

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO – USP
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

GILBER VALÉRIO CORDOVIL

Circular é preciso! A expansão capitalista no entorno do rio Amazonas: do desencontro ao encontro territorial no Baixo Amazonas Paraense.

Versão Corrigida

São Paulo
2021

GILBER VALÉRIO CORDOVIL

Circular é preciso! A expansão capitalista no entorno do rio Amazonas: do desencontro ao encontro territorial no Baixo Amazonas Paraense.

Versão Corrigida

Tese apresentada a Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Doutor em Ciências.

Área de concentração: Geografia Humana

Orientador: Dr. Élvio Rodrigues Martins.

São Paulo
2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

C796c Cordovil, Gilber Valério
Circular é preciso! A expansão capitalista para o entorno do rio Amazonas: do desencontro ao encontro territorial no Baixo Amazonas Paraense. / Gilber Valério Cordovil; orientador Élvio Martins - São Paulo, 2021.
321 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. capital em circulação. 2. rio. 3. território .
4. metamorfoses. 5. Lutas entre segmentos de classes.
I. Martins, Élvio, orient. II. Título.

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE

Termo de Anuência do (a) orientador (a)

Nome do (a) aluno (a): Gilber Valério Cordovil

Data da defesa: 23 de junho de 2021

Nome do Prof. (a) orientador (a): Dr. Élvio Rodrigues Martins

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 20/09/2021



(Assinatura do (a) orientador (a))

Cordovil, Gilber Valério

Título: Circular é preciso! A expansão capitalista para o entorno do rio Amazonas: do desencontro ao encontro territorial no Baixo Amazonas Paraense.

Tese apresentada a Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Doutor em Ciências.

Aprovado em: 23 de junho de 2021

Banca Examinadora

Prof. Dr. Elvino Rodrigues Martins

Instituição: Universidade de São Paulo - USP

Julgamento: Presidente da banca examinadora

Prof. Dra. Isabel Aparecida Pinto Alvarez.

Instituição: Universidade de São Paulo – USP

Julgamento: Examinador interno

Prof. Dr. Giovane da Silva Mota

Instituição: Universidade Federal do Pará - UFPA

Julgamento: Examinador externa

Prof. Dr. Luiz Otávio do Canto Lopes

Instituição: Universidade Federal do Pará - UFPA

Julgamento: Examinador externa

À minha **esposa** com amor e gratidão, em reconhecimento a abdicação de seus sonhos em favor da concretização do meu, pelo seu companheirismo durante esses quatro anos dedicados ao desenvolvimento deste trabalho de pesquisa, e à **Deus** pelo socorro dado nos momentos mais sombrios deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

Um trabalho desta magnitude não seria possível sem a solidariedade do outro e, também, não se faz somente no tempo presente. Geralmente são lembradas apenas as pessoas da contemporaneidade, que de alguma forma contribuíram para este trabalho. Todavia, quero agradecer aos colegas e professores de graduação e mestrado por terem participado e contribuído na formação desse pouco conhecimento acumulado e que, portanto, detenho.

À minha família de origem, minha mãe, que mesmo com pouquíssima formação escolar, mas com sabedoria de vida, pegou-me pelos braços e levou-me à escola, dando início a minha formação escolar. Ao meu irmão e família, que de forma carinhosa e filantrópica abriu as portas de sua casa para me hospedar durante os primeiros meses de estágio doutoral em São Paulo, assim como todo o apoio logístico. À minha irmã querida que mesmo com poucos recursos financeiros não mediu esforços para pagar o curso pré-vestibular, no qual recebi conhecimentos para ser aprovado no curso de Geografia da Universidade Federal do Pará e, assim, iniciar a formação acadêmica. À minha irmã caçula pela sua torcida, orações e pelo apoio e cuidado dados à minha família durante o tempo em que ficaram em Belém. Ao meu irmão caçula pelo apoio motivacional, que em nossos encontros me alertava: precisas fazer exercício para oxigenar o corpo para poderes pensar melhor. À minha esposa e filha por não deixarem eu me sentir só, por sempre estarem ao meu lado, de forma física, durante estes quatros anos. E a todos os parentes que torceram e oraram por mim.

À Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA) pela sua política de capacitação acadêmica oferecida aos docentes do Curso de Geografia, por meio do Doutorado Interinstitucional (DINTER), pelas licenças de afastamento e apoio financeiro importantes para o desenvolvimento da tese e amparo em determinadas viagens para cursar disciplinas. Ao curso de Geografia pelo auxílio financeiro que também serviu para o pagamento de despesas durante o curso de disciplinas nas cidades de Marabá e Belém. Ao corpo docente do curso de Geografia por ter se comprometido com maior parte das atividades docentes (disciplina) e administrativas (NDE, coordenação de curso e outros), com o objetivo de não nos sobrecarregar e ofertar o máximo de horas livres para dedicarmos às pesquisas de campo, leitura e produção textual. À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

(CAPES) pela concessão de bolsas durante os nove meses de estágio doutoral na cidade de São Paulo, entre os anos de 2018/19, as quais foram importantes para a sobrevivência nessa cidade de clima frio. À Universidade de São Paulo (USP) pela estrutura e amparo dado aos discentes, tais como: bibliotecas, restaurantes, eventos, subsídios e ao departamento do curso de Geografia desta Universidade pelo qualificado programa de pós-graduação em Geografia humana.

Aos colegas deste curso de doutorado que durante os debates em sala de aula ajudaram, indiretamente, a levantar ideias relevantes para a pesquisa e produção textual. Da mesma forma agradeço aos colegas: Abraão Levi Mascarenhas, Gustavo da Silva e Cleiton Guedes que de forma muito solidária ofereceram apoio logístico de hospedagem durante a realização das disciplinas na cidade de Marabá. Aos camaradas: Leandro Casula pelo apoio técnico dado à confecção de Mapas e Eneias Guedes pelas contribuições teóricas e incentivo importantes para construção e término deste trabalho. Aos camaradas doutorandos do DINTER do Curso de Geografia da UFOPA pelo apoio e união durante esses quatro anos.

Aos alunos e as alunas egressos do curso de Geografia da Universidade Federal do Oeste do Pará: Cidiane Cardoso, Lenize Morais, Ana Flávia Pinto, Priscila Santos, Milena de Sousa, Radson Wai Wai, Antônio Celso de Castro e Moisés Paiva pelo apoio dado na obtenção de informações sobre o Baixo Amazonas, registros fotográficos e manutenção do meu Notebook durante esses quatro anos de pesquisa.

Aos professores da Universidade de São Paulo (USP) do curso de Pós-Graduação em Geografia Humana pelas batalhas de ideias que qualificaram os debates levantados em sala de aula, e, também, pela orientação com percepções e correção de concepções, as quais em seu conjunto serviram para o amadurecimento teórico, conceitual e de método. Assim como pela compreensão em relação aos nossos limites e pelos imponderáveis da vida social, em especial à professora Dr.^a Neli Théry (*in memoriam*) e ao professor Hervé Théry pelo gesto de humanidade durante o nascimento de minha filha Mariê. À coordenação do DINTER pelas orientações e comportamento motivacional necessários para o bom funcionamento deste curso. Ao meu orientador Professor Dr. Élvio Martins, primeiro pelo acolhimento dado logo nos primeiros dias de estadia em São Paulo e pelos questionamentos, esclarecimentos, avanços de ordem teórica e conceitual, que ele trouxe para este trabalho de tese.

À primeira vista, a circulação se manifesta como um *processo de mau infinito*. (MARX,2011, p. 213)

De tudo o que foi dito, segue-se que a circulação aparece como processo essencial do capital. O processo de produção não pode ser recommençado antes da transformação da mercadoria em dinheiro. A *permanente continuidade* do processo, a passagem desimpedida e fluente do valor de uma forma à outra, ou de uma fase do processo à outra, aparece como condição fundamental para a produção fundada sobre o capital em um grau muito diferente do que em todas as formas de produção precedentes. (Marx,2011, p.714)

RESUMO

Para aplicação da teoria e conceitos, este trabalho adotou como recorte espacial cinco cidades do Baixo Amazonas Paraense, todavia, é na cidade de Santarém que se concentra o maior esforço. Nesta pesquisa, o principal objetivo foi analisar o capital em circulação para identificar e compreender a sua manifestação empírica no Baixo Amazonas Paraense. Da mesma forma foi intenção deste trabalho analisar as tramas de relações para entender o capital ocupando o lugar no momento em que ele se põe em circulação (movimento e metamorfose). Igualmente foi pretensão analisar o capital em circulação para entender as características de seu desenvolvimento; de igual modo também foi intenção identificar as metamorfoses materiais na área de estudo para entender no que elas se transformam para a circulação ampliada do capital. Da mesma forma identificar e compreender os impactos sociais que esta circulação tem gerado na cidade de Santarém. Por fim, entender o papel do sistema de transporte fluvial local para o capital. Neste trabalho foi combinado dois tipos de abordagens: quantitativa e qualitativa. Para a obtenção de dados foram realizadas pesquisas de campo e documental, e para o embasamento teórico e conceitual foi realizada pesquisa bibliográfica. A dialética foi o método que coibiu a subjetividade e que direcionou essa investigação em direção a produção de um conhecimento racional, uma vez que se considera as manifestações fenomênicas histórica, relacional e social. Durante o desenrolar deste trabalho são apresentados os resultados, dentre eles pode-se destacar que no ato do capital em circulação, ao mesmo tempo que a sua metamorfose produziu o desencontro das sociedades elementares no Baixo Amazonas, em outro ponto de história, ocorreu o encontro territorial de índios, quilombolas e ribeirinhos em Santarém; que para o fato objetivar-se ele necessita de uma trama de relações políticas, jurídicas e ideológicas, as quais também são necessárias para justificar e validar as ações de ocupação do lugar, a construção do sistema físico de troca é para diminuir o tempo de circulação do capital, pois quanto mais rápido o dinheiro inicial realiza-se, mais habilmente ele transforma-se em capital e adquirir novos valores. Por mais que a história do transporte fluvial local confunda-se com a história da região, ele está sob a hegemonia do capital. Assim, os resultados indicam que enquanto os diferentes segmentos sociais mantiverem o encontro territorial, mesmo com suas diferenças e indiferenças, eles terão a real possibilidade de manter as condições materiais de sua existência em suas respectivas

territorialidades quilombolas, indígenas e ribeirinhas. De forma que a expansão do capital para o Baixo Amazonas Paraense apenas produz desenvolvimento no discurso, pois o que se produz de fato é a igualização da produção.

Palavras-chave: Santarém. Capital. Circulação. Sociedades elementares.

ABSTRACT

For the application of the theory and concepts, this work adopted as spatial clipping five cities in the Lower Amazon Paraense, however, it is in the city of Santarém where the greatest effort is concentrated. In this research, the main objective was to analyze the capital in circulation to: identify and understand its empirical manifestation in the Lower Amazon of Pará. In the same way it was the intention of this work to analyze the webs of relationships to understand capital occupying the place at the moment when it is put into circulation (movement and metamorphosis); it was also intended to analyze the capital in circulation to understand the characteristics of its development; likewise it was also intended to identify the material metamorphoses in the study area to understand what they become for the expanded circulation of capital, in the same way to identify and understand the social impacts that this circulation has generated in the city of Santarém, to finally understand the role of the local river transport system for capital. In this work, two types of approaches were combined: quantitative and qualitative. Bibliographic research was carried out to obtain data: field and documentary research and for the theoretical and conceptual basis of this work. Dialectics was the method that restrained subjectivity and that directed this research towards the production of rational knowledge, since the historical, relational and social phenomenal manifestations are considered. During the course of this work, the results are presented, among which it can be highlighted that in the act of capital in circulation at the same time that its metamorphosis produced the mismatch of elementary societies in the Lower Amazon, on the other hand, in another point of history the meeting territorial area of Indians, quilombolas and riverside dwellers in Santarém; that for the fact to become objective it needs a web of political, legal and ideological relations that are also necessary to justify and validate the actions of occupying the place, the construction of the physical exchange system is to decrease the time of capital circulation, the faster the initial money is made, the faster it becomes capital and acquires new values; even if the history of local river transport is confused with the history of the region, however, it is under the hegemony of capital. The results indicate that: as long as the different social segments maintain the territorial encounter, even with their differences and indifference, they will have the real possibility of maintaining the material conditions of their existence in their respective quilombola, indigenous and riverside territorialities; the expansion of capital to Baixo Amazonas Paraense only

produces development in the discourse, because what is actually produced is the equalization of production.

Keywords: Santarém. Capital. Circulation. Elementary societies.

