



Londrina PR, de 02 a 05 de Julho de 2019.

**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

(Território, Poder e Conflito)

**Grandes projetos de logística na Amazônia: o estado do Pará
marcado pelo poder e o conflito**

Thais Fernanda Matos Sena¹
Ewerton dos Santos Barros²

Resumo: O presente artigo versa sobre os projetos de logística, portuários e ferroviários existentes no estado do Pará, uma região amazônica que possui diversas particularidades e sofre com a presença de fortes conflitos socioambientais. Objetivou-se realizar o levantamento dos projetos de infraestrutura, analisando o discurso dominante que visa o “desenvolvimento” para a região amazônica. Este levantamento foi realizado a partir de consultas documentais nos planos oficiais do governo, sendo estes o IIRSA, Antaq, PPA, Arco Norte e Pará 2030. A partir deste trabalho, foi possível realizar um levantamento geral acerca dos projetos de infraestrutura, bem como os custos estimados e as consequências para o cenário social.

Palavras-chave: Amazônia; Portos; Ferrovias; Exploração; Conflitos.

Abstract: This article deals with logistic, port and railway projects in the state of Pará. An Amazon region that has several peculiarities, and suffers from the presence of strong socio-environmental conflicts. The objective was to carry out the survey of the infrastructure projects, analyzing the dominant discourse that aims the "development" for the Amazon region. This survey was carried out, based on documentary consultations in official government plans, such as IIRSA, Antaq, PPA, Arco Norte and Pará 2030. From this work, it was possible to carry out a general survey on infrastructure projects, as well as the estimated costs and the consequences for the social scene.

Keywords: Amazônia; Ports, Railroad; Exploration; Conflicts.

¹ Graduanda do curso de Serviço Social e Bolsista de iniciação científica do Grupo de Estudos Pesquisa Sociedade, Território e Resistência na Amazônia- GESTERRA, vinculado ao Programa de Pós Graduação em Serviço Social da Universidade Federal do Pará- PPGSS/UFPA. Email: thaasena100@hotmail.com

² Graduando do curso de Serviço Social e Bolsista de iniciação científica do Grupo de Estudos Pesquisas Sociedade, Território e Resistências na Amazônia – GESTERRA, vinculado ao Programa de Pós Graduação em Serviço Social da Universidade Federal do Pará – PPGSS/UFPA. Email: ewertonsamisami@gmail.com.



1. INTRODUÇÃO

A Amazônia é uma região visada mundialmente por atender aos anseios de exploração do sistema capitalista. Segundo Tocantins (1982), a Amazônia, desde seus primórdios para o mundo capitalista, foi vista como uma região oferecedora de condições naturais que satisfaça as necessidades do mercado consumidor. Por este motivo, também é uma região sediada por intensos conflitos socioterritoriais e socioambientais, já que os grandes empreendimentos estão cada vez mais presentes nos territórios, estes adentram os espaços, trazendo um discurso dominante de desenvolvimento.

A partir dos interesses capitalistas em se apropriar da Amazônia e torná-la uma região de integração ao “desenvolvimento”, inclusive com o aparato do Estado, é que surgem disputas em torno dos territórios e exploração intensiva dos recursos. Em meio aos intensos conflitos, encontra-se o estado do Pará, numa região amazônica que passou a sediar um grande quantitativo de empreendimentos, o que provocou intensas transformações socioterritoriais e socioambientais, como os deslocamentos forçados, poluição, mudanças na sociabilidade e nos processos de trabalho.

O modelo desenvolvimentista da região amazônica teve maior investida no período da ditadura militar, visando o projeto de industrialização e modernização do país, e que previa, desse modo, “a integração da Amazônia à dinâmica econômica nacional e internacional” (SANT’ANA JÚNIOR, 2004). Observa-se, desta maneira, que o governo investiu em projetos de infraestrutura e logística, como construção de grandes estradas, ferrovias e portos, que comportam pontos estratégicos de estabelecimentos da cadeia produtiva e beneficiam os negócios aclamados pelo grande capital como minérios, agronegócio, produtos de consumo, e outras mercadorias produzidas pelos grandes empreendimentos presentes no estado do Pará.

