

**A FRONTEIRA DE  
COMMODITIES NA  
AMAZÔNIA (2000-2019):  
AS MUDANÇAS DAS  
RELAÇÕES RURAL –  
URBANAS NA REGIÃO  
METROPOLITIANA DE  
SANTARÉM – PARÁ**

*The frontier of commodities in the Amazon (2000 – 2019):  
changes in rural-urban relations in Metropolitan Region of  
Santarém – Pará*

DOI:10.48075/igepec.v26i1.27932

Elen Cristina da Silva Pessôa  
Humberto Miranda do Nascimento

## **A FRONTEIRA DE COMMODITIES NA AMAZÔNIA (2000-2019): AS MUDANÇAS DAS RELAÇÕES RURAL-URBANAS NA REGIÃO METROPOLITANA DE SANTARÉM-PARÁ**

*The commodities frontier in Amazon (2000-2019): changes in rural-urban relations in the Metropolitan Region of Santarém-Pará*

Elen Cristina da Silva Pessôa  
Humberto Miranda do Nascimento  
10.48075/igepec.v26i1.27932

**Resumo:** O artigo trata do avanço da fronteira de *commodities* na Amazônia brasileira no período 2000-2019. Seu objetivo é compreender as transformações das relações rural-urbanas na Região Metropolitana de Santarém, no estado do Pará. Busca-se verificar os tipos de impactos que estão alterando a dinâmica das relações rural-urbanas nesta região, adotando-se a hipótese de que o capital agroexportador modifica continuamente a configuração do território para atender a diferentes interesses regionais em detrimento de temporalidades e territorialidades preexistentes. Concluiu-se que, pós-2000, a reestruturação econômico-espacial de Santarém teve a influência decisiva dos grandes investimentos em infraestrutura atrelados à expansão do complexo-soja na Amazônia brasileira.

**Palavras-Chave:** Amazônia. Fronteira de *commodities*. Relações rural-urbanas. Região Metropolitana de Santarém (Pará).

**Abstract:** *The article deals with the advance of the commodities frontier in the Brazilian Amazon in the period 2000-2019. Its objective is to understand the transformations of rural-urban relations in the Metropolitan Region of Santarém, in the state of Pará. The problem under discussion is the types of impacts that are altering the dynamics of rural-urban relations in this region. The main hypothesis is that agro-export capital continually modifies the configuration of the territory to serve different regional interests at the expense of pre-existing temporalities and territorialities. It was concluded that, after 2000, the economic-spatial restructuring of Santarém had the decisive influence of the large investments in infrastructure linked to the expansion of the soybean complex in the Brazilian Amazon.*

**Keywords:** Amazon. Commodities frontier. Rural-urban relations. Metropolitan Region of Santarém (Pará).

**Resumen:** *El artículo trata sobre el avance de la frontera de productos básicos en la Amazonía brasileña en el período 2000-2019. Su objetivo es comprender las transformaciones de las relaciones rural-urbanas en la Región Metropolitana de Santarém, en el estado de Pará. El problema en discusión son los tipos de impactos que están alterando la dinámica de las relaciones rural-urbanas en esta región. La hipótesis principal es que el capital agroexportador modifica continuamente la configuración del territorio para atender diferentes intereses regionales a expensas de temporalidades y territorialidades preexistentes. Se concluyó que, después de 2000, la reestructuración económico-espacial de Santarém tuvo la influencia decisiva de las grandes inversiones en infraestructura vinculadas a la expansión del complejo sojero en la Amazonía brasileña.*

**Palabras clave:** Amazonía. Frontera de productos básicos. Relaciones rurales urbanas. Región Metropolitana de Santarém (Pará).



## INTRODUÇÃO

O presente artigo trata do avanço da fronteira de *commodities* na Amazônia brasileira no período 2000-2019, momento em que cresce a demanda chinesa por alimentos e matérias-primas e elevam-se os seus preços no mercado internacional.<sup>1</sup> Seu objetivo é compreender como as relações rural-urbanas estão se transformando na Região Metropolitana de Santarém (RMS), no estado do Pará.

A RMS está situada na mesorregião do Baixo Amazonas, fazendo limite com a mesorregião do Sudoeste Paraense, possuindo uma população de 336,3 mil habitantes (FNEN, 2018) e uma área de 27.285,04 km<sup>2</sup> de extensão. É nesta área, especialmente nos municípios de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos, onde a atividade da cadeia produtiva da soja se desenvolve. Esta atividade é compreendida aqui como um complexo econômico<sup>2</sup>, dado o avanço que obteve como um conjunto integrado de relações econômicas nos últimos dez anos na Amazônia. É nesta área e a partir desta atividade econômica que serão destacadas as mudanças na dinâmica das relações rural-urbanas e verificados seus rebatimentos urbano-regionais.

O avanço da fronteira de *commodities* sobre a região amazônica é recente, com a RMS se constituindo em mais um território estratégico para a atração de uma série de empreendimentos, cuja finalidade da maior parte deles reside na abertura de novas frentes de expansão, aproveitando o crescimento favorável dos preços internacionais e da demanda externa. Isto tem resultado num crescimento expressivo das exportações de soja dentro do estado do Pará e, em especial, na RMS. A taxa geométrica de crescimento do volume de soja exportado no Pará e na RMS foi de, respectivamente, 7,8% e 6,0% no período 2000-2009; já no período 2010-2019, a RMS obteve uma taxa de crescimento de 18,2% contra 6,7% do estado, conforme dados do MDIC (2020)<sup>3</sup>, que demonstram o maior peso econômico que essa região adquiriu como fronteira de *commodities* após 2009.

Apesar da RMS ter obtido uma participação de apenas 0,33% no total das exportações de soja do estado do Pará em 2019, essa participação é o dobro da registrada no ano de 2000, quando foi de 0,14%. Se vistos comparativamente aos do próprio estado, os números da participação da RMS parecem bastante modestos. Entretanto, são as transformações que provocam na dinâmica das relações rural-urbanas o que de mais relevante ocorre e o que se vai analisar neste artigo. Isto porque a RMS vem sendo alvo de uma série de grandes projetos articulados ao complexo-soja.

O fato da localização de Santarém articular a região Oeste do Pará com o Centro-Oeste do Brasil tem justificado fortes investimentos em projetos de impacto regional, particularmente a região do Tapajós, tais como: a UH São Luiz do Tapajós, novos projetos portuários, a ferrovia Ferrogrão EF-170 prevista para conectar a região centro-Oeste ao porto de Miritituba/Itaituba-PA. Ou seja, tais investimentos que estão produzindo diversas mudanças na dinâmica das relações rural-urbanas na RMS associam-se a um contexto maior que envolve a “nova rota da soja”, desde a região Centro-Oeste.

Só no município de Santarém, outros projetos estão previstos além do terminal portuário da Cargill, tais como o da Empresa Brasileira de Portos de Santarém-

<sup>1</sup> Sobre o crescimento da demanda chinesa por minérios na Amazônia, ver Cardoso (2019).

<sup>2</sup> Cano (1998) salienta que nem toda atividade de âmbito regional e nacional constitui um complexo econômico. É necessário, segundo ele, que “esse sistema de produção e circulação opere na base de relações capitalistas de produção” (CANO, 1998, p. 29-30).

<sup>3</sup> Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). Portal COMEX STAT. Link: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Consulta em dezembro de 2020.

Embraps e da Atem's Distribuidora de Petróleo, bem como a tentativa da empresa Alcoa Alumina Brasil de realizar pesquisa minerária no Projeto de Assentamento Agroextrativista Lago Grande, situado no município. Nestes três últimos, os licenciamentos foram suspensos por decisão judicial. O fato é que Santarém vem ganhando um novo *status* urbano-regional, ampliando suas funções de articulação na economia da soja amazônica brasileira.