LISTAS DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE MAPAS E PLANTA

Mapa 01 – Localização cartográfica da mesorregião do Baixo Amazonas Paraense	26
Mapa 02 – Municípios do Baixo Amazonas dos quais se origina a área de estudo.....	31
Mapa 03 – Localização cartográfica da área de estudo.....	32
Mapa 04 – Diagnóstico de navegabilidade dos rios do território brasileiro.....	77
Mapa 05 – Diagnóstico de navegabilidade dos rios da margem esquerda do Amazonas.....	81
Mapa 06 – Portos no entorno do rio Amazonas e convergência de fluxos.....	115
Mapa 07 – Concentração portuária na região do Baixo Amazonas Paraense	148
Mapa 08 – O cerco espacial capitalista do Baixo Amazonas	201
Mapa 09 – Área portuária da cidade de Santarém na década de 1980	206
Mapa 10 – Evolução portuária da cidade de Santarém na década de 2010.....	207
Mapa 11 – Sentido do fluxo local e interiorização de mercadorias em Santarém e no Baixo Amazonas (localidades e outras cidades)	210
Mapa 12 – Localização cartográfica do lago do Maicá.....	224
Mapa 13 – Primeira poligonal do porto organizado de Santarém – PA – 2004	231
Mapa 14 – Poligonais da área do porto organizado de Santarém - PA.....	235
Mapa 15 – Poligonal atualizada da área organizada do porto de Santarém-PA – 2019.....	237
Mapa 16 – Áreas da orla fluvial definidas no Plano Diretor de Santarém atualizados para uso portuário	241
Mapa 17 – Sobreposição da área portuária II no lago e na APA do Maicá	243
Mapa 18 – A cerca capitalista na grande área de influência do Lago do Maicá	260
Mapa 19 – Área do Lago do Maicá diretamente afetada pelo terminal portuário da EMBRAPS	265
Mapa 20 – Sobreposição da estrutura do terminal portuário da EMBRAPS no território Quilombola Pérola do Maicá	273
Mapa 21 – Área de consulta pública dentro do raio de influência de 10 Km a partir do terminal de Grãos da EMBRAPS	278
Planta 01 – Ordenamento da Orla da Cidade de Santarém-PA	88

LISTA DE FIGURAS E DESENHOS

Figura 01 – Área do Complexo Portuário de Santarém - PA.....	119
Figura 02 – Rede de integração espacial da produção entre as cidades do Baixo Amazonas Paraense.....	136
Figura 03 – Rede secundária de integração espacial da produção no Baixo Amazonas Paraense	138
Figura 04 – Condição física da produção e circulação ampliada do capital.....	141
Figura 05 – Áreas da orla fluvial de Santarém ocupadas por terminais portuários ...	151
Figura 06 – Área ocupada pelos reservatórios de rejeitos da MRN	162
Figura 07 – Corredores logísticos estratégicos – exportação - produção de soja e milho	174
Figura 08 – escoamento da produção da região Centro-Oeste – mil toneladas Soja e Milho (ano 2015)	177
Figura 09 – Avanço da área plantada.....	180
Figura 10 – Arco Norte – soja e milho – produção e exportação 2018	184
Figura 11 – Distribuição espacial da safra agrícola – Safras 2015/16 e 2016/17 – Safra e produção em milhões de toneladas	189
Figura 12 – Saída pelo Norte	192
Figura 13 – Cadeias produtivas, redes de deslocamento e distribuição de mercadorias	194
Figura 14 – Intercessão das formas de circulação	204
Figura 15 – Fluxo de Mercadorias de Longo Curso.....	212
Figura 16 – Simulação e comparação entre custos de transportes – 2015	215
Figura 17 – Área ocupada pela EMBRAPAS para instalação do terminal portuário na grande área do Lago do Maicá	253
Figura 18 – Furo principal e secundário do Lago do Maicá	255
Figura 19 - Assembleia geral dos quilombolas do Maicá e Ituqui – Santarém-PA	289
Figura 20-A – Desdobramento jurídico do encontro territorial dos segmentos de classe da grande área do Lago do Maicá	292
Figura 20-B – Desdobramento jurídico do encontro territorial dos segmentos de classe da grande área do Lago do Maicá	293
Desenho 02 – Captura de tartaruga no Peru	53
Desenho 03 – Circulação infinita	57

LISTA DE FOTOGRAFIA, MOSAICO E GRAVURA

Fotografia 01 – Supermercado flutuante da Nestlé Brasil	68
Fotografia 02 – Tanque de rejeitos da Mineração Rio do Norte.....	161
Mosaico 01 – Mercadorias industrializadas que circulam no Quilombo Matá-Óbidos - PA	54
Mosaico 02 – Uso tradicional do rio Amazonas.....	105
Mosaico 03 – Embarque Improvisado de Mercadorias e Passageiros	117
Mosaico 04 – Praia da Vera Paz	118
Mosaico 05 – Equipamentos do serviço de transporte aquaviário expresso	121
Mosaico 06 – Terminais Portuários no Baixo Amazonas Paraense	126
Mosaico 07 – Dinâmica comercial na orla fluvial da cidade de Santarém-PA	127
Mosaico 08 – Extração de bauxita e metamorfose da natureza	160
Mosaico 09 – Mecanização do território da Mineração Rio do Norte	167
Mosaico 10 – Estrutura técnica da Mineração Rio Norte e Cargill	208
Mosaico 11 – Embarque de mercadorias no Porto Improvisado da Praça Tiradentes	209
Mosaico 12 – Propriedade particular e de uso comum	257
Mosaico 13 – Projeção da Área a ser Ocupada Pela Estrutura Completa do Terminal Portuário da EMBRAPA	276
Mosaico 14 – Área Portuária II projetada na Orla Fluvial de Santarém nos Planos Diretores de 2006 e 2018	283
Gravura 01 – Paisagem da orla fluvial da cidade de Belém nos séculos XVIII e XIX	106

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Classificação e valoração da variável profundidade mínima – 2013	72
Tabela 02 – Classificação e valoração da variável largura mínima – 2013	73
Tabela 03 – Classificação e valoração da variável sinuosidade (condição I – caso o trecho seja menor ou igual a 100m) – 2013	73
Tabela 04 – Classificação e valoração da variável sinuosidade (condição II - caso a largura no trecho seja maior que 100 m) – 2013	73
Tabela 05 – Classificação e valoração da variável Energia – 2013	74
Tabela 06 – Movimentação de granéis sólidos e navios no terminal portuário da Cargill em Santarém	89
Tabela 07 – Valores De Importação e Exportação Por Biênios, Triênios e Anual.....	109
Tabela 08 – Transporte de cargas na hidrovía do Solimões-Amazonas por tipo de navegação 2011/13	111
Tabela 09 – Transporte de cargas nas hidrovias do território brasileiro por tipo de navegação em – 2013.....	111
Tabela 10 – Transporte de cargas por hidrovía – 2018 (t, toneladas quilômetros)	112
Tabela 11 – Comparação dos preços das passagens e tempo de viagem partindo da cidade de Santarém-PA – 2018	122
Tabela 12 – Embarcações profissionais cadastradas na capitania dos portos em Santarém – 2005-2015	122
Tabela 13 – Deslocamento da população indígena em dois diferentes tempos históricos	123
Tabela 14 – Quantidade de terminais fluviais no Baixo Amazonas paraense por cidades – 2017	124
Tabela 15 – Estatística da frota por tipo de veículo nos municípios da área de estudo	139 e 140
Tabela 16 – Volume de mercadorias transportadas semanalmente pelos barcos e balsas no porto do DER em Santarém – 2020	140
Tabela 17 – Comparativos de Exploração e Transformação da Bauxita	168
Tabela 18 – Mecanização do Trombetas e o escoamento da Bauxita	169
Tabela 19 – Escoamento de Grãos da Região Concentrada do Brasil em 2017.....	172
Tabela 20 – Boletim Estatístico – 2017	173
Tabela 21 – Evolução da área plantada de soja e milho no Brasil	181

Tabela 22 – Produção e Produtividade da Soja	182
Tabela 23 – Estrutura técnica tradicional de distribuição e transporte da mesorregião do Baixo Amazonas Paraense – 2019	211
Tabela 24 – Exportação soja e milho – 2010/2019	232
Tabela 25 – Exportação pelos portos do Arco Norte 2018	233

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 – A mesorregião do Baixo Amazonas Paraense	27
Quadro 02 – A lógica matemática e a metrificação das qualidades de um rio	70
Quadro 03 – Técnica usada para medir massas de água superficiais	71
Quadro 04 – Critérios de verificação das condições de navegabilidade do rio Amazonas e seus principais afluentes – 2013	72
Quadro 05 – Classificação e valoração da variável anteparos naturais – 2013	74
Quadro 06 – Classificação e valoração da variável empecilhos físicos – 2013	75
Quadro 07 – Classificação e valoração da variável tipo de leito – 2013	75
Quadro 08 – Classificação e valoração da variável assoreamento – 2013	76
Quadro 09 – Resumo dos diagnósticos de navegabilidade dos rios que formam a supervia de circulação	78,79 e 80
Quadro 10 – Instrumentos Políticos de Apropriação que Compõem a Planificação Espacial que se Projeta Sobre os Rios	84 e 85
Quadro 11 – Elementos existentes entre ordens tópicas anterior e posterior no Baixo Amazonas Paraense	91
Quadro 12 – A ordem tópica e suas correspondências geográficas	92
Quadro 13 – Elementos geográficos de existência das populações do entorno do Lago do Maicá	93
Quadro 14 – Processos protagonistas na formação do rio Amazonas e afluentes ...	101
Quadro 15 – Características físicas do rio Amazonas no território brasileiro	102
Quadro 16 – Evolução da navegação fluvial na Amazônia	107
Quadro 17 – Principais produtos transportados pelo rio Amazonas em mil T	110
Quadro 18 – Configuração técnica do entorno do rio Amazonas – 2017	113
Quadro 19 – Instrumentos jurídicos e políticos de ordenamento	123
Quadro 20 – Equipamentos dos sistemas de troca	128
Quadro 21 – Cargas movimentadas nos terminais portuários do Baixo Amazonas-PA em 2018	129
Quadro 22 – Onde começa e onde termina a contradição da circulação do capital no rio Amazonas	131
Quadro 23 – Universalização do Valor de Soja e Milho – 2017.	133
Quadro 24 – Caracterização do sistema de troca local no Baixo Amazonas Paraense – 2015	137
Quadro 25 – Tipos de mercadorias que circulam (infinitamente) semanalmente pelo Baixo Amazonas Paraense – 2018	143
Quadro 26 – Legislações para segurança jurídica da Mineração Rio do Norte	158 e 159

Quadro 27 – Metamorfose do espaço quilombola	166
Quadro 28 – Entraves no escoamento de grãos	183
Quadro 29 – Empreendimentos de escala nacional e internacional envolvidos no cerco geográfico do Baixo Amazonas Paraense – 2018	202
Quadro 30 – Desestruturação provocada pela Mineração Rio do Norte sobre o Quilombo Boa Vista – Oriximiná-PA	220
Quadro 31 – Sequência histórica de Investimentos do Governo Federal na BR-163 no Trecho Santarém-Cuiabá em 50 anos	228 e 229
Quadro 32 - Plano Diretor Lei 18.051/2006	239 e 240
Quadro 33 – A grande área do Lago do Maicá: entre a condição espacial e a condição de Existência	245
Quadro 34 – Alternativas locacionais avaliadas	262
Quadro 35 – Certificação das comunidades remanescentes de quilombolas em Santarém-PA	270
Quadro 36 – Passo a passo da titulação de território quilombola – Incra	271
Quadro 37 – Procedimentos importantes na consideração de comunidades tradicionais	272
Quadro 38 – Caracterização da participação popular durante a revisão do Plano Diretor Municipal Participativo de Santarém-PA 2017	282
Quadro 39 – Associações, Federação e Conselho dos segmentos de classe do entorno da grande área de influência do Lago do Maicá	290

LISTA DE SIGLAS

ATEM'S	É sobrenome de uma família.
ALBRAS	Alumínio do Brasil
ALCOA	Aluminum Company of America
ALUNORTE	Alumínio do Norte
ADA	Área Diretamente Afetada
ANA	Agência Nacional de Águas
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
APA	Área de Proteção Ambiental
ARQMO	Associação das Comunidades Remanescentes de Quilombos do Município de Oriximiná
CDP	Companhia Docas do Pará
COOPERBOA	Cooperativa da Comunidade de Boa Vista.
CONAB	Companhia Nacional de Abastecimento
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONIT	Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
CNT	Confederação Nacional do Transporte
DER	Departamento de estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EIA	Estudo de impacto ambiental
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EMBRAPS	Empresa Brasileira de Portos de Santarém
EPL	Empresa de Planejamento e Logística
FCP	Fundação Cultural Palmares
FOQS	Federação das Organizações Quilombolas de Santarém
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MRN	Mineração Rio do Norte
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
RADAM	Radar na Amazônia
RAIZEN	Raiz e Energia
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental

SNUC

Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza

TKU

Tonelada Quilômetro Útil

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	24
CAPÍTULO 1 – NATUREZA, RIO, CIRCULAÇÃO E APROPRIAÇÃO	43
1.1 Um breve debate: a natureza na perspectiva do materialismo	44
1.2 A circulação: fundamentando o debate	51
1.3 A apropriação da natureza: o rio como manifestação empírica da apropriação material	67
1.3.1 O conhecimento do rio Amazonas: a apropriação real da natureza	69
1.3.2 A planificação dos rios e suas margens: a apropriação política da natureza	82
1.3.3 O resultado da apropriação da natureza: a ordem tópica	90
CAPÍTULO 2 – O RIO AMAZONAS E O CAPITAL EM SEU ENTORNO	95
2.1 Da natureza à criação da supervia fluvial: benção ou maldição regional?	97
2.2 Onde começa e onde termina a contradição da circulação do capital no entorno do rio Amazonas	125
2.3 Técnicas, ritmos e circulação: combinando contradições no Baixo Amazonas Paraense	134
2.4 O Capital no entorno do rio Amazonas e a posição da cidade de Santarém no processo produtivo do capital	146
CAPÍTULO 3 – O CAPITAL EM CIRCULAÇÃO E O BAIXO AMAZONAS PARAENSE	154
3.1 Do deslocamento do capital – distribuição e localização – ao movimento de metamorfose no Baixo Amazonas Paraense	156
3.2 O movimento perpétuo: o Arco Norte ou condição física de trocas	188
3.3 O capital em circulação e o cerco espacial capitalista do Baixo Amazonas Paraense	199
3.4 Da cooptação do capital e do conformismo ao desencontro territorial no Trombetas	216
CAPÍTULO 4 – O CAPITAL EM CIRCULAÇÃO E O ENCONTRO TERRITORIAL NA GRANDE ÁREA DO LAGO DO MAICÁ	222
4.1 O movimento do capital agrário para Santarém: o fato ocupando o lugar	226
4.2 As contradições do fato: o processo e as tramas	249
4.3 A Resposta: O Encontro Territorial dos Segmentos de classe e a Reação à Condição Espacial	285
CONCLUSÃO	298
REFERÊNCIAS	305

INTRODUÇÃO

Antes de dá início a introdução é necessário informar que a produção final deste trabalho foi diretamente afetada pela pandemia da Covid-19. Diante disso, análogo ao que está acontecendo no mundo, os municípios do Baixo Amazonas Paraense também foram alcançados pelo Coronavírus. Neste caso, com relação a área de estudo, supostamente, é a partir de março de 2020 que o contágio começa acontecer nessa mesorregião. É a partir dessa data que também começa a suspensão do atendimento ao público nas instituições e órgãos públicos e entidades civis, em que o isolamento social, recomendado pelos órgãos da saúde, passa a ser uma das principais orientações dada à sociedade para evitar a infecção e expansão do Coronavírus na região. É necessário frisar que esse fato aconteceu doze meses antes do prazo final de depósito da tese, durante esse tempo a região passou pelas seguintes fases restritivas: amarela, laranja, vermelha e preta.