A Amazônia abrange a maior biodiversidade do planeta, e grande parte dessa riqueza está ameaçada por atividades econômicas que não condizem com a realidade local (VEIGA, 2003).

Quando a dinâmica do modo de produção capitalista age, especialmente através da implantação de grandes empreendimentos econômicos, alterando as relações dos homens entre si e com a natureza, têm-se tanto o deslocamento dos ocupantes originários dos espaços onde aqueles empreendimentos se instalaram – ribeirinhos,



quilombolas, grupos indígenas, trabalhadores rurais, etc. (NASCIMENTO; HAZEU, 2015).

Deste modo, o trabalho apresenta o levantamento dos projetos de logística, presente no estado do Pará, analisando as contradições expressas no discurso dominante que visa o “desenvolvimento” para a região amazônica. Para a realização do levantamento das informações, acerca dos planos de infraestrutura para o estado do Pará, foi realizada consultas nos documentos oficiais do governo, tais como o IIRSA, PPA, Antaq, Arco Norte e Pará 2030. Além das consultas documentais, foram realizadas leituras bibliográficas como fontes de apoio.

A partir dos interesses capitalistas em se apropriar da Amazônia, inclusive tendo aparato do Estado, através de políticas públicas que beneficiam a cadeia exploratória na região amazônica, surgem as disputas em torno das terras. Assim, as populações tradicionais são vítimas das consequências que as construções dos grandes empreendimentos trazem para seu território, tais como: mudanças na sociabilidade, degradação da natureza, transformações no mundo do trabalho, poluição, pauperização e deslocamentos forçados, sendo este último o foco da discussão em questão.

2. PROJETOS DE LOGÍSTICA NO ESTADO DO PARÁ: PORTOS

O estado do Pará é marcado por intensos processos de construções de grandes empreendimentos, voltados principalmente às atividades minero-metalúrgicas, que influenciam os outros empreendimentos presentes no estado que também se beneficiam dessa cadeia. Sejam multinacionais como Imerys Rio Capim Caulim, Pará pigmentos, Hydro, e o complexo Albrás/Alunorte, que “ditam as regras do jogo” no estado paraense. Desse modo, o projeto de infraestrutura, defendido pelos representantes estatais, são pensados primeiramente para facilitar o escoamento dos produtos produzidos pelas grandes empresas.

Partindo desta prerrogativa, o trabalho busca mapear os planos de logística do estado, trazendo a tona os investimentos nacionais e estrangeiros, que visa integrar todo o sistema de transporte marítimo e ferroviário, ligando dessa forma a Amazônia ao mercado global. Observa-se que os eixos que compõem esta integração na região amazônica, são



pontos estratégicos de estabelecimentos da cadeia produtiva, que beneficiam os projetos de infraestrutura, que visam atender o mercado de minérios, agronegócio, entre outros.

A região paraense perpassa pela construção de projetos prioritários de logística, onde a centralidade, segundo Porto- Gonçalves (2017), é diminuir o tempo de produção, de circulação e assim aumentar a produtividade do capital. Com a implantação destas obras, há diversos impactos diretos e indiretos, que trazem consequências danosas, visto que as obras portuárias e ferroviárias ocupam uma extensa área de ocupação, causando assim, maior número de desapropriações forçadas.

Para Harvey (2004) a acumulação do capital é vista como uma questão geográfica, correlacionada ao desenvolvimento geográfico desigual, expansão geográfica e reorganização espacial. Deste modo, a acumulação do capital, inclui a privatização da terra, mercantilização e expulsão forçada das populações. E isto, pode ser reconhecido justamente nos espaços do Pará, onde é altíssimo o número de deslocamentos forçados causados pelo chamado “desenvolvimento”.