A região Oeste do Pará em geral e a região do Tapajós em específico cumprem, assim, uma nova etapa na expansão da fronteira agrícola e do capital na Amazônia. Os projetos implementados e a implementar engendram alterações nas dinâmicas espaço-temporais e geram conflitos materiais e simbólicos entre os interesses dos grandes produtores de soja e as formas de reprodução socioeconômica da população local (AGUIAR, 2017; CASTRO, 2016). É nesse sentido que se busca entender os tipos de impactos que estão mudando a dinâmica das relações rural-urbanas na região metropolitana de Santarém.

O presente artigo está organizado, além desta introdução, em quatro seções. A primeira seção, revisando a literatura, trata da expansão recente da fronteira de *commodities* na Amazônia, com ênfase em aspectos conceituais e metodológicos. A segunda seção destaca os investimentos portuários e, a terceira, aborda as transformações que vem ocorrendo na região Oeste do Pará e na RM de Santarém, decorrentes da nova dinâmica econômico-espacial. Por fim, na quarta seção, são apresentadas as considerações finais.

## **2 – A FRONTEIRA DE COMMODITIES COMO PROMOTORA DE MUDANÇAS SOCIOESPACIAIS**

A região Amazônica, no que se refere aos projetos estatais de desenvolvimento nela implementados a partir dos anos 70, sempre foi vista como fronteira de recursos, como frente de expansão/exploração para acumulação de capital (ANDERSEN; PAZ; LEÓN, 2017). Argumentos como a integração da região ao mercado interno, deslocando a fronteira econômica e agrícola para a Amazônia, ou a sua possível inserção à economia internacional são utilizados desde então para justificar o desenvolvimento regional. Entretanto, o entendimento dessa expansão é menos preciso quanto aos rebatimentos territoriais, especialmente no que diz respeito às relações rural-urbanas.

Desse modo, o caso específico da RM de Santarém permite o enquadramento apropriado das transformações das relações de produção no espaço, sobretudo porque o avanço da fronteira de *commodities* nessa região é mais recente. Conforme aponta Gomes Junior (2015, p. 1), “a grilagem e a superexploração da mão-de-obra, além da apropriação dos fundos públicos” [...] “são funcionais para a manutenção do poder de nossas elites”, em detrimento dos interesses socioeconômicos das populações locais. Estes elementos funcionais se perpetuaram na Amazônia como traços marcadamente problemáticos dessa nova fase de expansão da fronteira de *commodities*. Uma fronteira que se reveste também de novas perspectivas e contradições.

Martins (1996), ao tratar sobre a fronteira agrícola nos anos de 1970, observa que termos como “regiões não ocupadas” ou “insuficientemente ocupadas” eram usados para se referir ao seu avanço econômico e como justificativa para que a Amazônia brasileira passasse por uma ocupação territorial massiva. Segundo este autor, “a história do recente deslocamento da fronteira é uma história de destruição. Mas, é também uma história de resistência, de revolta, de protesto, de sonho e de esperança. A nossa consciência de homens comuns e também a nossa consciência de

intelectuais e especialistas se move no território dessa contradição” (1996, p. 26).

Lavinias e Ribeiro (1991, p. 72-73), por sua vez, ressaltaram a importância da análise da fronteira para “dar conta de processos específicos de apropriação do espaço pelo capital em momentos e lugares onde a terra circula sob condições estranhas à sua lógica de acumulação”, seja para expandir atividades agrícolas, minerais, dentre outras, para criar mercados fundiários rurais, seja para realizar povoar e especular em mercados fundiários urbanos.

Em Becker (1988), entretanto, a discussão sobre fronteira na Amazônia passou a ser entendida a partir da inserção do Brasil no capitalismo global, tendo o Estado o papel de assegurar uma estrutura que garantisse as condições de reprodução do capital. A autora destaca essa fronteira como “espaço estratégico”, abrindo-se às dinâmicas do capital numa perspectiva econômica e política e expandindo-se no contexto da urbanização, que também, segundo ela, consolida o avanço da fronteira. Becker (2005) salienta, ainda, a necessidade de se interromper esse avanço, haja vista que “esse padrão de economia de fronteira, é um imperativo internacional, nacional e também regional”. Para Becker (2005, p. 72) é vital reconhecer que “há na região resistências à apropriação indiscriminada de seus recursos e atores que lutam pelos seus direitos”.

Castro (2016) relata como esse processo é ainda mais nocivo à Amazônia, mostrando como a região passa por transformações nos seus territórios, seja nas cidades ou em áreas rurais, além de observar os efeitos que provocam no espaço regional como um todo, dando ênfase aos “territórios de populações tradicionais e de unidades de conservação que o mercado entende como áreas de novas fronteiras de recursos para o capital” (Castro, 2016, p. 241).

Svampa (2019, p. 27), recentemente, ao tratar sobre a nova fase de acumulação de capital, acrescenta outro elemento, qual seja: a pressão sobre territórios e sobre recursos naturais constituindo-se como uma disputa política de amplas dimensões. Em suas palavras: “[...] a nova fase de acumulação do capital, caracterizada por uma intensa pressão sobre bens naturais e territórios, e mais ainda pela expansão vertiginosa da fronteira de *commodities*”. Em consequência, afirma a autora, que foram abertas “[...] novas brechas de ação coletiva que questionaram a ilusão desenvolvimentista ao mesmo tempo que denunciaram a consolidação de um modelo de tendência à monocultura, que acaba com a biodiversidade e implica a grilagem de terras e a destruição do território” (Ibidem).

Em que pesem essas particularidades envolvidas nas abordagens sobre fronteira, trata-se, em síntese, de um fenômeno cuja característica principal é a transformação contínua das relações espaço-temporais e socioespaciais, de acordo com as atuais exigências do processo de acumulação. Como bem aponta Santos (2019, p. 201): “[...] o imperativo central de apropriar-se de territórios para seguir girando a roda da acumulação de capital e, para realizar tal estrategema, anular o espaço pelo tempo, implica em buscar subordinar regiões com outras lógicas de ocupação territorial”. Ainda em Santos (2019, p. 201): “O Tapajós transmuta-se na “nova rota da soja” como um espelho cerratense-amazônico do que é a “nova rota da seda” em escala geopolítica”.

Considerada em seu aspecto metodológico, a abordagem desenvolvida aqui assume um caráter exploratório, descritivo e bibliográfico, pontuando os elementos estruturantes das mudanças em curso. Nesse sentido, como delimitação espacial, parte-se da região do Tapajós no Oeste do Pará e, em particular, da Região Metropolitana de Santarém, por ser uma das mais novas áreas de expansão da fronteira de *commodities* e, ao mesmo tempo, um território estratégico para a implementação

de grandes projetos, os quais engendram as alterações na dinâmica rural-urbana, estabelecem novas relações de poder e impactam de diferentes formas a reprodução da vida material das populações amazônidas.

Como delimitação temporal, atenta-se para o período 2000-2019, momento em que uma diversidade de atores e interesses ganham destaque na RMS e passam a revelar o sentido das transformações territoriais. O que se busca evidenciar em tais transformações é o processo de reconfiguração do território decorrente dos investimentos em infraestrutura portuária, sendo este um dos elementos-chaves, em função dos efeitos que têm na corporativização do território e na dinâmica das relações rural-urbanas no período.

### **3 – A REGIÃO OESTE DO PARÁ NO CONTEXTO DA FRONTEIRA DE COMMODITIES: PROJETOS PORTUÁRIOS E CONTROLE DO ESPAÇO**

Desde sua abertura para o grande capital, alicerçando um modelo de desenvolvimento econômico regional para a Amazônia a partir dos anos de 1960, a região vem sendo explorada e mantendo-se como agroexportadora. Instalaram-se ali grandes projetos de infraestrutura voltados a atender a demanda do centro-sul do país. Muitos desses empreendimentos, inclusive aqueles que ainda não saíram do papel, foram responsáveis pelos conflitos entre territorialidades (AGUIAR, 2017). Por essa razão, deve-se entender o avanço da fronteira de *commodities* pelos elementos novos que acrescentam em sua fase atual.