Outro fato importante em relação a esse cenário de pandemia da Covid-19, o qual afetou diretamente a pesquisa, refere-se ao transporte fluvial tradicional no Baixo Amazonas Paraense, que se tornou o principal veículo condutor de pessoas infectadas pelo Coronavírus. Por conta disso, transforma-se no principal sistema de transporte disseminador da doença nessa região, intensificada mais ainda pela qualidade sanitária desses veículos, fato que obrigou as autoridades a suspenderem o funcionamento desse sistema. Assim, fazer pesquisas junto aos donos e comandantes de barco e passageiros passa a ser muito arriscado. Somado a isso, também é importante frisar o sistema de saúde local, pois mesmo com o afinco do governo do Estado em construir o hospital de campanha na região, foi um esforço insuficiente diante da quantidade e gravidade dos casos. Mesmo com todas essas situações adversas, a pesquisa de campo poderia acontecer, entretanto, a prudência em favor da minha saúde e vida, assim como o amor pela minha família, impediu a realização desse esforço, uma vez que estava claro que era inviável.

É por conta dessa situação que houve a necessidade de mudanças bruscas e arriscadas no debate, isto é, torna-se necessário abandonar e substituir alguns objetivos e algumas questões levantadas, assim como repensar e adequar a estrutura da síntese. A saber: o terceiro capítulo transforma-se em último e parte do primeiro se transforma em segundo capítulo. Ambos foram produzidos a partir de dados que já tinham sido obtidos em pesquisas de campo, as quais aconteceram anterior a março

de 2020. Também é importante ressaltar que com a pandemia, a produção textual é afetada, assim como ela é decisiva no que concerne a perspectiva de elaboração de cinco capítulos. Neste contexto, reduz-se a quantidade de capítulos, de cinco para quatro. Tendo em vista que, como foi comentado anteriormente, a pandemia influenciou significativamente nas atividades de campo, fato que afetou a obtenção de dados e os possíveis desdobramentos deles. Após essa breve explicação dos efeitos da pandemia sobre esta pesquisa, parte-se para a introdução deste trabalho.

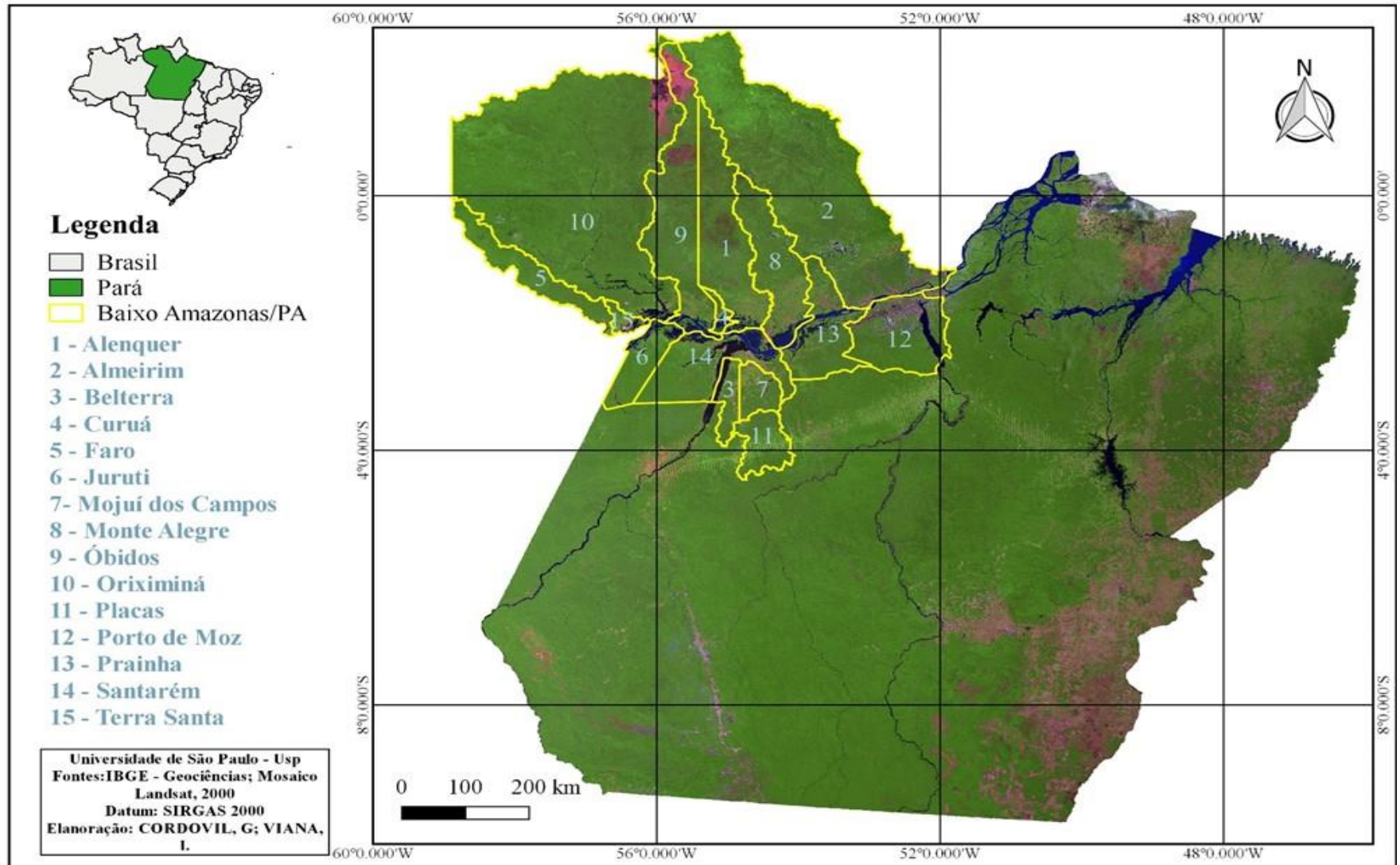
A Amazônia em determinados discursos é adjetivada como “inferno verde”, “recurso”, “diversa” ou “vazio demográfico”, e em outros como “fronteira biotecnológica” ou “espaço do obedecer”. Essas definições, independente do momento histórico, representam o esforço científico e político de alguns autores em conceituar essa região, a partir de fatos de sua realidade geográfica: natureza, população...

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a Amazônia brasileira possui uma extensão territorial de 5.500.000 km² distribuída em nove estados federativos. Essa dimensão territorial, composta por objetos naturais e humanos, símbolos e temporalidades, foi construída politicamente, primeiramente, pela Coroa Portuguesa, e, mais tarde, pelo Estado Brasileiro (TAVARES, 2011).

Com base nas pesquisas, a Amazônia oferece para a ciência numerosas possibilidades de investigação. Desse modo, ela se revela uma formidável arena de estudos na área humana, biológica e exata uma vez que nesta extensa dimensão territorial há um vasto campo de fenômenos para ser estudado e compreendido. Neste sentido, na perspectiva geográfica é possível realizar estudos em diferentes subáreas, a saber: a urbana, hidrografia, biogeografia e outras. Entretanto, estudar a sua dimensão espacial e seus múltiplos fenômenos é impossível em um curto prazo de tempo. Então, é necessário delimitar: área de estudo, objeto a ser investigado e o tempo. É diante dessa necessidade que a mesorregião do Baixo Amazonas¹ (mapa 01) adquire destaque e o capital em circulação como fato de investigação. Todavia, é necessário frisar que, não é toda a dimensão geográfica dessa mesorregião que será levantada como recorte de manifestação empírica do capital em circulação.

¹ A preferência pelo uso do recorte regional do Baixo Amazonas (IBGE, 1990) em detrimento da Região Intermediária de Santarém (IBGE, 2017), justifica-se pelo fato de um maior conhecimento sobre a primeira e, também, em razão da segunda estar em construção durante os anos de 2016/17, período marcado pela construção do projeto de pesquisa e início das atividades acadêmicas do doutorado.

Mapa 01 – Localização Cartográfica da Mesorregião do Baixo Amazonas Paraense



O Baixo Amazonas possui uma extensão territorial de 340.449 Km² com uma população estimada em 2019 de 781,934 mil habitantes (IBGE, 2020). Esta região é composta por quinze municípios distribuídos em três microrregiões (quadro 01)

Quadro 01 – A mesorregião do Baixo Amazonas Paraense

Microrregiões		
Santarém	Óbidos	Almeirim
Alenquer	Faro Juruti Óbidos Oriximiná Terra Santa	Porto de Moz Almeirim
Belterra		
Monte Alegre		
Curuá		
Mojuí dos Campos		
Placas		
Prainha		
Santarém		

Fonte: Adaptado IBGE, 1990. Elaboração: Cordovil, G., 2017

Apesar da presença de pistas de pouso de aviões, ferrovias e rodovias estadual e federal, internamente as relações nessa mesorregião são mediadas, principalmente, pelo rio Amazonas, em razão dele cortar todo Baixo Amazonas de Oeste a Leste (mapa 01). Esse fato faz com que as relações econômicas, políticas, simbólicas e de existência se convirjam para este rio. Diante disso, o transporte fluvial, em suas diferentes modalidades, é o veículo de maior destaque nesse recorte geográfico, em que Santarém assume o papel de cidade polarizadora, devido a uma parca presença de infraestrutura (rodoviária, portos, aeroporto), serviços sociais (universidades públicas, hospitais públicos e particulares), financeiro (agências bancárias e de câmbio) e órgãos públicos (Receita Federal, IBAMA, INCRA, DETRAN e outros).

O início de sua formação social está vinculado às conquistas portuguesas na Amazônia, que se iniciam com as expedições de 25 de dezembro de 1615, comandadas por Francisco Caldeira de Castelo Branco (BEZERRA NETO, 2001). Essas expedições portuguesas, de caráter militar e religiosa, penetraram o rio Amazonas e os seus principais afluentes localizados no estado do Pará, os rios: Tapajós, Xingu e Pará.

Nestas expedições, o objetivo era a expulsão dos inimigos europeus (ingleses, franceses e holandeses), a ocupação das terras por meio de povoados, a construção de fortificações e a dominação das tribos indígenas. Essas ações, distribuídas por diferentes áreas da Amazônia, permitiram a expansão do domínio

territorial português e o estabelecimento dos primeiros embriões de redes na Amazônia, a saber de: troca, segurança, religiosa e povoamento.

Apesar da formação do Baixo Amazonas Paraense acontecer em paralelo com a colonização da Amazônia, a sua oficialização como recorte regional, que significou o reconhecimento político de sua individualidade – econômica, cultural, demográfica etc. – dentro da unidade federativa do Pará como região, acontece oficialmente no século XX, a partir das propostas de divisão do Brasil em regiões pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sendo uma delas, a regionalização do território brasileiro em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas (IBGE, v.1., 1990), sobre a qual o território do estado do Pará foi submetido. O IBGE ao adotar e combinar critérios sociais, naturais, a rede de comunicação e de lugares como elemento da articulação espacial, cria seis mesorregiões no Pará: Marajó, Metropolitana de Belém, Nordeste, Sudeste, Sudoeste Paraense e Baixo Amazonas (IBGE, v.2.,1990).

A análise da história dessa mesorregião indica que o sucesso dos diferentes intentos geopolíticos e geoeconômicos, tanto português, quanto nacional na região, estão intimamente associados à circulação: a) movimento mecânico e b) movimento de transformação. Neste sentido, o estabelecimento de redes de fortificações e povoados pelo vale amazônico, não representa apenas a consolidação do processo de colonização portuguesa na região (CORREA, 2006). Todavia, apenas uma etapa de todo processo.

Deste modo, é importante considerar a objetivação das fortificações e dos povoados como necessidade de controle da circulação mecânica de armas, soldados e ideias. Da mesma forma, interpreta-se que a produção da rede técnica, como (rodovias, comunicação, urbana e energia), em meados do século XX, pelo governo federal, não significou apenas intenções políticas, vinculados à segurança nacional (comunicação), muito menos a ocupação de terras na Amazônia (BECKER, 1991). Mas, sobretudo, viabilizar outros vetores físicos, para além dos rios, para servir como condição material de troca, universalização do valor e garantir a chegada objeto para o movimento de metamorfose em algum lugar do mundo.

As pesquisas conduziram o pensar para o entendimento de que a circulação, no aspecto mecânico, é importante para sobrevivência, política, economia, religião e cultura. Já no aspecto qualitativo ela é metamorfose. Por isso, é comum, nessa região, observar camponeses locomovendo-se em busca de alimentos. Missionários

deslocando religiosidades e concepções religiosas de mundo. Grupos políticos das diferentes escalas transferindo ideologias de progresso, vida melhor e conchavos políticos; as forças militares transportando armas, soldados e mantimentos. Assim como grandes empresas movendo suas marcas e mercadorias, para transformar essa última em capital.