Segundo Rodrigues (2015) o governo federal, desde 2007, vem planejando e executando políticas públicas infraestruturais, sobretudo na área portuária, por meio de financiamento público, como incentivos fiscais, concessões de terras e autorizações para construção de portos privados em diversas regiões da Amazônia. Uma das localidades que vem tendo destaque nesses incentivos, é a região de Itaituba, localizada no Oeste do Pará e Barcarena, próximo a capital paraense.

A título de exemplificação, em 2013 havia 123 novos requerimentos de construção e outorga sob análise da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ); sendo 63 para Terminais de Uso Privativo (TUP) (29 para Amazônia), 44 Estações de Transbordo de Carga (ETC) (30 para Amazônia), 11 Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) (7 para Amazônia) e cinco pedidos para Instalação Portuária de Turismo (IPT)² (...) Ainda em 2013, segundo a ANTAQ havia 50 anúncios públicos para outorga de construção e exploração privada de portos, correspondendo a investimentos da ordem de R\$ 16,5 bilhões (ANTAQ, 2014a). Desse total de anúncios, 20 foram para Amazônia e 10 para o Pará, sendo 4 para o Oeste do Pará (ANTAQ, 2014b). (RODRIGUES, 2015).

Isto exemplifica de modo objetivo, os incentivos estatais que visam à construção de projetos de logística portuários, para a Amazônia. Observando que os maiores números de construções recaíram sobre a região Norte, em específico para o estado do Pará. Ao analisar este quadro, é importante pensar como as pessoas que moram no entorno dos empreendimentos são afetadas. Segundo trecho, retirado da CARTA MAIOR (2018) “Um



exemplo dessa pressão é o preço da terra no entorno do município de Itaituba, epicentro dos investimentos, que explodiu, gradualmente afastando populações tradicionais das margens do rio, aonde lotes de terra chegaram a ter valorização de 2.000% na última década”. Ou seja, a expulsão compulsória atinge um grande contingente desta população.

Na tabela a seguir, são apresentadas informações extraídas dos documentos oficiais, como Pará 2030, Arco Norte, IIRSA, PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), e Estudo de macrolocalização de terminais hidroviários no Brasil- Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Estes documentos oficiais foram utilizados para o levantamento, por serem e/ou apresentarem os programas das cadeias logísticas do país e do estado paraense. A tabela apresenta as construções de portos no estado do Pará, a região onde estes portos se localizam e o estágio de construção em que estes portos encontram-se:

Tabela 1- Portos existentes/ e ou em operação e portos planejados no estado do Pará

Região	Portos existentes/ em operação	Portos planejados
Abaetetuba	1	1
Barcarena	6	2
Belém	3	2
Itaituba	8	14
Itupiranga	-	1
Juruti	1	-
Marabá	-	3
Munguba	2	-
Oriximiná	1	1
Ponta de Pedras	-	1
Rurópolis	-	5
Santarém	2	4
Tailândia	1	-

Fonte: ANTAQ; PPA; PARÁ 2030. Elaboração da autora, 2019.



No que concerne aos resultados obtidos através do levantamento realizado, foram elencados 59 (cinquenta e nove) portos no Estado do Pará. Dentre os portos existentes e planejados, as regiões com maiores índices apresentados, foi Barcarena (Vila do Conde) com 8 portos, e a região de Itaituba com total de 22 portos existentes e em operação. Este fato trás a luz o real cenário destas regiões com fortes conflitos entre as comunidades locais e as empresas capitalistas.

Levando-se em consideração que as construções de portos, assim como ferrovias e outros empreendimentos, geram impactos que interferem profundamente nos modos de vida das populações, pode-se trazer a tona que nenhum impacto é indireto, mas sim, todas as consequências que atingem os povos tradicionais, geram impactos diretos. As populações são alvos de ataques de uma exploração desumana, que influencia tanto na manutenção do ecossistema, quanto nas particularidades de seus habitantes.