A região Oeste do Pará — e particularmente a do Tapajós — foi se integrando ao processo de acumulação através da ação do Estado, a partir dos anos de 1970, com a implementação do Plano de Integração Nacional, levando obras infraestruturais importantes para a região: a BR 163, o aeroporto de Santarém (hoje internacional), a hidrelétrica de Curuá-Uma e a primeira instalação portuária no município de Santarém.

O avanço da fronteira foi se aprofundando a partir dos diversos projetos voltados para o setor agrícola e mineral, os quais foram concebidos e executados para fortalecer a infraestrutura econômica da região mais recentemente. Tais projetos tiveram grande repercussão sobre o uso do território<sup>4</sup>, haja vista a perda do impulso industrializante desde os anos de 1980 e a nova etapa de aumento dos preços e da demanda por *commodities* em âmbito mundial, em resposta à dinâmica do crescimento da economia chinesa, a partir dos anos 2000.

As mudanças pelas quais passam atualmente os municípios da região do Tapajós mostram, digamos, um terceiro estágio do processo de avanço da fronteira de *commodities* na Amazônia paraense: o primeiro, mais antigo, se deu através da formação econômico-espacial da região de Belém; o segundo, através das transformações econômico-espaciais na região de Marabá; e o terceiro, através da reestruturação econômico-espacial da região de Santarém. Claro, este último estágio está diretamente associado à divisão inter-regional do trabalho mais recente, em que a região do Centro-Oeste cumpre uma função precípua nesse processo de ampliação da fronteira espacial, com vistas à penetração das relações capitalistas de produção.

Além disso, cabe destacar a intensidade da urbanização como um fenômeno intrínseco ao avanço da fronteira de *commodities* nesta fase, especialmente a partir dos anos 2000, quando ela se combina ao novo ciclo de expansão do Complexo Soja na

<sup>4</sup> Segundo Santos e Silveira (2001, p.21): “O uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas [...], mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade”.

RMS. A urbanização na fronteira traz consigo uma concentração da população em Santarém, um conjunto de investimentos que permitem a expansão da lavoura de soja regionalmente e, também, o estabelecimento de um maior controle sobre o território em função dos interesses do capital agroexportador.

De acordo com Costa, Davis, Oliveira, Fernandes, Rajão e Filho (2020, p. 1), com a montagem das estações de transbordo de carga em Miritituba em Itaituba/PA, “a partir de 2013, deu[-se] início a uma nova rota de escoamento de *commodities* agrícolas pela Amazônia, utilizando-se da hidrovia do baixo Tapajós”, o que “aumentou sobremaneira a importância do Corredor Logístico do Eixo Tapajós”.

Esse processo é evidenciado na atuação das *Tradings* do agronegócio global na Região do Tapajós, sendo consideradas como as três maiores do setor agrícola, ou seja: as norte-americanas Bunge e Cargil e a francesa Louis Dreyfus Commodities. As três investiram na construção de terminais portuários e, além delas, a Cianport (*joint-ventures* com participação de capital chinês), a mato-grossense Ammagi e a Hidrovias do Brasil SA, também estão envolvidas em projetos hidroviários na região (AGUIAR, 2017), criando as condições necessárias para estruturar relações capitalistas avançadas no território, algo que anteriormente inexistia ou era bastante incipiente.

Conforme relatório de Rodrigues (2017, p.8), o Decreto Federal nº 9.048, assinado em 10 de maio de 2017, visava “regular a exploração de portos e instalações portuárias”, a fim de atender as reivindicações do agronegócio brasileiro num contexto de *superciclo* de preços de *commodities*. Os projetos portuários privados, conforme ressalta o autor, foram os mais incentivados em 2016, houve “22 anúncios públicos para outorga de construção e exploração privadas de portos para o estado do Pará, sendo 11 para o Oeste do Pará” (RODRIGUES, 2018, p. 208), o que pavimentou as condições de penetração do grande capital na região<sup>5</sup>.

O Quadro 1, a seguir, apresenta a localização das instalações portuárias privadas, com estações de transbordo de cargas no Oeste do Pará, cujo objetivo principal foi atender ao processo de escoamento de grãos na região para o exterior.

---

<sup>5</sup> Para entender as determinações espaciais desse superciclo de *commodities*, ver Macedo e Morais (2011).



Quadro 1 – Situação dos Portos/ETC's no Oeste do Pará e sua localização

Situação	Descrição	Localização
Portos planejados	Cevital, Unirios, Chibatão Navegações, Reicon, Brick Logística, Amagi, Itaipava S.A, Woodhollow Participações Ltda, ATEMS distribuidora de Petróleo, J.F. de Oliveira Navegação Ltda, Vendras Marítima Ltda, Complexo Agroindustrial-Rio Tapajós Logística Ltda (RTL)	Itaituba
	Transportes Bertolini Ltda, Odebrecht, Louis Dreyfus Company (LDC), Cianport, Porto Tapajós Incorporação e Empreendimentos Imobiliários S.A.	Rurópolis
Portos em construção	Caramuru Alimentos	Itaituba
Portos em operação	Bunge, Cargill, Cianport, Hidrovias do Brasil, ADM/Atlas, Transportes Bertolini Ltda (porto flutuante)	Itaituba
	Cargill	Santarém
Portos sub judice	Embraps/Projeto com licenciamento paralisado pela Justiça Federal	Santarém

Fonte: Adaptado de RODRIGUES, 2018, p. 209-210; Terra de Direitos, 2017.

É importante salientar que o papel das *tradings* globais do setor agroindustrial, atuando na concentração desse mercado, e o conseqüente aumento do poder político-econômico do latifúndio monocultor, acarretam a redução da biodiversidade e o desrespeito aos direitos humanos (Santos; Glass, 2018), especialmente em áreas social e ambientalmente vulneráveis do bioma amazônico.

Nota-se, todavia, que os impactos logísticos de transportes e portuários têm maiores especificidades que os impactos da produção mineral, da expansão da soja, do avanço do desmatamento pelo crescimento da pecuária e até mesmo da construção de hidrelétricas, que afetam mais diretamente territórios e comunidades onde estão localizadas as atividades<sup>6</sup>. Uma dessas especificidades está vinculada à natureza da intervenção, pois trata-se de uma racionalidade capitalista impositiva disposta a regular e controlar o acesso e o uso do solo, a fim de torná-los eficientes e rentáveis ao longo do tempo, negando assim outras temporalidades e territorialidades. Como afirma Becker (2010, p.19), o “fortalecimento do poder das corporações representa a perda de poder pelo Estado, na medida em que os países deixam de ser as unidades econômicas da realidade histórica e ele perde o controle sobre o conjunto do processo produtivo”.

A ação do capital agroexportador provoca disputas, envolve atores e interesses diversos, ainda que seja destacada pela propaganda oficial dos governos como um novo modelo de crescimento regional. Nesse aspecto, o avanço da fronteira de *commodities*, conforme destaca Castro (2016, p. 243), “é impulsionado pelo aumento da demanda de produtos agrícolas para mercados internos e para atender a pauta de exportação de

<sup>6</sup> Cabe citar, por exemplo, a resistência do povo indígena Munduruku e de outros povos tradicionais contra a construção das hidrelétricas no Médio Tapajós, as quais afetam diretamente seus territórios e territorialidades (AGUIAR, 2017).

recursos primários, como madeira, minério e agroextrativos”, resultando em impactos sobre as populações e territórios na Amazônia como um todo e, em particular, na RMS durante o período atual.

O capital agroexportador que atua na região de Santarém modifica continuamente a configuração do território e impacta suas relações rural-urbanas de diferentes formas, seja pelas novas formas produtivas introduzidas no campo, pelos novos usos, apropriação e valorização do solo urbano e pela nova dinâmica que se constitui nas relações entre o urbano e o rural. Desse modo, a execução de projetos de infraestrutura portuária acaba por dar maior centralidade regional à cidade de Santarém, criando laços mais estreitos entre o capital agroexportador e o fundiário rural e urbano.