Assim, essa região não é apenas uma unidade física, mas também humana. É justamente a existência e a combinação do rio, dos portos, dos veículos fluviais, da circulação de mercadorias, das desigualdades e dos conflitos que cooperaram para a delimitação da temática de estudo dessa pesquisa, a qual consiste na ideia do capital em circulação para o Baixo Amazonas Paraense. Essa expansão para o entorno do rio Amazonas é concentrada, centralizada, acumulativa e conflitiva.

A necessidade de deslocamento do homem é mediada pela materialidade, isto é, para que essa condição humana aconteça é necessário pelo menos o uso do corpo. Por outro lado, quando se pensa no deslocamento das mercadorias do capital é necessário muito mais que o corpo humano. Neste caso, é imprescindível a existência de estruturas técnicas modernas para deslocar a matéria até a unidade produtiva onde acontecerá a metamorfose.

Aqui se amplia a delimitação da temática. Neste caso, a intenção é abordar a circulação como metamorfose, como ato necessário para a existência do capital no Baixo Amazonas. É importante frisar que este trabalho não será ancorado no debate da geografia do transporte, em razão de se entender que este ramo se prende à dimensão quantitativa, técnica e movimento mecânico do debate geográfico e se furta, por exemplo, da análise da desigualdade geográfica causada pela expansão capitalista. Por outro lado, amparado empiricamente e teoricamente, constatou-se que a existência da circulação capitalista nessa região do estado do Pará tem contribuído para o desenvolvimento desigual e para os processos de expropriação na região. Diante disso, apesar de usar-se os dados quantitativos sobre navegação (portos, navios de cabotagem, hidrovias e outros), acredita-se que o debate está para além dessa dimensão geográfica.

Sendo assim, baseado em Marx (2017), a circulação nessa região assume duas formas: a simples e a ampliada. São esses dois pressupostos que trazem as raízes de um debate geográfico, tanto na dimensão quantitativa, quanto qualitativa. É por meio da análise de ambas que se entende a metamorfose da natureza, em que esta assume outra forma e função. Neste seguimento, as duas assumem

características distintas e opostas, as quais, superficialmente, pode-se vincular aos adjetivos de lenta e acelerada, ou, então, relacionando a primeira à estrutura técnica local, em que a informação não é a base de funcionamento dos equipamentos dessa estrutura e a segunda, associando-a aos equipamentos tecnológicos das grandes empresas instalados e movimentados na região.

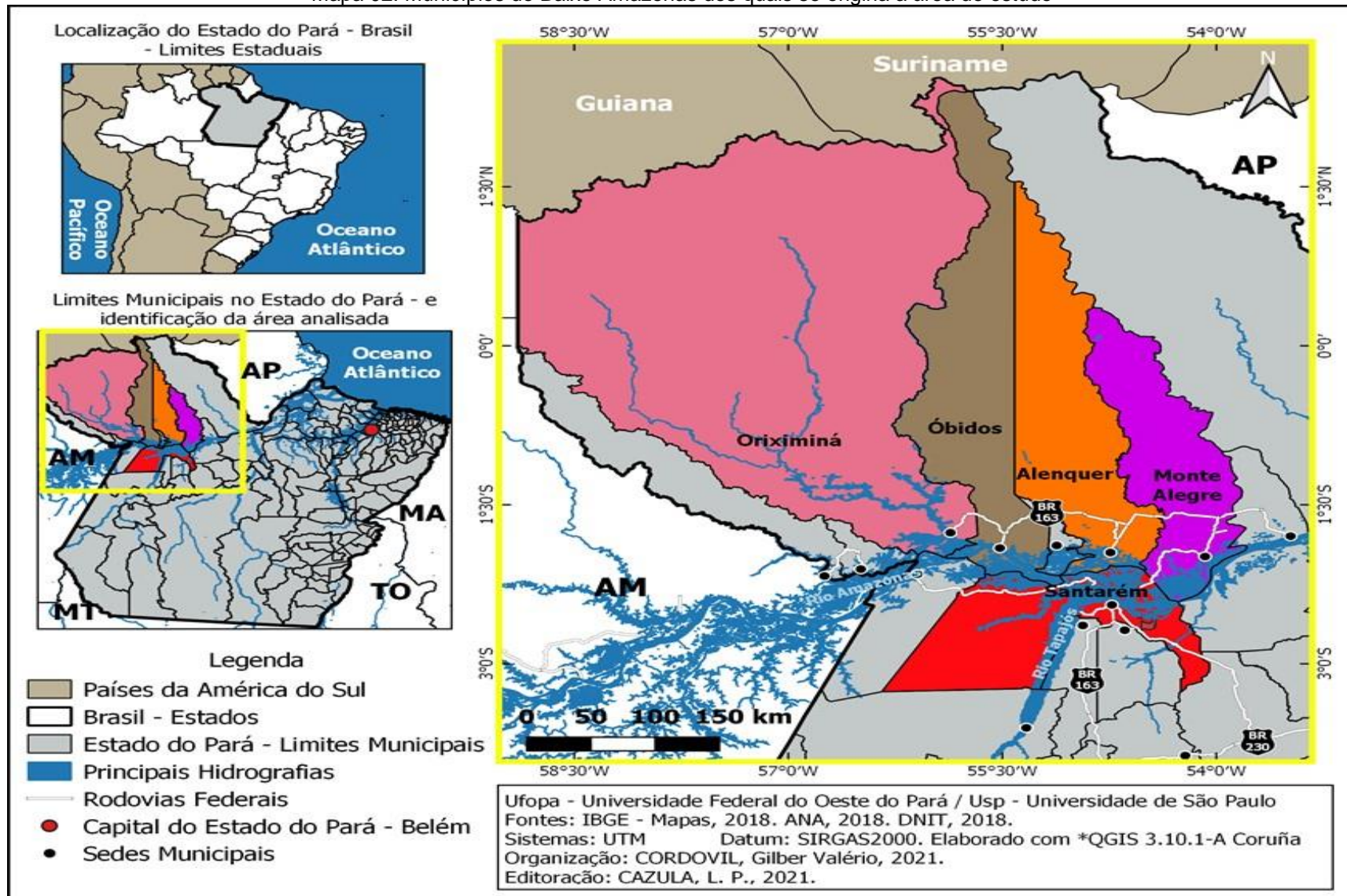
Relembramos que, essa mesorregião paraense é parte da Amazônia impactada pela expansão do capital, visto que nela, o capital em circulação se apropriação da natureza, expropria populações de suas condições materiais de existência e transforma a realidade de determinados segmentos de classe. Esta expansão adquire geograficidade em razão da ocorrência da relação com a natureza, por ser localizável, por ser passível de representação e pela manifestação de um estado de duração-sucessão. Assim, a expansão do capital para o Baixo Amazonas distribui objetos e ocupa áreas em tempos distintos, estabelece relação entre os objetos envolvidos e produz a condição material para a sua existência.

Diante disso, o desafio deste trabalho é pesquisar e analisar a circulação na sua forma mais perversa, aquela vinculada à reprodução ampliada do capital. É no interior do território de cinco municípios da mesorregião do Baixo Amazonas Paraense², a saber: Oriximiná, Óbidos, Alenquer, Santarém e Monte Alegre (mapa 03), cuja principal referência é a cidade de Santarém, onde está localizada a área de estudo – o entorno do rio Amazonas – e a manifestação empírica do capital em circulação (mapa 02). Nesse recorte, o capital em circulação produz desigualdades regionais, metamorfoses, expropriações, conflitos etc. Essa investigação parte da década de 1960.

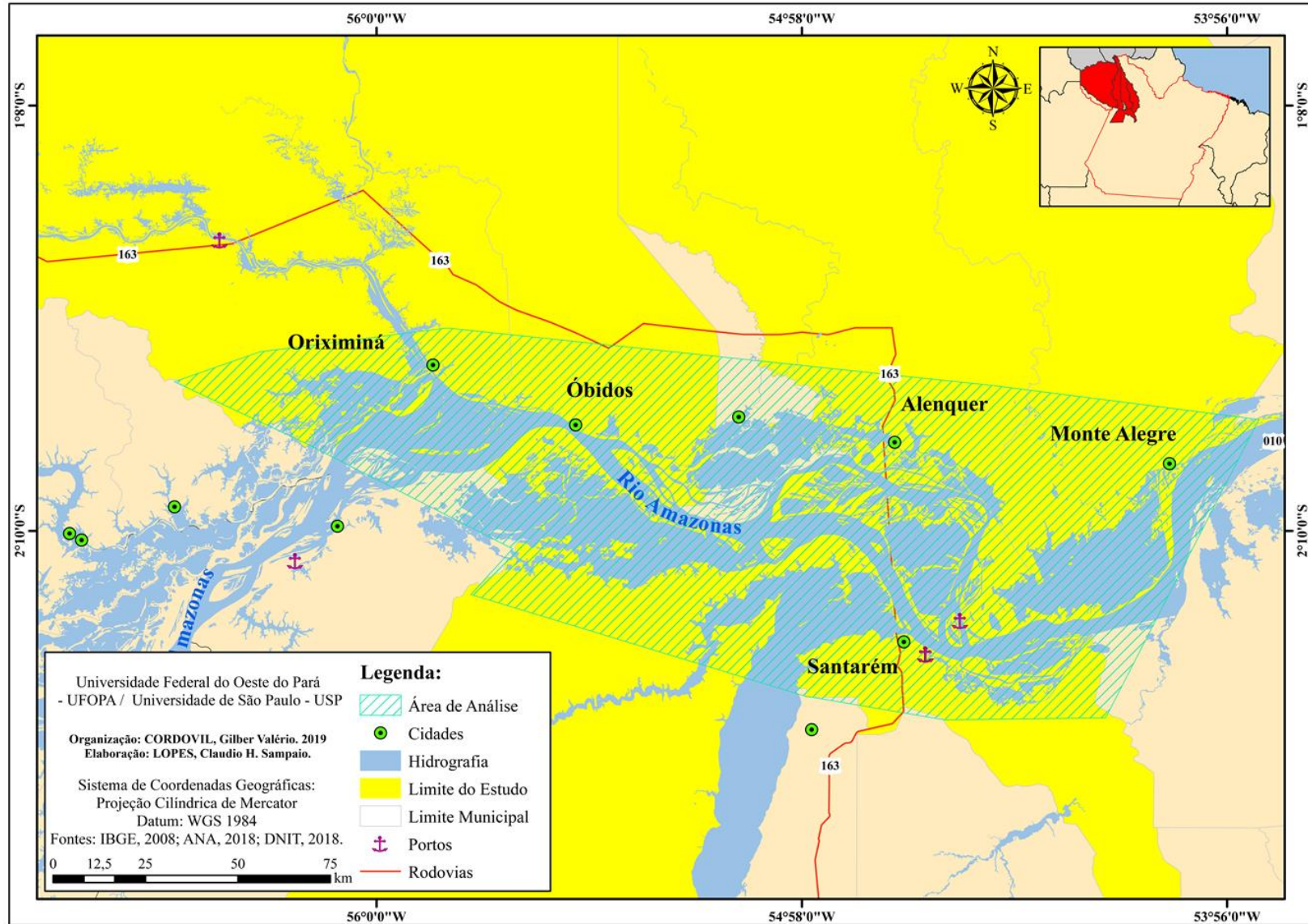
O levantamento desse recorte geográfico no Baixo Amazonas Paraense acontece em razão de um conhecimento empírico dessa área, pelas relações pessoais com moradores desses municípios, por estarem conectados pelo rio Amazonas e por serem impactados pelo capital em circulação.

² É necessário frisar que o complemento *Paraense* dado à mesorregião do Baixo Amazonas, neste trabalho, é decorrente das pesquisas (RUFINO, 2004 & SILVA, 2013) revelarem que o trecho baixo do rio Amazonas começa no estado do Amazonas, próximo à divisa com o Pará, estendendo-se para o território deste último. Portanto, sentiu-se necessário fazer essa referência ou adjetivação.

Mapa 02: Municípios do Baixo Amazonas dos quais se origina a área de estudo



Mapa 03 – Localização cartográfica da área de estudo



É sabido que o Baixo Amazonas Paraense é vasto territorialmente, fortemente habitado por povos indígenas, comunidades quilombolas e ribeirinhas. É notório, também, que ele é conectado fisicamente pelo rio Amazonas e que o capital não se expande de forma homogênea nessa região. Desta forma, o processo de expansão do capital é acompanhado da tendência de desorganização da produção indígena, quilombola e ribeirinha. Neste sentido, levanta-se como objeto de investigação central deste trabalho a seguinte questão: 1) Se o capital em circulação é a metamorfose, então, em que essa metamorfose tem impactado as sociedades elementares, e caso haja resistência dessas sociedades, como é essa resposta? Como a manifestação empírica dessa resposta pode ser interpretada geograficamente e contra quais práticas do capital essas sociedades lutam? Da mesma forma foi imperativo levantar outras questões secundárias, as quais foram necessárias para o desenvolvimento da tese, já que as respostas delas complementaríamos a primeira. Frisando que todas são complementares entre si. Levando essas questões em consideração, surgem mais indagações, a saber: 2) Por que o capital se expande para o Baixo Amazonas Paraense? 3) É possível por meio da história da região identificar momentos distintos do capital em circulação para essa região? 4) O que ele está distribuindo e onde se concentra essa distribuição no Baixo Amazonas Paraense? 5) Como a trama de relações constroem a ocupação do lugar pelo capital? 6) O que ele apropria? 7) O que cria para existir na região? 8) qual é o resultado dessa apropriação e criação?