2.1. AS FERROVIAS QUE CERCAM O TERRITÓRIO PARAENSE E O FOMENTO DAS DESAPROPRIAÇÕES

A região Amazônica nos permite realizar uma reflexão crítica acerca de sua historicidade, observando não somente a relação de poder-dominância, mas os costumes tradicionais que a cercam, povos, cultura, assim como a relação do homem com a natureza. Segundo Nascimento e Sá (2012), na Amazônia, as lutas por território se intensificam à medida que o modo de produção capitalista avança com o objetivo de acumulação de capital, esta problemática é acompanhada por processos de aculturação, desterritorialização e expropriação de terras.

As contradições sociais geradas pelas construções dos grandes empreendimentos tem início quando os povos locais não são consultados, enquanto as instalações destes projetos, visto que são construções que irão interferir em todo o modo de vida desta população, desde a forma como se relacionam com este espaço, modo de vida, condições de sobrevivência e as próprias transformações nas relações sociais e no mundo do trabalho. As tensões territoriais presentes nestes espaços da região amazônica são formas de manifestações que representam as tantas contradições que se põem através do discurso dominante de desenvolvimento, já que este chamado desenvolvimento não engloba a população local.



Segundo Pereira (2013), para que a região Amazônica atenda aos anseios capitalistas, os responsáveis estatais agem diretamente correlacionados ao capital, através de incentivos fiscais para que grandes empresas se fixem na região, impulsionada pelo baixo preço da terra local, clima e topografia favorável da região, além da ausência do Estado, e por se encontrar em um lugar estratégico para o escoamento da produção agrícola e mineração do país que favorece a multimodalidade de transporte. Podendo ser observado em notas e documentos oficiais emitidos pelo estado, a exemplo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), no qual destaca que “o escoamento de soja nessa região – teve aumento de 172,4% entre os primeiros semestres de 2012 e de 2017, com destino, sobretudo, para a China”. (CARTA MAIOR, 2018).

Deste modo, compactuando com a crítica realizada por Carvalho (2004), pode-se afirmar que a Amazônia é vista pelo mundo, como uma região fragmentada por conta dos “obstáculos” naturais existentes, que necessitam ser integrados, para trazer o desenvolvimento para a região. É com este pensamento dominante, que o mercado capitalista busca se apropriar dos territórios amazônicos, a partir de construções de projetos de infraestrutura, como as ferrovias. No Pará, enquanto uma região amazônica, se manifesta, dentre outras formas, a partir do reforço a implantação e manutenção dos empreendimentos econômicos.

Na Amazônia isso se manifesta, dentre outras formas, no reforço à implantação e/ou manutenção de grandes empreendimentos econômicos cujos exemplos mais significativos são os grandes projetos de mineração, as hidrelétricas, os projetos agropecuários e, mais recentemente, o investimento na ampliação das vias de exportação de mercadorias como os portos, estradas e ferrovias. (NASCIMENTO; HAZEU, 2015).

Observando esta dinâmica que cerca a Amazônia, foram levantados documentos oficiais governamentais, como PAC, IIRSA e Arco Norte, para a elaboração da seguinte tabela, contendo as ferrovias existentes para o estado do Pará, com as regiões a serem afetadas pelas obras, bem como, os valores estimados a serem gastos com as mesmas:

Tabela 2- Ferrovias existentes e em operação no estado do Pará

Região	Obras	Custo estimado
Açailândia (MA) – Barcarena (Porto Vila do Conde)	Extensão da Norte- Sul	R\$ 8,3 bilhões
Marabá, Parauapebas, Carajás (Sudeste do Pará)	Estrada de Ferro Carajás	Mercado estima 10 bilhões. *



		(sigilo do processo)
Conectando a região produtora de grãos do Centro-Oeste ao Estado do Pará, desembocando no Porto de Miritituba. Estão previstos, também, o ramal de Santarenzinho, entre Itaituba e Santarenzinho, no município de Rurópolis/PA, com 32 km, e o ramal de Itapacurá, com 11 km.	Ferrogrão	R\$12,7 bilhões
Santana do Araguaia, a Vila do Conde (Barcarena).	Ferrovias Paraense	R\$ 14 bilhões

Fonte: IIRSA; ARCO NORTE; PARÁ 2030. Elaboração da autora, 2019.