#### **4 – A REGIÃO METROPOLITANA DE SANTARÉM (RMS) E AS MUDANÇAS NA DINÂMICA DAS RELAÇÕES RURAL-URBANAS ATUAIS**

Situados na região Oeste do Pará, os municípios que compõem a RMS estão localizados na Mesorregião do Baixo Amazonas e na Microrregião de Santarém, de acordo com o IBGE (2017). A criação da Região metropolitana de Santarém, em 2012, incorporando os municípios de Belterra e Mojuí dos Campos, é também um dos marcos das transformações no período analisado.

Tabela 1 – População residente no Brasil e unidades territoriais do estado do Pará, segundo a taxa de urbanização em anos selecionados

Unidade Territorial (UT)	Taxa de Urbanização (%)		
	1991	2000	2010
Brasil	75,6	81,2	84,4
Pará	52,5	66,5	68,5
Baixo Amazonas (PA)	54,0	56,3	58,0
Metropolitana de Santarém* (RMS)	67,9	69,1	71,6
Microrregião de Santarém (PA)	57,0	58,4	60,8
Município de Santarém (PA)	67,9	71,0	73,3

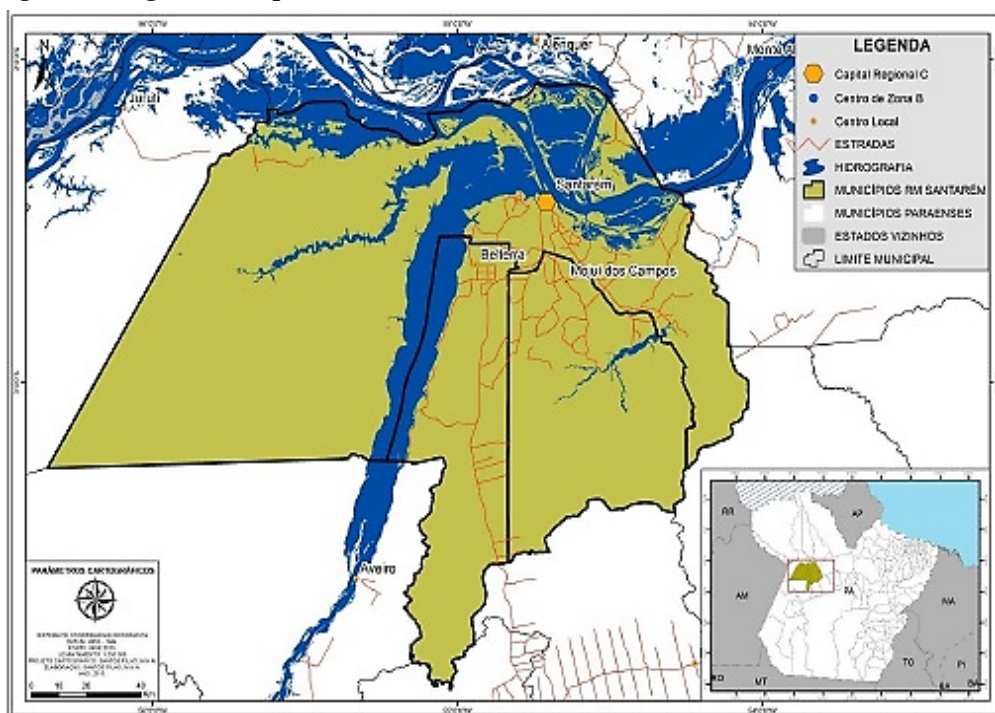
Fonte: IBGE - Censos Demográficos de 1991, 2000 e 2010. Elaboração própria.

Na Tabela 01, vemos que a taxa de urbanização do Baixo Amazonas não acompanha a do estado do Pará, sendo inferior a 60% nos três últimos censos. Esta é uma característica similar à da microrregião de Santarém, mas o município de Santarém, ao contrário, tem elevado sua taxa num ritmo mais acelerado. De acordo com as últimas estimativas populacionais do IBGE (2020), os três municípios da RMS (Figura 01), somados, elevaram a população total em (+) 17,7 mil habitantes entre 2014 e 2020, sendo que 16 mil desse total corresponde somente ao município de Santarém. Isso mostra a tendência à concentração da população metropolitana nesta cidade.

Como já mencionado, a RMS alcança sua fase de maior transformação nos últimos dez ou quinze anos. Considera-se aqui que a criação da Região Metropolitana pode ser entendida como uma resposta institucional aos novos marcos espaciais das relações de poder. Como a criação de regiões metropolitanas é uma atribuição dos entes federativos estaduais, esta decisão envolve uma lógica de controle político e econômica associada à expansão da soja sobre o espaço santareno. Ou seja, o capital agroexportador singulariza-se como agente principal dessas transformações por meio

do capital sojeiro e de outros grupos locais com os quais se associa.

Figura 1– Região Metropolitana de Santarém-PA



Fonte: TOURINHO; PINHEIRO; BELLO, 2017.

Bernardes (2010), ao tratar sobre o sentido da “modernização” nessa dinâmica agroexportadora por que passam os territórios e as territorialidades amazônidas, destaca a complexidade do fenômeno em face dos “novos circuitos espaciais de produção”, cuja especificidade reside no estabelecimento de um novo “circuito de cooperação entre campo e cidade”. O que contribuiu enormemente para ampliar conflitos e disputas no território, inclusive simbolicamente. Na região Oeste do Pará ocorre o mesmo fenômeno, especialmente a partir de 2009, só que em amplitude e intensidade maiores que as apontadas pela autora.

De acordo com Gomes, Cardoso, Coelho, Oliveira (2017, p. 894), a RMS surgiu “como um novo padrão de metrópole, herdeira da logística e dos dividendos das exportações de commodities”, fazendo-se acompanhar de um processo de urbanização característico dos países periféricos, onde, em termos mais rigorosos, acentua-se a dicotomia cidade/campo e rompe-se o metabolismo entre sociedade e natureza, atingindo os modos de vida das populações tradicionais e a relação destas com o entorno (o território usado).

Costa, Davis, Oliveira, Fernandes, Rajão e Filho (2020), ao analisarem os impactos da implementação da Ferrogrão (ferrovia EF-170), especificam os tipos de mudança que podem ocorrer. Segundo os autores, “é possível compreender como a dinâmica de uso da terra e conservação ambiental nessas áreas pode ser impactada com a instalação da ferrovia”, podendo ocasionar duas classes de impactos socioambientais de escala regional, quais sejam: “impactos indiretos causados pela indução a mudanças no uso da terra [...] e os impactos sinérgicos e cumulativos” (COSTA, DAVIS, OLIVEIRA, FERNANDES, RAJÃO E FILHO, 2020, p. 2).

Toda a amplitude dessas mudanças, com suas diferentes fases, pode associar-se

ao que Pereira (2006, p. 35) já previa, ou seja, “para além de novas regiões econômicas. A região urbana e regional (sic) implica também uma reestruturação do modo de vida”. Santarém, por ser uma cidade ligada a segmentos como os das *commodities* agrícola e mineral e ao receber fortes investimentos em projetos de infraestrutura portuária, “tem experimentado novo dinamismo, alterando, dessa forma, a rede urbana regional [...], ou mesmo por um novo padrão de urbanização concentrada” (ibidem, p. 35).

A Tabela 2 corrobora o início desse processo de mudança na dinâmica das relações rural-urbanas ao mostrar a evolução do preço da terra, levando em conta a localização pelo tipo de uso que se faz dela no município de Santarém e nas áreas de municípios do entorno.