Paralelo ao objeto de investigação deste trabalho, busca-se igualmente alcançar alguns objetivos. Deste modo, o principal escopo desta pesquisa é analisar o capital em circulação para que seja possível: identificar, localizar e compreender a sua manifestação empírica no Baixo Amazonas Paraense. Da mesma forma, também, pretende-se analisar o sistema de transporte fluvial local para compreender a apropriação e a função desse sistema pelo e para o capital. Tem-se a intenção, também, de analisar as tramas de relações para entender o capital ocupando o lugar. Assim como pretende-se analisar o desenvolvimento desigual do capital na região para entender a totalidade concreta desse processo. De igual modo tenciona-se identificar as metamorfoses materiais na área de estudo, tendo como meta entender no que elas se transformam para a circulação ampliada do capital; da mesma forma identificar e compreender os impactos sociais que esta circulação tem gerado na cidade de Santarém.

As pesquisas conduzem o pensamento para a reflexão de que não tem como separar a circulação da existência do capital. Tendo em vista que a circulação é um dos elementos fundamentais de sua totalidade, por isso que o capital existe na circulação, já que é nesse processo que ele realiza-se. Portanto, é necessário cuidar dessa etapa.

Partindo dessa ideia levanta-se o seguinte pressuposto: 1) no momento em que o capital coloca-se em movimento mecânico para o Baixo Amazonas Paraense, tendo como intuito assegurar a circulação (metamorfose), por meio de suas forças produtivas e, conseqüentemente, garantir a sua existência, paralelamente, ele desorganiza o fundamento da vida social dos povos indígenas, ribeirinhos e quilombolas: o trabalho, visto que a apropriação da natureza pelo capital cria uma cerca que impede a projeção dessa força produtiva sobre a natureza, que resulta no impedimento da criação de bens materiais favoráveis as suas sobrevivências. 2) Deste modo, com base em matérias de jornais, tanto impressos como televisivos, e também em reuniões públicas de revisão do Plano Diretor do Município de Santarém, constatou-se que esse fato que afeta a existência material dessas sociedades, provoca uma coalisão³ desses segmentos de classe, cuja manifestação geográfica evidencia-se, minimamente, nos seguintes aspectos: físico e localizável, mas se acredita que ocorrerá a descoberta da existência de outros aspectos e que isso pode ser interpretado a partir do território. Não restam dúvidas que essa coalisão é provavelmente contra as tramas de relações construídas para a objetivação das forças produtivas e ficou claro que uma delas é jurídica, resta descobrir as outras. É por meio dessa estratégia coletiva de luta que esses segmentos de classe conseguiram frear a instalação do terminal portuário da Empresa Brasileira de Portos de Santarém – EMBRAPPS. 3) Pressupõe-se que a expansão atual do capital para o Baixo Amazonas Paraense acontece em razão do desequilíbrio territorial no interior da totalidade da produção do capital. Isto é, a sua capacidade de escoamento pelos sistemas físicos de troca, não suporta o seu potencial de produção, fato que afeta a metamorfose do capital. Neste caso, este fato combinado com outros fatores, a saber: distância e tempo de deslocamento, entre área de produção e de distribuição, contribuem para o capital partilhar força produtiva para o Baixo Amazonas Paraense, cuja concentração acontece principalmente em Santarém, no caso em questão, nas margens do rio

³ Termo usado inicialmente, isto é, durante a construção do projeto, mas no desenrolar da pesquisa descobre-se que o capital em circulação provoca um encontro territorial dos segmentos de classe.

Tapajós e Amazonas. É justamente essa área que nos últimos vinte anos vem sendo apropriada e pretendida pelo capital para a instalação de terminais portuários, todavia, a apropriação não é somente da natureza mais também do sistema de transporte fluvial local.

Mesmo identificando um processo atual de expansão do capital para a região, é notório que em outro momento da história da região outro processo de expansão já havia acontecido. Assim, a primeira é identificada como capital industrial e a segunda é o capital agrário, seja por meio da agricultura capitalista da soja e milho, como por meio da instalação de terminais portuários de grãos sólidos vegetal. Essa expansão do capital para o Baixo Amazonas Paraense e para a Amazônia, como um todo, transformou o rio Amazonas de um curso d'água para uma supervia de circulação fluvial de mercadorias no interior do território brasileiro. O resultado dessa circulação do capital para a área em estudo é o desenvolvimento capitalista desigual na região.

A realização deste trabalho assenta-se em três motivações. A primeira de cunho empírico pessoal, isto é, a vivência na área de estudo, obtida durante atividades institucionais, que despertou uma série de desvendamentos e reflexões sobre a geografia do recorte espacial. Estas experiências despertaram o desejo de compreender esse recorte sobre o olhar da ciência geográfica. A segunda é de caráter factual, a saber: (a) a expansão do capital para o Baixo Amazonas Paraense; b) a apropriação, que se refere ao capital que ocupa o lugar e as metamorfoses na geografia do Baixo Amazonas Paraense; c) a apropriação do sistema de transporte fluvial local e a requalificação da navegação fluvial no Baixo Amazonas Paraense. A terceira motivação é a possibilidade real desse trabalho apresentar uma análise objetiva, ou seja, dele ter uma aplicação e sustentação conceitual, método e teoria, neste caso, os fatos podem ser identificados, verificados, medidos e localizáveis quantitativamente e interpretados qualitativamente.

Para compreender o objeto investigado será desenvolvida uma análise materialista, histórica e dialética, pois acredita-se que no recorte espacial estudado, a existência dos sujeitos envolvidos fundamenta-se no acesso, ocupação e transformação da natureza pelas forças produtivas e relações de produção, em que essa apropriação e transformação acontece no desenrolar da produção histórica, por meio de uma trama de relações sociais, as quais são política, jurídica e ideológica. É interessante ressaltar que elas posicionam-se de forma oculta para a maioria da

sociedade local, mas que age de forma decisiva na construção das condições materiais de produção.

A análise também baseia-se na produção social do espaço, visto que esta categoria expressa a forma de existir dos entes, pois entende-se que a produção do capital só é possível por meio da relação indissociável entre sociedade e espaço. De igual maneira, a produção da vida das sociedades tradicionais só é viável por meio da relação sociedade-natureza, em que ambas apresentam uma forma de espaço. Todavia, a reflexão não se reduz ao espaço, visto que a produção do espaço é cheia de relações intencionais e antagônicas, neste sentido, a manifestação espacial dessa relação que se faz referência é o território.

Deste modo, entende-se que esta relação adquire materialidade, que é a condição geográfica para todas as etapas de metamorfose do capital e são estas mesmas condições que também determinam quem somos. Deste modo, a circulação ampliada, como etapa do processo do capital, necessita de uma geografia, a qual pode ser criada como já existente na realidade, cuja materialidade pode ser observada, sentida, medida e experimentada, a partir da correlação dos portos, armazéns, rodovias, hidroviárias, rios, relações sociais e outros no Baixo Amazonas Paraense.

Seguindo com a postura racional para dar respostas às questões levantadas, bem como alcançar os objetivos, obter resultados quantitativos e qualitativos importantes para a elaboração dos capítulos e de conclusões coerentes, tem-se adotado procedimentos metodológicos os quais tem sido fundamentais para organizar, sistematizar, combinar e estruturar o diálogo entre realidade, conceito, método e teoria. Neste sentido, levantou-se quatro etapas metodológicas distintas, porém, complementares e integradas entre si, sendo que o efetuar de cada uma delas mostrará os procedimentos metodológicos deste trabalho de pesquisa.

A primeira etapa, particularmente, a mais desafiadora e árdua dessa tese, é a pesquisa de campo, ação relevante e necessária para a obtenção de dados primários e secundários. Nesta etapa, obteve-se importantes subsídios para a quantificação na tese. Momento em que aconteceu visitas junto a Companhia Docas do Pará de Belém e Santarém, Capitania dos Portos de Belém e Santarém, ao porto da praça Tiradentes, a Mineração Rio Norte, as distribuidoras de combustível, terminal fluvial do Departamento de Estrada e Rodovia (DER), visita às comunidades quilombolas e aldeia indígena e ao Lago do Maicá.

Durante esta primeira etapa foram utilizados os seguintes instrumentos de coleta de dados: entrevistas abertas, cuja realização deu-se junto aos donos de barcos, liderança indígena, comandantes de embarcações, estivadores, presidente do Instituto Pró-estado do Tapajós e liderança comunitária; conversas informais com moradores do bairro do Maicá, servidores do Ministério Público do Estado do Pará, com passageiros de barcos e lanchas, com trabalhadores desses veículos, em que aconteceu anotações e captura de áudio. Houve encaminhamento de ofícios para Instituições públicas, órgão militar e civil. Foram feitos registros fotográficos. Cada momento dessa etapa foi previamente agendado, esta estratégia foi necessária para que a investigação não fosse realizada de forma aleatória e sem organização, para que não ocorresse descumprimentos com o cronograma, isto é, com o tempo ofertado para a produção e conclusão da tese.

A segunda etapa foi marcada pela pesquisa na internet, na plataforma do google. Assim, foram feitas consultas nas seguintes bibliotecas virtuais: Senado, Internet Archive, Armando Corrêa da Silva e da Câmara dos Deputados Federais. Igualmente a pesquisa também aconteceu nos sites da Companhia Nacional de Abastecimento, Compêndio de Estudos Conab; do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA); da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ); do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA); da Fundação Cultural Palmares (FCP); do Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA); da Cargill; da Companhia Docas do Pará (CDP); do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística; da Terra de Direitos; do Marxists Internet Archive (MIA) e outros. O objetivo dessa pesquisa era fazer o levantamento e catalogação de informações bibliográficas digitais disponíveis na internet: de obras clássicas, livros, artigos, matéria de jornais, vídeos, diários oficiais, relatórios técnicos, compêndios e anuários de produção e escoamento de safras de graneis sólidos.

Paralelo a essa primeira e segunda etapas, também acontece a terceira. Esta consiste na apuração, que compreende seleção, análise, comparação e catalogação dos dados oriundos de pesquisa de campo e da internet. Esse procedimento contribuiu para organizar uma base de dados originais e outros passíveis de adaptação, ambos importantes para a sustentação das ideias. Esta etapa pode ser apreciada por meio das representações georreferenciadas e não referenciadas, como mapas e figuras, nas ilustrações (tabelas, quadros) e no próprio texto da tese. Para elaboração dessas informações foram usadas as seguintes técnicas: software de

edição de imagens, informações geográficas e de textos. As bases para elaboração de mapas e figuras foram do IBGE, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), da Agência Nacional das Águas (ANA), do Google Earth e do Landsat.

A terceira etapa consiste na revisão do referencial teórico-conceitual e do método que norteia esse trabalho. Essa revisão tem sido executada por meio de uma postura reflexiva, que é decisiva e necessária para evitar incoerências metodológicas de aplicação e relação entre teoria-conceito-método e realidade estudada, assim como para afirmar a coerência, atualidade e a legitimidade do uso do referencial, pois é ele que norteia a postura científica e conduz a abordagem geográfica da tese.

Esta etapa também se volta às pesquisas e revisão bibliográficas de obras ligadas ao tema investigado. Essa postura identificou trabalhos secundários possíveis de dialogar e auxiliar na produção da tese. Ela está sendo realizada da seguinte forma: levantamento e seleção de fontes bibliográficas que discutam a região do Baixo Amazonas e o tema em debate, em seguida foi feita a leitura, análise, reflexão e anotações das obras, bem como apresentação e discussão com o orientador. Esse procedimento é importante para identificar as contribuições de cada autor para a tese. Assim esta etapa permitiu o desenvolvimento de um arcabouço teórico necessário para o entendimento dos processos averiguados e para identificar os conceitos que mais se aplicam ao objeto de estudo presente no lugar.

É por causa dos fatos existentes na área de estudo que se liberou um esforço para levantar autores e suas respectivas obras para sustentar teoricamente este trabalho. Deste modo Karl Marx encontra lugar de destaque no desenvolvimento deste estudo. As obras do referido autor usadas neste trabalho são: A ideologia alemã, Manuscritos econômico-filosóficos de 1844, O capital I e II, Grundrisse e Os despossuídos.

A Primeira é a referência basilar teórica que orienta a pesquisa na perspectiva materialista, histórica e que abre caminho para o uso do método dialético. A segunda obra serviu como referência para fundamentar o entendimento de natureza e apropriação usadas nesta pesquisa na teoria materialista; com relação à terceira, quarta e quinta, são as referências que amparam a ideia sobre circulação, sistema físico de troca e que explicam que o capital precisa de uma geografia para realizar as suas metamorfoses. Assim como são estas que sustentam o entendimento de que a circulação é vital para o capital, com relação à sexta, tem-se a ideia de que as leis

asseguram juridicamente o processo de apropriação material da natureza e a expropriação de determinados seguimentos de classe em relação à natureza.

Da mesma forma Henri Lefebvre nas obras “A Produção do Espaço e Espaço e Política”, assim como Paulo Silveira na obra “Da alienação ao fetichismo – formas de subjetivação e de objetivação”, trouxeram auxílio na construção do pensamento deste trabalho.

Neste sentido, as duas primeiras obras fornecem as bases teóricas e conceituais para o entendimento do espaço e sua produção sob o modo de produção capitalista, da mesma forma que amplia o entendimento de que a apropriação é um processo contido de tramas de relações, as quais desenrolam na história e, por ser política, gera uma planificação espacial. Igualmente as obras “A história da Revolução Russa I” de Leon Trotsky e o “Desenvolvimento Desigual” de Neil Smith, fundamentam a ideia de que a circulação do capital para o Baixo Amazonas Paraense apenas aprofunda a desigualdade geográfica interna da região.

Desta maneira, os objetos instalados nesse recorte espacial estudado, que favorece a circulação ampliada do capital, correspondem apenas a necessidade do capital igualar a produção em sua totalidade. Neste caso, é evidente a relação entre circulação ampliada e a produção de uma geografia desigual. Do mesmo modo, a obra “A Dialética do Concreto” de Karel Kosic, também auxilia e contribui na compreensão do método dialético, que é o caminho utilizado nesta pesquisa para ler e entender a realidade do lugar estudado. A obra “Ecologia de Marx: materialismo e natureza”, de John Foster auxilia no entendimento sobre o debate materialista desenvolvido por Marx sobre natureza e história.