Como pôde ser visto, há pelo menos quatro obras ferroviárias existentes no estado do Pará, tendo estas, custos altíssimos relatados nos próprios documentos oficiais do governo. Para cada obra, há o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), que explicita o quantitativo de pessoas que serão afetadas por estas construções. Observando que as áreas afetadas possuem grande extensão, sabe-se que há diversas consequências, desde a transformação da natureza, quanto nas relações sociais existentes nas áreas ocupadas, poluição das matas, desmatamento, e os deslocamentos forçados.

Os deslocamentos forçados são formas de migração, pois implicam em mudanças de moradia e territórios de vivência e qualquer ato de migrar implica fortemente na construção da identidade de todas as pessoas envolvidas (SAYAD, 1998). Os deslocamentos forçados são uma forma especial de migração, pois questiona a ideia da liberdade (de escolha, de ir e vir) embutida na ideia da mobilidade. (HAZEU, 2016).

Assim, percebe-se que os deslocamentos forçados são consequências, das disputas pelo poder a terra, aos modos de produção, modo de sobrevivência na localidade. Segundo Almeida (1996), os deslocamentos forçados são grupos de segmentos sociais, que são forçados a deixar seus lugares históricos de ocupação, mediante constrangimentos sendo físicos ou não. Deste modo, os processos de desapropriações, podem ser pensados enquanto um processo de dominação, onde há a presença da violência física e simbólica.

Ainda, o objeto de disputa perpassa diversos campos, como a valoração do uso da terra. Enquanto para as pessoas das comunidades tradicionais, o valor da terra dar-se de acordo com as necessidades para sua subsistência, como o plantio, pesca e a relação



homem-natureza, como uma relação de respeito mútuo, a valoração da terra para o mercado capitalista é pensado a partir de uma relação de homem- exploração- natureza, onde a natureza é vista tão somente enquanto mercadoria no mercado especulativo.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Segundo Sant'Ana (2014) o então “atraso” da região amazônica não é devido a falta de investimentos em grandes projetos, mas sim devido as próprias consequências causadas pelos mesmos, e estas consequências podem ser observadas, sendo expressas nos próprios conflitos sociais entre os interesses do grande capital e os interesses das populações locais. Os reflexos destes projetos são a curto, médio e longo prazo nas comunidades afetadas.

No âmbito social, as consequências são observáveis, a partir dos péssimos índices de desenvolvimento humanos nas comunidades que vivem nas proximidades dos grandes projetos, baixo índice na educação local, constante presença de trabalho escravo, má qualidade nos serviços de saúde, educação, altos números de diversas formas de violência, até mesmo em relação em disputas territoriais, e inchaço urbano. Estas situações são alguns exemplos das problemáticas advindas para a região amazônica, devido aos grandes projetos e empreendimentos presentes na região.

O que temos ao longo das últimas três décadas são ações de cooptação de lideranças locais, manipulação de informações e pessoas, imposição de ações apresentadas como irreversíveis”. E acrescenta: “Os grupos sociais locais e povos tradicionais são, em grande medida, percebidos por planejadores estatais e privados como grupos arcaicos, ultrapassados, destinados à inexorável extinção. Dessa forma, sua fala, quando existe, é desqualificada, desconsiderada ou tomada como folclórica. (SANT'ANA, apud JUSTIÇA NOS TRILHOS, 2014).