Tabela 2 – Preço da terra por tipo de uso e localização, Santarém e entorno (2010-2011)

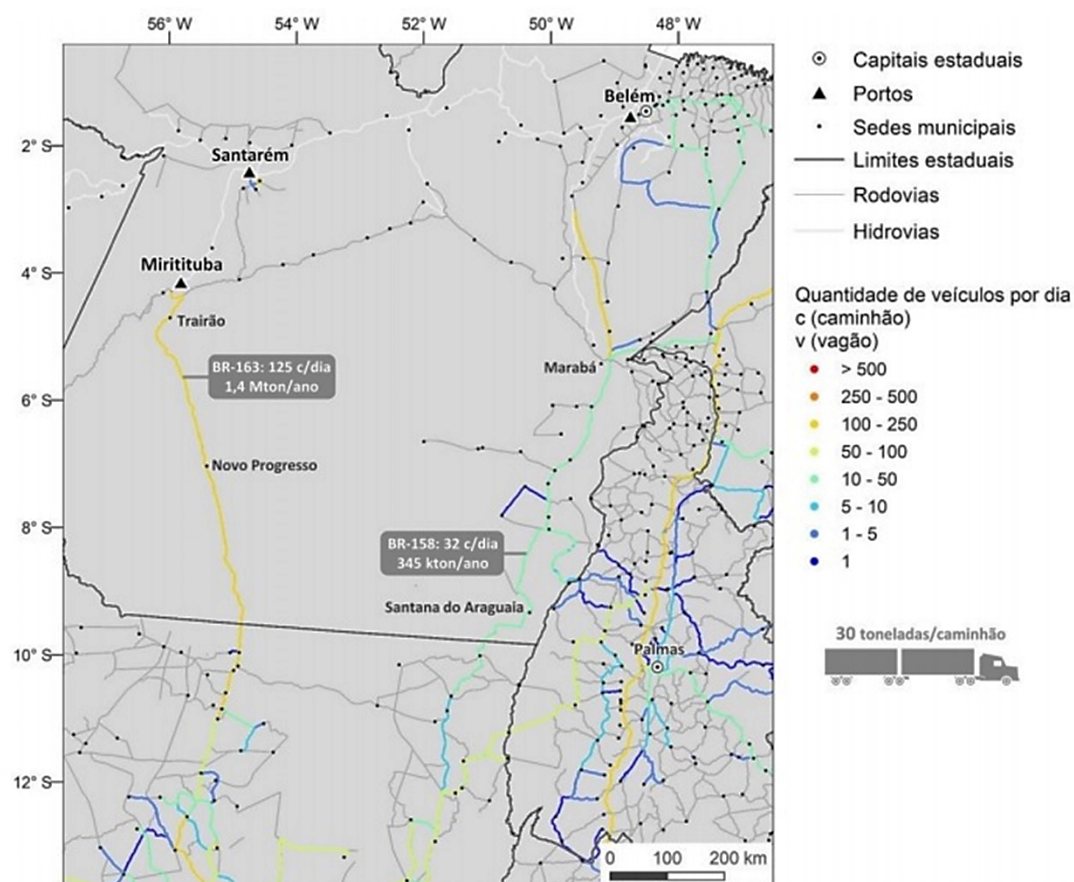
Tipo de Uso	Localização	2010 (R\$/ha)	2011 (R\$/ha)
Mata	Monte Alegre/Alenquer/Oriximiná (distante da BR)	220	400
	Monte Alegre/Alenquer/Oriximiná (próxima à BR)	450	500
	Santarém/Belterra/Transamazônica (distante da BR)	350	500
	Santarém/Belterra/Transamazônica (próxima à BR)	750	1.000
Pastagem formada/nativa	Monte Alegre/Alenquer/Oriximiná (mecanizável)	450	900
	Monte Alegre/Alenquer/Oriximiná (não mecanizável)	400	550
	Santarém/Belterra /Transamazônica (mecanizável)	850	1.200
	Santarém/Belterra/Transamazônica (não mecanizável)	500	600
	Monte Alegre/ Alenquer/Oriximiná (área nativa em várzea)	80	120
Terra Agrícola	Monte Alegre/Alenquer/Oriximiná	475	1.000
	Santarém/Belterra /Transamazônica	800	1.500
	Trairão/Rurópolis/Medicilândia (café/cacau)	3.500	5.000

Fonte: Elaborado com base em GAYOSO DA COSTA, S.M. (2016).

Apesar de os dados referirem-se apenas a dois anos e não a uma série, é possível constatar a mudança do preço por hectare. Os dados mostram que, a variação percentual média dos preços, tomando 2010 a preços constantes, foi 42,3% para área de mata, de 49,7% para áreas de pastagens e de 80,3% para terras agrícolas. A forte valorização das terras agrícolas, presume-se, tem a ver com os investimentos previstos.

Isto mostra como a dinâmica de produção de *commodities* vem provocando uma reestruturação econômico-espacial, ou, de acordo com Pereira (2006), “uma reestruturação urbana e regional”. São modificações nos espaços territoriais, como situações de comunidades que assumem características urbanas, modificam modos de vida, sem experimentarem uma transição plena, segura e, menos ainda, includente. Pelo contrário, municípios como Santarém apresentam os dois elementos mais atraentes para o capital privado, quantidade de terra e infraestrutura, com vistas à inserção no mercado internacional de *commodities*.

Figura 2 – Infraestrutura atual da “Rota da Soja” entre Belém, Marabá e Santarém no estado do Pará, conforme a matriz origem-destino de 2018.

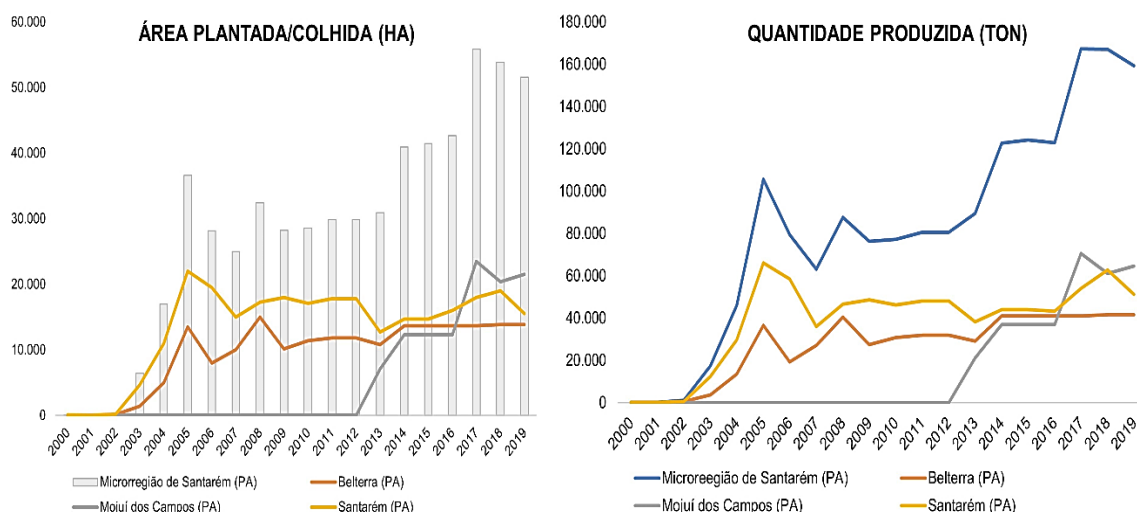


Fonte: COSTA; DAVIS; OLIVEIRA; FERNANDES; RAJÃO; FILHO (2021, p. 4).

Na Figura 2, Costa, Davis, Oliveira, Fernandes, Rajão e Filho (2021, p. 3) destacam “a movimentação diária de 125 e 32 caminhões de soja nas duas principais vias que acessam os portos do norte, BR-163 e BR-158”. Segundo os autores, o transporte anual de carga é da ordem de 1,4 milhões de toneladas e 345 mil toneladas de soja, respectivamente. O processo de reestruturando desse espaço regional vem modificando o acesso e aumentando o controle sobre o uso (corporativo) do território.