Outra postura metodológica adotada neste trabalho está vinculada ao reconhecimento de que o transporte fluvial compõe a paisagem (fato/objeto,) do lugar. Entretanto, ela configura-se apenas como ponto de partida do estudo, por ser apenas uma aparência, carregada de abstração, em que o simples olhar sobre ela não revela a sua essência, não explica a sua existência. Isso é insuficiente para a construção do raciocínio geográfico.

Desse modo, é necessário ir para além da descrição da aparência, “negar” o fato empírico, como abstrair-se/descolar-se, para entender sua existência. Neste sentido, é essencialmente importante identificar e entender tudo aquilo que está vinculado aos processos, as determinações, que estão associadas as relações políticas, as escalas de poder, as dimensões jurídicas, as instituições e as classes

sociais envolvidas na produção da totalidade concreta, referente ao espaço da mesorregião, em especial em Santarém.

Essa postura metodológica permite compreender o fato empírico, tal como: a sua localização, dispersão, estagnação, desenvolvimento, função, seletividade, marginalidade, mobilidade e produção. Ao mediar fato empírico e processos contraditórios, isto é, reconhecer que o fato empírico localiza processos e que os processos permitem compreender os fatos empíricos, esse percurso do abstrato ao concreto define o método dialético concreto como método desse trabalho, capaz de alcançar a totalidade.

Nos capítulos propostos para este trabalho, inicialmente trabalha-se como uma escala regional que está para além do Baixo Amazonas Paraense, já que envolve algumas áreas que estão fora do recorte dessa região, como por exemplo, o porto de Itacoatiara, o distrito industrial e o terminal portuário de Manaus, ambos localizados no estado do Amazonas e os terminais portuários de Miritituba localizados no município de Itaituba, no estado do Pará, isso acontece em razão da necessidade de demonstrar que a supervia de circulação também é formada pelos fluxos dessas áreas. Em seguida, a escala toma o seu lugar, em virtude de se direcionar o debate para a região do Baixo Amazonas Paraense.

Dando continuidade, a escala de análise reduz-se para a cidade de Santarém. É necessário frisar também que mesmo delimitando a área de estudo em cinco municípios dessa região, optou-se por denominar essa área de estudo como Baixo Amazonas Paraense, em razão de considerá-los como os principais municípios dessa mesorregião.

A proposta inicial para esse trabalho era elaborar cinco capítulos, porém foi elaborado quatro capítulos com seus respectivos subtópicos. Organizou-se essa quantidade de capítulos por razão do tempo estimado para o término desta pesquisa, por não estar desvinculado em tempo integral das funções institucionais e mais tarde, por conta da pandemia, causada pelo Covid-19 e outras razões de ordem particular. É necessário lembrar que todos os capítulos foram produzidos a partir das pesquisas de campo, bibliográfica e documental.

O primeiro capítulo intitulado de “Natureza, rio, apropriação e o Baixo Amazonas Paraense”, divide-se em quatro partes. Neste capítulo, o esforço, inicial, é apresentar a base teórica que sustenta todo o trabalho e as evidências empíricas que conduziram o pensamento até a base teórica sobre natureza e história. Pretende-se

igualmente revelar o objeto da natureza apropriado, em questão, pelo capital; e, da mesma forma, revelar o resultado da pesquisa sobre o processo de apropriação como um fato em seus diferentes desdobramentos: material, real, intencional, relacional e político. Busca-se, também, revelar que o resultado dessa apropriação é a criação de uma ordem tópica e que esse fato sob o modo de produção capitalista produz um cerco do Baixo Amazonas Paraense.

O segundo capítulo, intitulado “O Rio Amazonas e o Capital em Seu Entorno”, está dividido em quatro subtópicos, todos mantendo uma relação entre si. Neste capítulo, a intenção é mais uma vez apresentar os resultados das pesquisas. Neste sentido, desenvolve-se o debate sobre a ideia da transformação do rio Amazonas para uma supervia de circulação fluvial interna, no interior do território brasileiro, na qual se apresenta elementos referentes a essa questão e sobre os efeitos dessa transformação. Em seguida, desenvolve-se o debate afirmando que essa transformação é composta de contradição, sendo que esta tem um ponto de partida e chegada. Na continuidade do capítulo, o objetivo é apresentar os resultados da investigação, evidenciando que mesmo havendo a contradição, há uma combinação entre essas incongruências em função da reprodução do capital no Baixo Amazonas Paraense. Na sequência final do capítulo desenvolve-se o debate em que se apresenta fatos referentes a posição da cidade de Santarém no processo produtivo do capital.

O terceiro capítulo intitulado “O Capital em Circulação e o Baixo Amazonas Paraense”, está dividido em quatro tópicos, em que o objetivo geral foi desenvolver um debate sobre o capital em circulação, da mesma forma desenvolver o debate mostrando os resultados sobre a circulação ter um curso e uma finalidade, o curso é o movimento que tem destino e que é cheio de intenção, que é a apropriação do lugar, já a finalidade é o movimento de metamorfose do lugar apropriado. Na sequência do capítulo também é elaborado o fundamento teórico-conceitual, o qual sustenta a ideia sobre circulação. Outro objetivo foi desenvolver, no capítulo, o debate demonstrando que a distribuição, localização e a metamorfose no/do Baixo Amazonas Paraense parte do movimento do capital causado pela contradição da totalidade de seu processo de produção; na sequência final do capítulo a intenção é demonstrar, por meio de fato empírico e localizável, o movimento perpétuo do capital.

O capítulo dois e três será um esforço de mostrar o entendimento do capital em duas perspectivas. A primeira abordando o capital em circulação, isto é, o seu

movimento qualitativo, “corpóreo”, a sua expansão física (forças produtivas), concentração e acumulação para outras áreas, ainda “abertas” para a sua territorialização, a saber: o entorno do rio Amazonas. A segunda, abordando a circulação do capital em forma de mercadorias. Mas entendo que ambas são complementares, combinadas e metamorfoses.

O quarto capítulo, intitulado “O Capital em Circulação e o Encontro Territorial na Grande Área do Lago do Maicá” está dividido em três tópicos complementares. Neste capítulo a intenção é apresentar os resultados da principal investigação, a qual buscou descobrir em que o movimento do capital e suas tramas impactam na existência dos quilombolas, ribeirinhos e índios que habitam o entorno do Lago do Maicá, o que eles fazem para manter o acesso à natureza e revelar que a reação deles repercute no capital.

Mais uma vez salienta-se que determinadas situações se levantaram ao longo da investigação que acabaram influenciando no atual estado da pesquisa, já que elas interferiram diretamente na obtenção, apuração e constituição de um banco de dados , por exemplo: a) a pandemia da Covid-19; b) determinadas empresas privadas negaram-se a fornecer dados referentes a produção, distribuição, componentes da estrutura técnica e outros; c) desenvolvimento de atividades profissionais junto a minha Instituição (UFOPA) como: docente, membro de comissões administrativas, participação em reuniões do curso e do Instituto de Ciências da Educação; d) o tempo dedicado para cursar as disciplinas do programa de doutorado; e) assim, o tempo disponível, até a data de depósito do relatório de qualificação, tornou-se parco para leitura de obras e análise dos anuários obtidos durante a pesquisa.

Ressalta-se, também, que apesar de algum momento do texto abordar o termo classe social, não é intenção fazer algum tipo de debate sobre tal tema, por isso, para fugir dessa questão usa-se o termo seguimento de classe.

Mesmo diante das dificuldades e superação de alguma delas, dá-se início ao debate, neste sentido, na página seguinte começa-se a síntese a partir da produção do primeiro capítulo deste trabalho.

CAPÍTULO 1 – NATUREZA, RIO, CIRCULAÇÃO E APROPRIAÇÃO

A síntese do presente capítulo é resultado das experiências vivenciadas durante viagens de barco entre as cidades do Baixo Amazonas Paraense, combinadas com subsídio teórico, conceitual e de método. Durante as horas de viagem nessa região pode-se observar a existência de uma geografia, em que uma parte dela é cristalizada na magnitude da natureza da Amazônia, materializada, dentre tantas coisas, no rio Amazonas, na várzea e seus varzeiros. As observações não visualizaram apenas a natureza exterior ao homem, mas também a própria dinâmica humana, que coloca natureza a serviço da sociedade, a partir da apropriação e transformação de seus elementos naturais.

Essas experiências geraram algumas inquietações a respeito: o que é natureza? O que a torna real? Como a sua apropriação acontece no modo de produção capitalista? Por que transformá-la? E qual a teoria e o método que daria conta das respostas almejadas? Na mesma proporção perguntas se levantavam questionando se o ato de vai e vem entre cidades poderia ser definido como circulação. A consequência dessas inquietudes foram algumas reflexões momentâneas que, na ocasião, não trouxeram tantas respostas satisfatórias, por essa razão houve a necessidade de um amparo teórico, conceitual e de método que fosse capaz de sistematizar um debate lógico para dar respostas científicas a essas e outras questões levantadas.

Diante disso, a síntese do presente capítulo, inicialmente tem o objetivo de fundamentar teoricamente o debate deste trabalho de pesquisa. Essa necessidade surgiu, como já foi dito anteriormente, em meio as questões levantadas durante as viagens pelo Baixo Amazonas Paraense. Outro objetivo buscado nesse capítulo é identificar e analisar o objeto apropriado pelo capital para entender as etapas de apropriação e seu resultado.

Para produzir este capítulo houve a necessidade de pôr em prática os seguintes procedimentos metodológicos. Primeiro, houve levantamento, leitura, análise e seleção de fontes bibliográficas capazes de auxiliar na construção da fundamentação teórica, conceitual e do método deste trabalho de tese. Segundo, fez-se pesquisa online para obter recursos audiovisuais, para auxiliar na compreensão da base teórica deste trabalho de tese, e por apresentar informações contidas em anuários e relatórios estatísticos das agências oficiais de governo e das empresas

privadas. Terceiro, sucedeu-se trabalho de campo, no qual ocorreu observação da paisagem, registro fotográfico e levantamento, apuração e catalogação de dados primários importantes para a produção textual. Quarto, ocorreu em gabinete a organização das principais ideias que contribuíram para a elaboração da estrutura desse primeiro capítulo, que culminou no desenvolvimento de quatro tópicos. Assim, este capítulo inicia a síntese, partindo da fundamentação teórica do debate necessário em razão da sustentação que ele trará para a totalidade da tese.

1.1 Um breve debate: a natureza na perspectiva do materialismo

Iniciemos lembrando que o ato de pensar e refletir a natureza não é um esforço barato e muito menos recente na história da ciência e da filosofia. Essa atividade fica mais difícil, quando ao longo do esforço, dúvidas se levantam e quando acontecem alguns imponderáveis da vida social. Isso faz com que, em alguns instantes, aconteçam determinadas notas destoantes durante este percurso dedicado a leitura e reflexão sobre o que se leu em sua relação com a realidade vivenciada.

Certamente, ao longo da história, o desenvolvimento desse debate sempre foi marcado pela batalha das ideias no interior da própria concepção humanista e entre visões religiosas e humanistas. Porém, pode-se destacar o século XIX como o epicentro de um debate humano que se manifestava de forma dualista, em razão de duas correntes filosóficas hegemônicas proporem princípios racionais distintos de entendimento da realidade. Neste sentido, a afirmação de uma derivava da negação dos princípios da outra.

É nesta batalha de ideias opostas que a compreensão de natureza acontece no advento da modernidade. Onde por um lado se tem uma concepção ideal, na qual o externo ao sujeito, a objetivação do mundo e sua organização, só possui existência a partir da consciência; e por outro lado uma concepção material, que afirma convictamente que a natureza e as demais objetivações do mundo existem fora da ideia.

Na primeira, é evidente uma primazia da ideia, em virtude desta configurar-se como o princípio inteligível da realidade, assim, a natureza passa a depender do movimento do pensamento para existir e, conseqüentemente, a tomada de consciência de si não é dela, mas sim da mente do homem. Neste ponto de vista,

entende-se que a razão é usada para mostrar que a natureza e a realidade é algo da externalização da ideia.

Na segunda se tem uma prioridade da materialidade, e conseqüentemente, a negação da especulação idealista. Esse indeferimento constrói-se a partir da compreensão de que os fenômenos resultam de relações materiais que acontecem no tempo, sendo assim, o ponto de partida de movimento e desenvolvimento do intelecto é a matéria. Embora, mesmo existindo uma dicotomia de pensamentos entre a filosofia idealista e a materialista, não se pode negar a gigantesca contribuição filosófica, gerada por essa batalha, para a evolução desse debate.

Por certo, o esclarecimento obtido dessas duas concepções de representação da realidade, conduziu o pensamento a entender que a natureza é um conjunto de relações de diferentes entes, em que existência e sua compreensão não são fundamentadas e determinadas pelo movimento da ideia⁴ – em si, fora de si e para si –, cujo ápice é a ideia ou espírito absoluto. Neste aspecto se dá o crédito de que é a primeira que motiva, amplia e aprofunda a segunda.

Por exemplo, a experiência obtida durante as viagens pelo Baixo Amazonas permitiu perceber que a natureza ocupa um lugar, esse fato não é criado na ou pela mente, não é ela que cria as dimensões – profundidade, extensão e largura –, a paisagem do rio – bancos de areia, troncos de árvores etc. –, da várzea, como floresta, vilarejos, curral de gado ou do movimento da maré. Isso só pode ser mentalmente refletido, porque de fato a natureza existe. Deste modo, qualquer exercício mental é obrigatório passar por uma realidade existente.