Além dos impactos sociais, há também os impactos ambientais ocasionados nas regiões, tais como desmatamento, poluição das terras, em alguns casos poluição e esgotamento das fontes de água. Quando se trata de obras portuárias, ferroviárias e de construção de hidrelétricas, pode-se destacar o agravamento na exploração ambiental da região amazônica. Ainda, deve-se destacar o alto investimento do governo e de empresas estrangeiras para o financiamento das obras.



“As obras exigem do Governo brasileiro financiamento público por parte dos “bancos de desenvolvimento” e são associadas a investimentos em expansão da mineração, atividades florestais, expansão do agronegócio, atividades industriais” (SANT’ANA, 2016). Assim, observamos que os financiamentos por parte dos interessados nas obras, dão margem ao surgimento de outros agravos ambientais, como o agronegócio, que também gera conflitos nas áreas rurais, mudanças nas formas de subsistência, entre outros.

Por fim, podemos observar que diversos projetos de infraestrutura logística, como rodovias, estradas, portos e ferrovias tem recebido apoio do Estado, para serem implantados, resultantes estes de uma política desenvolvimentista. Todavia, os impactos e conflitos socioambientais na região amazônica têm crescido, como forma de resistência das populações. Assim, é importante e necessário o levantamento e atualização do quadro dos grandes projetos e seus efeitos econômicos, sociais, culturais, políticos e ecológicos na região paraense. Para ter conhecimento e também como uma forma de enfrentamento, para o atual cenário amazônico.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, A. W. B. **Refugiados do desenvolvimento**: os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização. Travessia, ano 9, n. 25, p. 30-35, 1996.

COSTA, S.; HAZEU, M. **Análise do Estudo de Impacto Ambiental da empresa CEVITAL - Terminal de Uso Privado (TUP) e Complexo Agroindustrial** – Barcarena. Belém: GESTERRA, UFPA, 2017.

FIALHO NASCIMENTO, N. S. **Amazônia e desenvolvimento capitalista**: elementos para uma compreensão da "Questão Social" na região. 2006, 195 fls. Tese (Doutorado em Serviço Social), UFRJ, 2006.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, encruzilhada civilizatória**: tensões territoriais em curso. 1º Ed. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.

HARVEY D. **O novo imperialismo**. Edições Loyola, 2004 - 201 páginas.



Londrina PR, de 02 a 05 de Julho de 2019.

HAZEU, M. **Deslocamentos forçados no complexo industrial urbanístico-portuário de Barcarena, Pará.** In anais: 4º Encontro Internacional de Política Social 11º Encontro Nacional de Política Social. Espírito Santo, 2016.

HAZEU, M. **O não-lugar do outro: sistemas migratórios e transformações sociais em Barcarena.** 2015. 337f. Tese (Doutorado em desenvolvimento sustentável) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2015.

<http://www.iirsa.org/>

<http://justicanostrilhos.org/2014/05/13/a-exploracao-ambiental-na-amazonia-e-a-promessa-de-desenvolvimento/>

LOUREIRO, V.R. **A Amazônia no século XXI: novas formas de desenvolvimento.** Rio de Janeiro: Empório do Livro. 2009.

MORAES, A. C. R. Apresentação. In: HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço.** Trad. Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005.

NASCIMENTO, N.S.F; HAZEU, M.T. **Grandes empreendimentos e contradições sociais na amazônia: a degradação da vida no município de Barcarena, Pará.** Espírito Santo: Argumentum, 2015.

<http://para2030.com.br/>

<http://www.pac.gov.br/>

<http://portal.antaq.gov.br/index.php/2019/02/20/aumenta-a-participacao-do-arco-norte-no-escoamento-da-soja-e-do-milho-para-exportacao/>

RODRIGUES, J. **Portos no Rio Tapajós: O arco do desenvolvimento e da justiça social?** Rio de Janeiro: IBASE, 2017.

TOCANTINS, Leandro. **Amazônia - Natureza, Homem e Tempo.** São Paulo: Civilização Brasileira, 1982.