Obviamente que esse fluxo anual de carga de soja alimenta-se do crescimento da produção na RM de Santarém (ver Figura 3), conforme o desempenho da área plantada ou área colhida e a quantidade produzida de soja na Microrregião de Santarém e nos Municípios de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos no período 2000-2019. Na figura, verifica-se o crescimento da área (hectare) e da produção (tonelada) de soja a partir de 2005, com base nos dados da Produção Agrícola Municipal do IBGE. A emancipação de Mojuí dos Campos, separando-o de Santarém, favoreceu tanto o avanço da área/produção no campo como o aumento da centralidade urbana de Santarém.

Figura 3 – Evolução da área plantada/colhida e da quantidade produzida de soja em grãos na Microrregião de Santarém e nos Municípios da RMS (2000-2019)



Fonte: IBGE - Produção Agrícola Municipal (2020). Elaboração própria.

Em termos da participação da área plantada/colhida de soja na Microrregião de Santarém em relação à área do estado do Pará como um todo, a mesma salta de 2,2% em 2000 para 41,8% em 2003, subindo para 53,5% em 2005; enquanto a participação relativa na quantidade produzida foi de 5,2%, 40,2% e 51,6%, respectivamente, nesses períodos.

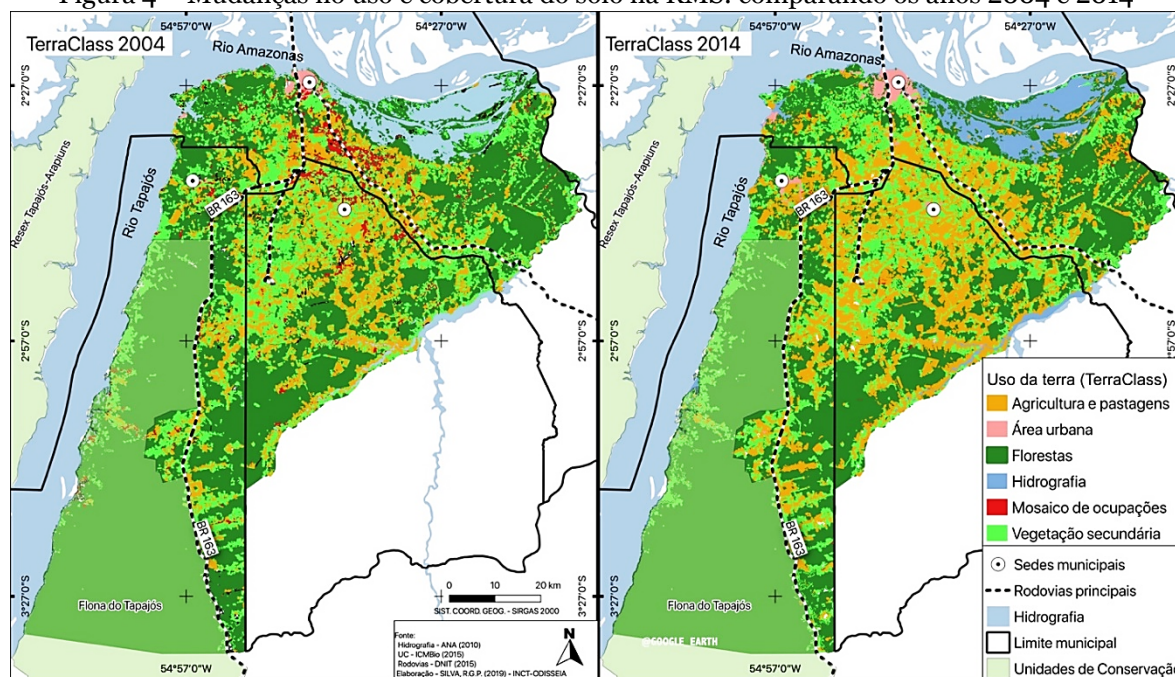
Como se nota, as maiores participações relativas ocorreram em 2005. Após este ano, o avanço da área plantada/colhida e a produção se deu em ritmo acelerado no estado do Pará como um todo, diminuindo a participação relativa da área plantada/colhida na Microrregião de Santarém para 28,1% em 2011, 12,3% em 2015 e 8,9% em 2019; o mesmo se dá com a participação estadual da quantidade produzida desta microrregião: 25,4% em 2011, 12,1% em 2015 e 8,9% em 2019. Portanto, o estado do Pará sai de um patamar de pouco mais de 68,4 mil hectares e 204,3 mil toneladas em 2005 para 577,7 mil hectares e 1,78 milhão de toneladas em 2019, algo que se consolida com as intervenções portuárias em Santarém e Itaituba para o escoamento de boa parte da produção do estado.

Observando essas transformações, verifica-se o grau de reestruturação econômico-espacial da região e a importância da centralidade urbana de Santarém, implicando novas formas de ocupação e novas relações rural-urbanas que passam a acompanhar as estruturas econômicas em consolidação, especialmente no que diz respeito ao Complexo Soja e aos projetos de infraestrutura, como assevera Castro (2008).

Completa esse quadro, as mudanças de uso da terra (Figura 4). Segundo Cortes, Coudel, Piraux, Silva, Santos, Folhes e Silva (2020), na RMS, comparando os anos de 2004 e 2014, ocorre um aumento das áreas de agricultura anual e pastagem de 15,6% para 21,0%. Estas áreas sobrepuseram as da agricultura familiar, que diminuíram sua participação no território de 3,7% para 0,8%. As áreas da agricultura familiar aparecem identificadas na cor vermelha no primeiro mapa da figura 4, como um “Mosaico de ocupações”. No primeiro mapa da figura 4 fica clara a sobreposição de áreas desse mosaico, sugerindo que ocorre uma forte uniformização das áreas de soja na RMS. Importa considerar se os territórios e territorialidades preexistentes, onde residem

populações rurais em geral e ribeirinhas ou indígenas em particular, foram atingidos ou removidos pelo avanço da soja. Somente um levantamento de campo poderia precisar melhor estas situações.

Figura 4 – Mudanças no uso e cobertura do solo na RMS: comparando os anos 2004 e 2014



Fonte: CORTES; COUDEL; PIRAUX; SILVA; SANTOS; FOLHES; SILVA, 2020.

Os novos investimentos em infraestrutura implementados ou em vias de implementação na região do Tapajós têm capacidade de reordenar o território de maneira ampla, algo já em curso naquela região. Como se percebe na mancha de cor rosa (Área urbana) da Figura 4, os projetos de infraestrutura previstos e implementados dão uma pista sobre a importância “metropolitana” de Santarém. Os projetos de terminais portuários privados têm impactos na cidade e na região, a exemplo do projeto portuário da estação de transbordo do Lago Maicá<sup>7</sup>, que se encontra embargado pela Justiça Federal, sendo um terminal projetado para exportar grãos. Este projeto poderá gerar impactos significativos para as áreas em seu entorno, pois sua planta está prevista para ser implementada em área urbanizada da cidade, em virtude dos conflitos com ribeirinhos e povos e comunidades tradicionais existentes na sua área de influência.<sup>8</sup>

Outras ações foram ajuizadas pela Justiça Federal em 2020, como o pedido de suspensão de licenciamento ambiental e de obras portuárias tanto para a empresa Embraps como para Atem’s Distribuidora de Petróleo, ambas localizadas em Santarém. A empresa Embraps tem projeto portuário que prevê impactos no entorno do Lago do Maicá, podendo afetar diferentes bairros e comunidades quilombolas do município, o que, de acordo com Terra de Direitos (2017), “mobilizou os movimentos sociais e as comunidades e populações tradicionais do município”. O terminal da empresa Atem’s, também previsto para ser instalado na região do Lago do Maicá, teve

<sup>7</sup> Segundo Vieira (2013, p. 4), “o Lago do Maicá localiza-se à margem direita do rio Amazonas. Ele faz parte de um complexo ecossistema, composto por ilhas e uma parte de “terra firme”, que se encontra adjacente às áreas de várzeas.”