Neste sentido, toda necessidade, particular, de refletir e encontrar respostas para as dúvidas sobre natureza se manifestou em razão do contato direto com o rio Amazonas durante as viagens de barco. Assim, a natureza, neste trabalho, entroniza-se no pedestal da concepção material de mundo, e que por ser material é passível de explicações realistas.

É necessário ressaltar que, a construção mental dessa concepção de natureza parte inicialmente do fato de seus componentes estimular, através do toque e da contemplação visual, a percepção física de sua materialidade, em razão do contato com sua massa, que acontecia no ato das viagens de uma cidade para outra

⁴ A definição de “inferno verde” dada à Amazônia no início do século XX ou “hileia”, termo usado para batizar a floresta Amazônica no século XIX forma-se a partir de uma postura realista, baseada em aspectos materiais e reais da natureza amazônica.

no Baixo Amazonas Paraense, mas também porque a natureza é real, em virtude de sua massa ocupar um lugar, neste caso ela tem uma extensão, distribuição, descontinuidade e uma ordem, neste caso cada elemento só pode ocupar um lugar no espaço. Ela é tão real que a produção cotidiana da vida, como deslocamento, alimentação, abrigo e outros, que são desenvolvidas pelos ribeirinhos, quilombolas, indígenas e parte das populações da cidade, parte dela, a saber: da floresta, dos rios, dos lagos, da terra etc.

A natureza existe independentemente de toda filosofia. É o alicerce sobre o qual nós, seres humanos, nós mesmos produtos da natureza, crescemos. Nada existe fora da natureza e do homem, e os seres superiores criados pelas nossas fantasias religiosas são apenas o reflexo fantástico da nossa própria essência (FOSTER, p. 160, 2005).

É importante ressaltar que a orientação materialista adotada neste trabalho é a de Marx e Engels⁵. A preferência por esta corrente filosófica fundamenta-se no fato da história ser agregada para a explicação da realidade. Nesta perspectiva não há divergência entre natureza e homem, isto é, ambos participam da mesma história e do mesmo corpo, diferente do entendimento Hegeliano. Isto significa que, a humanidade durante o seu processo de desenvolvimento, em nenhum momento, deixou de lado a relação sociedade-natureza para produzir a sua subsistência. Neste sentido, a apropriação da terra, das florestas, dos rios, do subsolo nunca foi ignorada pela sociedade humana⁶. Ainda de acordo com estes autores, a história da natureza e da sociedade é transitória, em virtude da sucessão dos modos de produção, em que cada um destes produziu de forma particular a sua formação econômica-social. Portanto, a história não está ausente da materialidade.

(...) Ao desenvolver o materialismo histórico, ele tendeu a mencionar a natureza apenas no limite em que ela era incorporada à história humana, pois era cada vez mais difícil encontrar uma natureza intocada pela história humana. Neste particular, a força da análise de Marx residia na sua ênfase na qualidade da interação entre a humanidade e a natureza ou no que ele acabaria por chamar o “metabolismo” da humanidade com a natureza: através da produção (FOSTER, p. 164, 2005).

⁵ Sobre o materialismo histórico, é necessária a leitura da obra “A ideologia Alemã” nela está contida, de forma bem sistematiza e estruturada, essa nova teoria.

⁶ Com relação ao fato do homem não ignorar a natureza durante a produção de sua vida, indica-se a leitura da obra “cadernos de paris e manuscritos econômico-filosóficos de 1844 de Karl Marx”.

E, também,

A história pode ser considerada de dois lados, dividida em história da natureza e história dos homens. No entanto, esses dois aspectos não podem se separar; enquanto existirem homens, a história da natureza e a história dos homens condicionam-se mutuamente. (MARX; ENGELS, 2009, p. 21).

A interpretação da fala de Marx e Engels, e a de Foster aponta para o entendimento de que ao produzir vida, o homem cria as condições materiais vitais para sua sobrevivência física, que são: produção de alimento, bebida, abrigo e agasalho. Essa elaboração de vida só é possível a partir da relação indissociável entre o conjunto de relações sociais e a apropriação da natureza. Assim, essas ações práticas – entendidas como relação sociedade-natureza – no decorrer da história, independente da época, sempre tiveram que acontecer constantemente para manter o homem vivo. Neste aspecto, o acontecer dessa relação torna-se um fato histórico por ser passível de representação geográfica, já que os instrumentos e os meios de produção criados, a partir dessa relação sociedade-natureza, são objetos concentrados em algum lugar do espaço.

Além de reconhecer que a história natural e social é uma só, também se reconhece que o homem e a natureza, também é uma coisa única, um mesmo “corpo”. O fato que explica a existência desse “conjunto unitário” é a relação objetiva que se estabelece entre essas duas coisas, ou seja, para se tornarem objetivas, ambos necessitam, ao mesmo tempo tornar-se objeto e ter o outro como objeto. É no acontecer deste fato dialético, que a natureza e o homem se realizam como seres naturais. Diante desse ponto de vista, ao sentir fome ou frio, o homem é naturalmente motivado a empregar suas habilidades físicas e intelectuais para a satisfação dessas necessidades naturais; que por sua vez só podem ser alcançadas de fato a partir da apropriação e uso da natureza exterior, já que sua sobrevivência não pode ser alcançada dentro de si, mas a partir do outro. É por isso que, ao se deslocar pelo rio Amazonas, de uma cidade a outra, é comum observar em sua paisagem homens pescando, construção de habitações, criação de animais às suas margens e pequenas embarcações deslocando frutas coletas na floresta. É a partir dessa necessidade do homem que a natureza exterior se torna objeto dele, assim como a sobrevivência do homem se torna objeto da natureza.

Essa satisfação orgânica do homem social não se limita apenas a sua condição de subsistência, o ato da produção humana, por ser para além da satisfação

dos imperativos imediatos de sobrevivência, evidencia que a atitude de produzir é livre, pois o homem não se prende apenas a satisfação de suas necessidades básicas, ele produz universalmente, por isso a produção também é em toneladas e não somente em quilos, o que determina, por exemplo, a construção de grandes instrumentos de produção como navios, portos e armazéns ao longo do rio Amazonas e seus principais afluentes. Da mesma maneira, há o estabelecimento de uma forma de circulação e transporte conveniente a sua liberdade de produzir.

Somando-se a esse entendimento de liberdade também se tem a estética, isto é, o homem é livre para criar formas obedecendo às leis da beleza e do conforto, porque o belo também ocupa lugar no conjunto das relações sociais. Ainda que a produção universal e a estética sirvam como atos sociais de diferenciação entre homens e os outros animais, mesmo assim, isso não os separa como história, porque a relação sociedade-natureza continua existindo de forma imperativa. Todavia, neste trabalho não se entende o estético apenas como elemento de diferenciação entre homens e os outros animais, mas, também, como categoria de diferenciação que se estabelece nas relações de competição entre os donos de transporte hidroviário, que circulam pelo Baixo Amazonas paraense.

Esse ato histórico de viver é constante, pois acompanha o homem social diariamente. Apesar da produção humana diferenciar-se da dos animais, a história natural e social é marcada pela dependência mútua. Fazer a separação da história desses dois entes é aceitar a filosofia burguesa de natureza.

O homem é imediatamente ser da natureza. Como ser da natureza, e como ser vivo da natureza, ele é, em parte, um ser da natureza ativo equipado com forças naturais, com forças vitais: essas forças existem nele como disposições e capacidades, como impulsos; em parte, como ser natural, corpóreo, sensível, objetivo, ele é um ser que sofre, condicionado e limitado, tal como o são animal e a planta, isto é, os objetos dos seus impulsos existem fora dele, como objetos independentes dele. Mas esses objetos são objetos da sua necessidade, objetos essenciais, indispensáveis para a ação e confirmação de suas forças essenciais. Que o homem é um ser objetivo sensível, real, vivo, de força natural, corpóreo, significa que ele tem objetos sensíveis, reais por objeto da sua essência, de sua exteriorização de vida ou que só pode exteriorizar a sua vida em objetos sensíveis reais. Ser objetivo, natural, sensível e do mesmo modo ter objeto, natureza, sentido fora de si ou ser propriamente objeto, natureza, sentido para um terceiro, é idêntico. A fome é uma necessidade natural; precisa, por isso, de uma natureza fora de si, de um objeto fora de si, de um objeto ora de si, para se satisfazer, para se saciar. A fome é necessidade confessada do meu corpo de um objeto que lhe é exterior, indispensável à sua integridade e exteriorização da sua essência. O sol é objeto da planta, um objeto que lhe é indispensável, que lhe confirma a vida, tal como a planta é objeto do sol, como exteriorização da força

despertadora de vida do sol, da força essencial objetiva do sol (MARX, 2015, p. 375-376).

Retomemos a história. Essa retomada é necessária porque se reconhece que é importante identificar a sua presença no interior dos complexos sociais e da natureza dos quais os entes fazem parte. Assim, se faz necessário demonstrar como ela é percebida neste trabalho. Pois bem, entende-se que a natureza em seu aspecto natural e humano não é definida apenas por uma existência eterna e muito menos linear, ela é, eventualmente, marcada por sucessões, fato que estabelece distintas derivações de tempo. Como exemplo, novamente, utilizar-se-á o rio Amazonas. Neste caso, em sua estrutura natural, tanto o canal quanto o seu leito sofrem mudanças físicas anuais, muito decorrente da grande quantidade de sedimentos carregados pelas águas desse rio, que, frequentemente, faz com que ilhas e novos meandros surjam ao longo do percurso da água, impondo uma nova fisiografia fluvial.

Quanto ao outro aspecto, ao longo da história, regras humanas foram estabelecidas no que concerne à navegação do rio Amazonas, como, por exemplo, o estabelecimento da “política chinesa”⁷, esta determinava o fechamento do rio Amazonas à navegação internacional, fato ocorrido durante o período imperial do Brasil. Entretanto, neste mesmo período histórico se decreta a liberdade de navegação nesse rio e em alguns de seus afluentes. Contemporaneamente, uma série de normas é estabelecida para garantir a soberania nacional, a segurança e uma ordem do tráfego aquaviário em águas sob a jurisdição brasileira. Os fatos destacados, mesmo não sendo analisados de forma mais exaustiva, revelam uma dinâmica processual, já que ambos os aspectos são marcados pela existência de períodos, isto é, sucessão de tempos e assim temos a história.

Paralelamente ao estabelecimento de uma jurisdição aquaviária, a história do rio Amazonas continua, por meio de sua transformação de rio para via, seguindo através do desenvolvimento de diferentes redes de transporte que se estabeleceram, cada qual correspondendo a um determinado tempo e sociabilidade. A possibilidade de identificar esses correspondentes temporais cria a probabilidade de especular a história do rio Amazonas.

⁷ Sobre a política chinesa as informações podem ser buscadas na obra “A Amazônia e a cobiça internacional” de Arthur César Ferreira Reis.

Essa materialidade ampla compreendida como natureza não está vazia, encontra-se contida de coisas que são conhecidas como manifestações empíricas, essas coisas que a constitui, revelam-se no tempo e no espaço de forma relacional. Estas manifestações dão-se a conhecer como: rios, florestas, solos, relevos e o homem. Este algo que se encontra dentro da natureza no mínimo estimula os princípios geográficos: localização, distância, extensão, largura, profundidade e quantidade, já que o geográfico é também algo localizado e mensurável. Esses objetos em sua mais íntima relação conduzem a natureza a uma duração, mas também a uma sucessão, este movimento inevitavelmente gera uma metamorfose desta.

Recuperemos o que foi escrito anteriormente, o geográfico – que é a manifestação empírica, na forma da natureza – é o ponto de partida da cientificidade do raciocínio geográfico, já que este pensamento parte, inicialmente, daquilo que existe – o fato – em algum lugar. Porém, a caminhada do pensamento continua a desenrolar-se, pois a descrição do fato não é capaz, por si só, de revelar a totalidade. Conhecer a manifestação empírica (objeto) é necessário e relevante.

Mas cabe uma pergunta: sem esta forma determinada, podemos identificar o conteúdo que ela representa? Queremos dizer com isso, que a apreensão de um determinado conteúdo passa pelo reconhecimento de sua existência, e isso remete à forma que permite, em pensamento, adquirir esta compreensão (MARTINS, p. 62, 2014).

Desse modo, é evidente que apenas a contemplação: do rio Amazonas, de sua transformação em via e das formas, tanto instaladas nas margens quanto movimentadas nesse rio é insuficiente para entender a geografia, isto é, o lugar construído que está presente nessa realidade. Neste sentido, é necessário entender o significado da localização⁸ que não é simplesmente cartográfico. Assim, neste ato da observação, o conteúdo: a apropriação, a alienação, a especulação, as relações sociais de produção, a dimensão jurídica, as lutas entre segmentos de classe e as ordens não são reveladas e compreendidas somente no ato de olhar a natureza.

Todos esses conteúdos são resultantes do processo de produção do capital. Apesar do capital necessitar de condições materiais para produzir e se reproduzir,

⁸ Para um melhor entendimento sobre o significado de localização para além da compreensão cartográfica indica-se a leitura do artigo de Martins intitulado “geografia e ontologia: o fundamento geográfico do ser”.

todavia, ele depende de algo primordial, a circulação. Por isso, é relevante refletir sobre o aspecto da circulação que a torna essencial, naquilo que Marx (2017) denomina de unidade do capital. Esse esforço apontará não somente a sua relevância no processo de produção capitalista, mas também o caráter da relação que se constitui entre ela e a produção. Igualmente, será apontada a ideia sobre circulação que trará sustentação conceitual para este trabalho. É importante ressaltar que, a ideia sobre circulação não é única, porém divergente, entre os autores que se debruçaram sobre ela para entendê-la.

