: Boitempo/FLACSO Brasil, 2013. p. 157-172.

ARUTO, P. C. *A formação socioespacial dependente a partir da superexploração da força de trabalho: uma abordagem metodológica*. 2015. 119 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2015.

ARUTO, P. C.; GOMES JÚNIOR, E. Padrão de reprodução do capital exportador de especialização produtiva e a produção social do espaço nas regiões brasileiras. *Revista Eletrônica Documento/Monumento*, Cuiabá, v. 20, p. 226-238, 2016.

IBGE. *Censo Demográfico*. Disponível em: <<http://sidra.ibge.gov.br>>. Acesso em: 25 out. 2018.

IBGE. *Censo Agropecuário*. 2017. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 28 out. 2018.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. *Ministra lança Plano Matopiba nesta quarta-feira, em Palmas*. 2015. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/politica-agricola/noticias/2015/05/ministra-lanca-plano-matopiba-nesta-quarta-feira-em-palmas>>. Acesso em: 23 jun. 2015.

MACEDO, F. C. Economia, transformações territoriais e infraestrutura no Brasil. *Conjuntura & Planejamento*, Salvador, v. 1, n. 188, p. 43-52, 2015.

MACEDO, F. C.; PIRES, M.; SAMPAIO, D. 25 anos de Fundos Constitucionais de Financiamento no Brasil: avanços e desafios à luz da política Nacional de Desenvolvimento Regional. *EURE – Revista latino-americana de Estudios Urbanos Regionales*, Chile, v. 43, n. 128, p. 257-277, 2017.

MORAES, A. C. R. Geografia Histórica do Brasil: capitalismo, território e periferia. São Paulo: Annablume; HUCITEC, 2011.

_____. *Território e história no Brasil*. São Paulo: Annablume/HUCITEC, 2002.

OSÓRIO, J. Padrão de reprodução do capital: uma proposta teórica. In: OSÓRIO, J. et al. (Org.). *Padrão de reprodução do capital*. São Paulo: Boitempo, 2012a. p. 37-86.

_____. América Latina: o novo padrão exportador de especialização produtiva: estudo de cinco economias da região. In: OSÓRIO, J. et al. (Org.). *Padrão de reprodução do capital*. SP: Boitempo, 2012b. p. 103-133.

RIBEIRO, D. *O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil*. 2. ed. São Paulo: Cia das Letras, 1995.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 54, p. 35-59, jun. 1977.

SILVA, J. G. *A modernização dolorosa: estrutura agrária, fronteira agrícola e trabalhadores rurais no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.

SIOLI, H. Alguns resultados e problemas da limnologia da Amazônia. *Boletim do Instituto Agrônomo do Norte*, 1951.

SORMANI, H. Formación social y formación espacial: hacia una dialéctica de los asentamientos humanos. *Estudios Sociales Centro Americanos*, Costa Rica, v. 6, n. 17, maio/ago. 1977.

Fernando Cezar de Macedo – Possui graduação em Ciências Econômicas pela Universidade Federal do Espírito Santo, mestrado em Economia pela Universidade Federal do Espírito Santo, doutorado em Economia Aplicada pelo Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas. Atualmente é professor da Universidade Estadual de Campinas.  <https://orcid.org/0000-0002-2577-6660>

Evaldo Gomes Júnior – Possui graduação em Ciências Econômicas pela Universidade Federal do Tocantins. Mestrado em Desenvolvimento Econômico pelo Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas. Atualmente é Professor do Instituto de Estudos em Desenvolvimento Agrário e Regional da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará.  <https://orcid.org/0000-0002-0987-189>

Contribuições dos autores

O texto é resultado de uma pesquisa financiada pela CAPES. A equipe de pesquisadores do Centro de Estudos do Desenvolvimento

Econômico (CEDE) foi coordenada pelo professor Fernando Macedo. O trabalho de campo do qual resultou este texto foi realizado pelo doutorando do IE/Unicamp Rafael Pastre e pelos professores Pedro Ramos (IE/Unicamp) e Evaldo Gomes Filho (Unifesspa). O artigo foi discutido e escrito conjuntamente pelos dois autores.

Recebido para publicação em 29 de janeiro de 2019

Aceito para publicação em 11 de março de 2019

Publicado em XXX de XXXX de 2019