<sup>8</sup> Para um relato da situação de conflito, ver Relatório Técnico elaborado pela Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA, 2018).

os pedidos de licenciamento ambiental, de licenças e obras suspensas, por causa de irregularidades no projeto e de possíveis prejuízos às comunidades quilombolas e aos direitos de povos indígenas e pescadores artesanais na área (MPPA, 2020). Foi feita uma recomendação por parte do Ministério Público Federal à empresa “Alcoa e a sua subsidiária Matapu Sociedade de Mineração”, para esta não ingressar no Assentamento Agroextrativista PAE Lago Grande, em Santarém (MPF, 2018).

Nesse sentido, a RM de Santarém encontra-se em uma região, como definem Macedo e Gomes Junior (2019, p. 2), “fundamental para a futura ampliação do escoamento de parte dos grãos de Mato Grosso”. Tal como preveem Costa, Davis, Oliveira, Fernandes, Rajão e Filho (2020, p. 4), a construção da Ferrogrão “[...] provocaria alterações na dinâmica da malha de transportes regional, aumentando o fluxo de carga em algumas rodovias secundárias”. Mais que isso: Santarém integra-se a esse complexo sojeiro com vantagens, pois amplia o horizonte de investimentos regionais, mediante o rápido avanço dessa fronteira de commodities, ainda que com altos custos socioambientais.

Nesse sentido, o papel que o Estado desempenha nesse processo, ao adotar modelos de crescimento cujos impactos social e ambiental são elevados, como alerta Gudynas (2018, p. 303), dá origem a conflitos territoriais agudos e tornam esses territórios mais dependentes dos circuitos econômicos globais. Uma situação que tende a se agravar nos próximos anos, dadas as transformações econômico-espaciais em curso.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O avanço da fronteira de commodities na região Oeste do Pará, e nos municípios que fazem parte da Região Metropolitana de Santarém-RMS, tem servido de atrativo para a elevação do preço das terras e para o incremento de uma infraestrutura voltada a grandes projetos agrícolas, minerários e extrativos, atraindo novos investimentos para atender às necessidades de aumento dos níveis de exportação do país e às oportunidades geradas pelo aumento da demanda no mercado internacional de commodities, especialmente após os anos 2000.

A fronteira estabelecida na Amazônia, na qual a RMS está inserida, contou com a implementação de projetos de infraestrutura ligados ao Complexo Soja como um fator chave para acelerar as transformações que impactam social e ambientalmente a região e provocaram modificações na dinâmica das relações rural-urbanas. Mais importante que o crescimento vertiginoso da produção da soja em si foram as alterações induzidas pelos investimentos, provocando um processo de reconfiguração territorial e de reestruturação nas relações econômico-espaciais, tornando imperativa a racionalidade capitalista sobre o espaço amazônico em detrimento de outras temporalidades e territorialidades.

A atual situação em que os municípios da RMS se encontram mostra uma realidade dinamicamente nova, resultado do avanço da fronteira de commodities e do papel exercido pelas cidades no suporte logístico às mudanças em curso, realizando a modernização seletiva do território e transformando a realidade urbana dos municípios. Nesse sentido, a RMS passou a se constituir como território estratégico para atrair diferentes investimentos e a cidade de Santarém ganhou centralidade regional, à medida que sancionou novas frentes de expansão na região. Essa dinâmica ligada à expansão da fronteira de commodities, para além das transformações discutidas, provoca conflitos e disputas que envolvem atores e interesses diversos cujos discursos estão relacionados às diferentes concepções sobre crescimento econômico,



desenvolvimento e direitos coletivos na Amazônia.

Diante disso, pode-se dizer que o atual modelo monocultor da soja na RMS está inserido numa cadeia global de valor da qual o Brasil e a região amazônica em especial são dependentes, pois dela participam de forma subordinada. A concentração de poder nessa cadeia é liderada por poderosas empresas do agronegócio global, as *tradings*, reforçando um padrão de inserção passivo dos países periféricos nesse mercado. Daí a necessidade de contar permanentemente com o auxílio direto do Estado, atualmente dominado pelas elites agroexportadoras regionais, associando-se aos interesses do capital estrangeiro no setor agropecuário mundial e vulnerável aos interesses do capital financeiro internacional.

Neste artigo, um olhar mais detalhado sobre as transformações ocorridas nos últimos 15 anos, permitiu destacar alguns dos elementos determinantes das transformações econômico-espaciais na região de Santarém e que ainda estão em plena evolução. Como se viu, o avanço da fronteira de commodities na Região Metropolitana de Santarém envolveu uma lógica de controle sobre o espaço associada à expansão das “rotas da soja” por causa dos investimentos portuários, pois estes deram suporte material às mudanças rural-urbanas que estão em curso na RMS.

Portanto, é preciso avançar na compreensão da dinâmica urbano-regional no Oeste do Pará, região do Tapajós, observando, por um lado, os processos de destituição de direitos territoriais e de territorialidades que vão ganhando vulto e, por outro, a instituição de novas relações econômicas e sociais que vão aprofundando impactos ambientais e abrindo novos conflitos socioterritoriais por causa do modelo de crescimento puxado por commodities.

## REFERÊNCIAS

AGUIAR, Diana. O. *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. 88 p.

ANDERSEN, S. M.; PAZ, A. D. S.; LEON, L. P. M. V. A Ocupação Geopolítica da Amazônia Brasileira durante o governo Militar (1964-1985): Reflexões sobre os Impactos socioambientais dos megaprojetos. In: XVI Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2017, La Paz, Bolívia. Anais... La Paz: EGAL, 2017.

BECKER, Bertha. Geopolítica da Amazônia. *Estudos Avançados*. v. 19, n. 53, p. 71-86, 2005.

BECKER, Bertha. Novas territorialidades na Amazônia: desafio às políticas públicas. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi, Ciências Humanas*, v. 5, n. 1, p. 17-23, 2010.

BECKER, Bertha. *Significância contemporânea da fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia Brasileira*. Fronteiras. Brasília/Paris: Editora Universidade de Brasília/ORSTOM, 1988. p. 60-90.

BERNARDES, Julia Adão. O novo tempo do capital no cerrado: a criação de novos territórios produtivos. In: Bernardes, J. A. & Aracri, L. A. S. (Org.) *A cadeia carne/grãos no cerrado mato-grossense*. Rio de Janeiro: Arquimedes, 2010, p. 15-28.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 4<sup>a</sup> ed. (Col. 30 Anos de Economia). Campinas, SP: Unicamp.IE, 1998.

CARDOSO, Alessandra. O extrativismo mineral na Amazônia brasileira no início do século XXI: valor, poder e enraizamento nas Redes Globais de Produção minero-siderúrgica e minero-metalúrgica do alumínio. *Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico)* Instituto de Economia-UNICAMP, Campinas, SP, 2019.

CASTRO, Edna. A Amazônia e seu Lugar Central na Integração Sul-Americana. In: NASCIMENTO, Durbens Martins (Org.). *Relações internacionais e defesa na Amazônia*. Belém, PA: NAEA; UFPA, 2008. 244 p.

CASTRO, Edna. Política nacional de infraestrutura para a Amazônia: renovação de práticas coloniais e desenvolvimentistas. In: ARAGON, Luís E.; STAEVIE, Pedro M. (Org). *Desenvolvimento, Integração e Conservação da Pan-Amazônia*. Belém: UFPA, 2016. 333 p.

CORTES, J. P. S.; COUDEL, E.; PIRAUX, M.; SILVA, M. P.; SANTOS, B. A.; FOLHES, R.; SILVA, R. G. P. Quais as perspectivas da agricultura familiar em um contexto de expansão do agronegócio? Zoneamento participativo com representantes comunitários do Planalto Santareno. *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasileira de geografia*, n. 45, 2020.

COSTA, W.; DAVIS, J.; OLIVEIRA, A.; FERNANDES, F.; RAJÃO, R.; FILHO, B. S. S. Ferrogrão com terminal em Matupá partirá ao meio as terras indígenas do Xingu. *CSR e LAGESA, Policy Brief*. 2021. 8 p. Disponível em: <[https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2021/07/Nota-MT-322\\_final\\_PT\\_r.pdf](https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2021/07/Nota-MT-322_final_PT_r.pdf)>. Acesso em: 15 jul. de 2021.

COSTA, W.; DAVIS, J.; OLIVEIRA, A.; FERNANDES, F.; RAJÃO, R.; FILHO, B. S. S. Amazônia do futuro: o que esperar dos impactos socioambientais da Ferrogrão? *CSR, Policy Brief*. 2020. 9 p. Disponível em: <[https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2020/11/Ferrograo\\_policy-brief\\_.pdf](https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2020/11/Ferrograo_policy-brief_.pdf)>. Acesso em: 21 nov. de 2020.

FNEM - Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas. *Região Metropolitana de Santarém (PA)*. São Paulo: FNEM, 2018. Disponível em: <<https://fnembrasil.org/regiao-metropolitana-de-santarem-pa/>>. Acesso em: 17 jul. de 2021.

GAYOSO DA COSTA, S. M. Sojicultura e mercado de terras na Amazônia. *Revista de Políticas Públicas*, v. 19, n. 1, 2016. p. 173-185.

GOMES JUNIOR, Evaldo. Fronteira e reestruturação produtiva na Amazônia Brasileira (2003-2013): um estudo sobre a mudança na hierarquia urbana do município de Araguaína (TO) na Amazônia Oriental. *Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico)* Instituto de Economia, UNICAMP, Campinas-SP, 2015.

GOMES, T. V.; CARDOSO, A. C. D.; COELHO, H. S.; OLIVEIRA, K. D. Santarém (PA): um caso de espaço metropolitano sob múltiplas determinações. *Cadernos*

*Metrópole*, São Paulo, v. 19, n. 40, pp. 891-918, set/dez 2017. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/2236-9996.2017-4009>>. Acesso em: 07 nov. 2020.

GUDYNAS, Eduardo. O novo extrativismo progressista na América do Sul: teses sobre um velho problema sob novas expressões. In.: LÉNA, Philippe; NASCIMENTO, Elimar Pinheiro (Org.). *Enfrentando os limites do crescimento. Sustentabilidade, de crescimento e prosperidade*. Rio de Janeiro. 1ª Ed. Garamond; IRD Éditions, 2018. p. 303-318.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias: 2017*. (Coordenação de Geografia). Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Estimativas de população publicadas no DOU [Tabelas]*. Brasília-DF: IBGE, agosto de 2020. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?=&t=resultados>>. Acesso 14 jul. de 2021.

LAVINAS, Lena; RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. (1991). Fronteira: terra e capital na modernização do campo e da cidade. In: PIQUET, R.; RIBEIRO, A. C. T. (Org.) *Brasil, território da desigualdade: descaminhos da modernização*. RJ: Jorge Zahar Ed, [2ª Parte], 1991, p. 69-84.

MACEDO, F. C.; GOMES JUNIOR, E. Padrão de Reprodução do Capital, Território e Infraestrutura de Transportes: Os casos de Santarém (PA) e Itaituba (PA). *Revista Bol. Goiás Geogr.* 2019, v. 39: 55542, p. 1-18. Disponível em: <<https://doi.org/10.5216/bgg.v39i0.55542>>. Acesso em 20 jul. 2021.

MACEDO, F. C.; MORAIS, J. M. L. Inserção comercial externa e dinâmica territorial no Brasil: especialização regressiva e desconcentração produtiva regional. **Informe GEPEC**, [S.l.], v. 15, n. 1, p. 82-98, jun. 2011. ISSN 1679-415X. Disponível em: <<https://e-revista.unioeste.br/index.php/gepec/article/view/5077>>. Acesso em: 23 jul.de 2021.

MARTINS, José de Souza. O tempo da fronteira retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. *Tempo Social, Rev. Sociol. USP*, S. Paulo, v. 8, n. 1, p. 25-70, 1996.

MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. Portal COMEX STAT. Disponível em: <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>>. Acesso em: 08 dez. de 2020.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ (MPPA). MPF e MPPA pedem suspensão de licenças e obras de projeto de porto. *Procuradoria do Estado do Pará*, publicado em 22.04.2020. Disponível em: <<https://www2.mppa.mp.br/noticias/mpf-e-mppa-pedem-suspensao-de-licencas-e-obras-de-projeto-de-porto.htm>>. Acesso em: 16 nov. de 2020.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL (MPF). MPF recomenda que a Alcoa se retire do assentamento Lago Grande, em Santarém (PA). *Procuradoria da república no Pará*, publicado em 27.07.2018. Disponível em: <<http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/noticias-pa/mpf-pa-recomenda-que-a-alcoa-se- retire-do-assentamento-lago-grande-em-santarem>>. Acesso em: 18 nov. de 2020.

PEREIRA, José Carlos M. A Urbanização da Amazônia e o papel das Cidades Médias na Rede Urbana Regional. In: CARDOSO, A. C. D. (org.). *O Rural e o Urbano na Amazônia: Diferentes Olhares em Perspectivas*. Belém. EDUFPA: 2006, p. 23-54.  
RODRIGUES, J. C. *Portos no Rio Tapajós: O Arco do Desenvolvimento e da Justiça Social?* Rio de Janeiro: IBASE, 2017 (Cartilha), 24 p.

RODRIGUES, J. C. O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. *Rev. NERA Presidente Prudente*, ano 21, n. 42, pp. 202-228 Dossiê – 2018. Disponível em: <<https://revista.fct.unesp.br/index.php/nera/article/view/5693>>. Acesso em: 14 dez. de 2020.

UFOPA - Universidade Federal do Oeste do Pará. Grupo de estudo do EIA do Porto do Maicá. *Relatório Técnico*. Santarém, 2018. 68 p.

SANTOS, Diana Aguiar Orrico. As veias abertas para a expansão do capital: tensões territoriais no projeto de transformação do Tapajós em corredor logístico. *Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional)* Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional-UFRJ, Rio de Janeiro, 2019.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 9ª edição, Rio de Janeiro: Record, 2001, p. 11-15; 19-53.

SANTOS, Maureen; GLASS, Verena (Orgs). *Atlas do agronegócio: fatos e números sobre as corporações que controlam o que comemos*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2018. 60 p. Disponível em: <<https://br.boell.org/pt-br/atlas-do-agronegocio>>. Acesso em: 18 set. de 2018.

SVAMPA, Maristela. *As fronteiras do neoextrativismo na América Latina: Conflitos socioambientais, giro ecoterritorial e novas dependências*. Tradução de Ligia Azevedo-São Paulo: Elefante, 2019. 192 p.

TERRA DE DIREITOS. *Portos do Maicá*. 05.07.2017. Disponível em: <<https://terradedireitos.org.br/casos-emblematicos/portos-do-maicá/15788>>. Acesso em: 13 dez. de 2020.

TOURINHO, H. L. Z.; PINHEIRO, A. C. L.; BELLO, L. A. L. (Org.). *Estudo de delimitação das regiões metropolitanas paraenses: região metropolitana de Santarém*. Belém: SEDOP, 2017. 75 p.

VIEIRA, J. C. Quilombolas na cidade: dilemas do planejamento urbano frente ao território do quilombo do Maicá em Santarém-Pará. In: ENCONTRO NACIONAL DO CONSELHO NACIONAL DE PESQUISA E PÓSGRADUAÇÃO EM DIREITO, 22., 2013, Curitiba. Anais... Curitiba: CONPEDI, 2013. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=6f8805c87ad80ed9>>. Acesso em: 11 jul. 2021.

*Submetido em 14/8/2021.  
Aprovado em 20/12/2021.*