1.2 A circulação: fundamentando o debate

Chega-se à ideia de circulação. É nesta parte do trabalho que ocorre o esforço de síntese e de definição sobre à qual navega o entendimento de circulação. O desenvolvimento deste tópico sustenta-se na realidade existente e experienciada no Baixo Amazonas, principalmente em Santarém, combinada com as ideias obtidas nas leituras das obras de três autores, que ao longo de suas pesquisas e publicações deram importância ao debate da circulação, a saber Jean Gottmann⁹, Maximilien Sorre¹⁰ e Karl Marx¹¹.

É necessário pontuar que, o debate que se pretende fazer neste tópico não tem a intenção de aprisionar o certame de circulação somente em uma dimensão do social, como a abordagem que foca somente o quesito econômico. O que se busca, é demonstrar que a discussão sobre circulação pode assumir um caráter amplo, isso porque em trabalhos de campo e pesquisa bibliográfica, identificou-se que ela não carrega somente mercadorias, mas também, por exemplo, ideologias, cultura e ordens. É por isso que os três autores destacados acima são importantes nesta etapa do trabalho, já que, por meio da leitura de suas respectivas obras, pode-se chegar a essa interpretação mais ampla sobre circulação.

Evidencio, também, que não é intenção fazer, neste trabalho, uma simbiose das ideias destes autores, mas analisar, refletir e apontar no final deste tópico, o pensamento de um destes três autores que mais tem potência e aproximação com os objetivos deste trabalho e que, conseqüentemente, dará o rumo conceitual que

⁹ A obra a qual faço referência de Gottmann é: *La politique des états et leur géographie* (1952)

¹⁰ A obra a qual faço referência de Sorre é: *Geografia* (1984)

¹¹ As obras as quais faço referência de Marx são: *Grundrisse* (2011), *O Capital I e II* (2017 / 2014).

norteará o debate desta tese sobre o conceito de circulação. Diante disso, dois conceitos emergem, ambos apresentando grandeza (força) e amplitude (escala); portanto, o que está em jogo é a definição sobre circulação, de forma que seja possível compreender a seguinte indagação: ela é criadora ou realizadora?

Deste modo, o objetivo é sustentar a ideia de que a circulação, no modo de produção capitalista e para os capitalistas, cumpre um papel decisivo, junto com a produção, na criação da realidade geográfica capitalista, que é contida de objetos, desigualdades, segregação, pobreza, conflitos e outros. Assim, o capitalismo para afirmar-se como modo de produção hegemônico, precisou atingir, de forma mortal, não somente a dimensão do econômico, mas do político, ideológico e da cultura que existia como realidade do outro.

É justamente essa interpretação que se pode obter em Hobsbawm (2009), pois ele compreende que para o modo de produção capitalista afirmar-se, em escala mundial, era necessário, não somente, uma produção e circulação propriamente dita para a troca, mas, similarmente, que as ideias burguesas sobre razão, propriedade privada, república et., circulassem pela Europa e pelo mundo. Como resposta à primeira, tem-se a revolução industrial e para a segunda a revolução francesa.

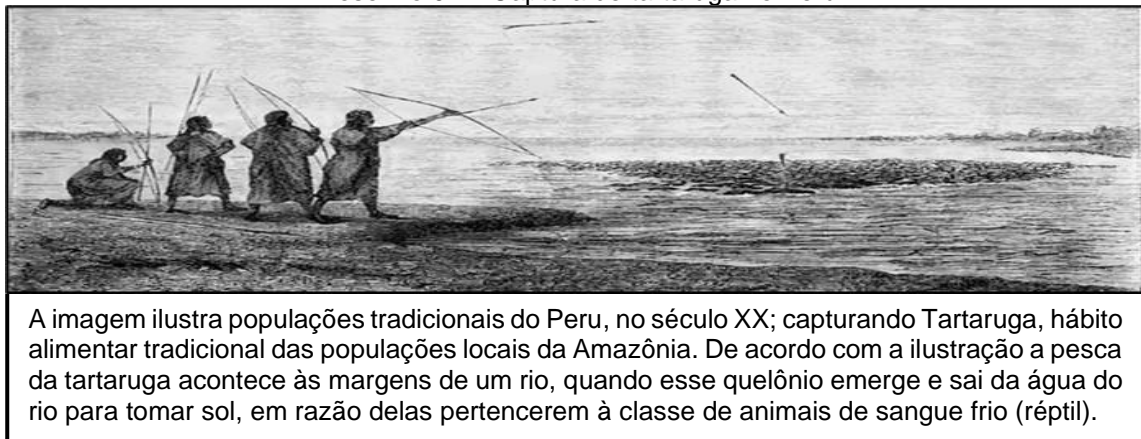
Não se quer com isso afirmar que a circulação se apresenta de maneira autônoma e independente. Porém, entende-se que a realidade geográfica é composta tanto pela produção, quanto pela circulação. E por esta última estar presente em cada lugar em que acontece a produção, torna-se importante reconhecê-la.

É deste modo que se chega a Maximilien Sorre (1984). Em seu debate “a noção de gênero de vida e sua evolução”, o autor demonstra a relação entre circulação e gênero de vida, o pesquisador entende que a influência da circulação não se limita em só mobilizar – levar e trazer – e agregar novas técnicas, ideias e instrumentos a um determinado ambiente geográfico, ou simplesmente colocar em contato gêneros diferentes e distantes, ela atua como condição da própria criação daquilo que ainda não existe, ou seja, de novos gêneros de vida. Assim, estes novos modos de existência estão ligados à circulação.

Todas as mudanças nos gêneros de vida aparecem como que ligadas à atividade da circulação. A circulação faz o grupo humano participar de uma vida mais geral, trazendo os germes da renovação que vêm fecundar os antigos modos de existência. Ela faz nascer novos modos de existência portadores de sua marca e organizados com vistas a seus próprios fins (SORRE, 1984, p.112).

Seguindo a linha de pensamento de Sorre, chega-se ao seguinte pressuposto, o qual é: em um determinado ambiente geográfico, como o amazônico, que se contentava apenas com as condições locais¹², isolado de qualquer interferência externa e caracterizado pela existência de uma considerável massa hídrica, se estabelece uma relação de existência íntima e demorada¹³ entre sociedade e natureza, a qual instaura um hábito alimentar nas populações locais, marcado pelo consumo de peixe, tartaruga, tracajá, camarão, peixe-boi e outros; hábito identificado e representado por Paul Marcoy no desenho 01, durante suas viagens pela Amazônia peruana e brasileira ocorridas no século XIX.

Desenho 01 – Captura de tartaruga no Peru



Fonte: MARCONY, 1873.

Todavia, a partir da circulação de alimentos industrializados na região, produzidos e deslocados de outros lugares, principalmente, a partir da segunda metade do século XX, tem-se a ocorrência de uma renovação¹⁴ no hábito alimentar dessas populações, uma vez que estes novos tipos de alimentos passam a fazer parte cotidianamente da dieta dessas populações, observar mosaico 01.

¹² É importante ressaltar que está considerando-se o período não colonial e industrial.

¹³ O contato com populações tradicionais, permitiu entender como o tempo é presente nessa relação íntima e demorada. Assim, a relação estreita deriva do conhecimento prático e cotidiano que elas adquirem da natureza, isto é, compreendem o tempo de: reprodução e maior fartura das diferentes espécies de peixes e seu local de manifestação e o tempo de amadurecimento dos frutos. Entende-se por relação demorada o tempo que elas levam para aprender a conhecer a natureza, mas também essa ideia se relaciona ao tempo que elas levam para caçar (tatu e veado) e pescar (pirarucu).

¹⁴ É conveniente ressaltar que mesmo ocorrendo uma renovação no hábito alimentar tanto de populações tradicionais, como dos povos indígenas, isso não significa a extinção do consumo de alimentos tradicionais, como por exemplo carne oriunda de caça e pesca.

Mosaico 01 – Mercadorias industrializadas que circulam no Quilombo Matá-Óbidos -PA



Deste modo, a evolução ou a renovação das civilizações, observado em seus gêneros de vida, não advém somente do interior do grupo humano, mas da relação que se estabelece entre os extremos, tendo a circulação como mediadora. É desta forma que os gêneros de vida adquirem a possibilidade de origens múltiplas, já que os grupos humanos transportam consigo, não somente seus conhecimentos e instrumentos técnicos, mas crenças, símbolos e hábitos, ou seja, tudo aquilo que sustenta o seu modo de existência.

A circulação não se limita a agir sobre os gêneros de vida já existentes para transformá-los, desenvolvê-los ou especializá-los. Ela faz surgir novos gêneros de vida, ligados diretamente a sua existência. Quando pensamos nos grupos humanos cuja atividade está voltada para os transportes, é que podemos falar do papel criador da circulação (SORRE, 1984, p. 116).

É diante desse fato que para o novo se realizar culturalmente, entende-se que ele necessita que todos os seus genes distantes no tempo e no espaço, e, quantitativamente úteis, ingressem, obrigatoriamente, na circulação para serem difundidos, já que é ela que medeia os extremos. É mediante a essa constatação em Sorre, que se pressupõe que ela adquire a condição social de criadora.

E eis uma perspectiva sensivelmente diferente. A circulação não se limita a carrear os elementos dos gêneros de vida. sua ação não é simplesmente de transformação; ela vai nos aparecer como uma condição de existência dos gêneros de vida tradicionais e, em certa medida, como agente de estabilização. (SORRE, 1984, p. 114).

Na perspectiva de Sorre, a circulação criadora não é concebida como um ato negativo. Neste caso, a circulação é positiva, porque ela provocaria a evolução dos gêneros de vida quando toca determinadas sociedades distribuídas pelas diferentes partes do mundo. Desta maneira, ela contribuiu positivamente para atenuar as diferenças, por exemplo, técnicas, existentes entre os grupos humanos, possibilitando um uso mais eficiente da natureza, principalmente, em seus períodos mais hostis, em razão deles passarem a deter instrumentos e técnicas mais eficientes.

Essa difusão e compartilhamento de técnicas, saberes, plantas, instrumentos, e até mesmo de animais, resultaria na uniformização do ecúmeno, isto é, ocorreria uma generalização do uso desses elementos entre grupos humanos. Da mesma forma que uniformiza, ela também estabiliza, quando carrega grupos humanos ou força de trabalho de lugares, que passam por declínio alimentar para lugares em situação econômica equilibrada.

Da mesma forma que Sorre, Gottmann (1952) projeta perspectivas para a circulação. Segundo este autor, a circulação é uma provocadora de mudanças de todas as ordens do espaço. Para Gottmann, a circulação, juntamente com a política, cria todas as diferenciações geográficas.

A circulação é naturalmente criadora de mudanças na ordem estabelecida do espaço: ela consiste em deslocar. Na ordem política, ela desloca os homens, as armas e as ideias; na ordem econômica, ela move as mercadorias, as técnicas, os capitais e as marcas; na ordem cultural, ela desloca as ideias, mistura os homens. Consiste algumas vezes, em circuitos de trocas e, às vezes, em transferências de sentido único (GOTTMANN, 1952, p. 214 e 215).

Na fala de Gottmann (1952), percebe-se que o autor não direciona o debate apenas para um elemento, como ocorre em Sorre. Assim sendo, quando o autor fala em criadora de ordem, ele explica a partir de uma pluralidade de dimensões.

Desta forma, Gottmann conduz o pensamento para a compreensão de que a circulação é algo capaz de carregar motivações políticas, culturais e religiosas responsáveis pela desconstrução da ordem do velho tecido¹⁵, que pode ser de uma cidade, e construção do novo. Isso porque, de acordo com o autor, é a circulação que toca essas organizações sociopolíticas, mesmo que o ponto de partida esteja muito distante do ponto a ser tocado.

¹⁵ Entende-se empiricamente como tecido de uma cidade a combinação de diferentes elementos: as ruas, os portos, as instituições administrativas e jurídicas, os aeroportos, prédios, os lotes, as casas, igrejas etc.

Por certo, a circulação criadora para este autor é aquela que provoca instabilidade na ordem espacial quando a toca, de forma que ela descreia a unidade e a recria, mas não somente isso, pode-se pensar que ela é a manutenção da própria ideia de ordem. Assim, fica evidente que a circulação, como mediadora de pontos equidistantes, pode criar ordens ou cruzamentos. Assim, ela é um ato definitivamente incansável, uma vez que os extremos não vivem isolados, mas em constante relação e, da mesma forma que ela se coloca entre os extremos, ela, igualmente, coloca-se entre a própria relação estabelecida pelos sujeitos, que estão localizados em meios geográficos diferentes.

Além disso, quando Sorre e Gottmann conduzem a interpretação para a reflexão da ideia de que a circulação é um ato incansável¹⁶, percebe-se uma pequena aproximação com a ideia de Marx de movimento perpétuo. Porém, diferente dos dois, Marx não fica no plano da sugestão. Neste caso ele propõe: a ideia de movimento perpétuo, os tipos de circulação, revelando seu caráter histórico, uma fórmula e uma forma para representar esse movimento. Assim, com relação a aparência, este ato lembra uma espiral, já que existe um ponto de partida, do qual o ato afasta-se e aproxima-se de vários lugares, sem revelar o fim da circulação.

Para representar a ideia de espiral, não se utilizará o movimento de troca ampliada (D-M-D'...) usada por Marx, mas sim, o pensamento de Gottmann, o qual afirma que a circulação é criadora de ordens. Neste caso, para simular a ideia deste autor, o exemplo é a circulação das ideias iluministas¹⁷ (representada no desenho 02), expandidas pelo mundo, a partir da França, em especial, no século XVIII. Nesta perspectiva, o movimento de ideias civilizadoras como república, regime democrático, liberdade, igualdade, cidadania plena para todos os homens, reconhecimento de direitos em forma de uma constituição, liberalismo econômico, direito e defesa à propriedade privada, separação de poderes e voto, foram decisivas para a dissolução da vida econômica, política e ideológica do mundo ocidental da época e para a emergência de uma nova sociedade, uma nova ordem e de um novo mundo, este último reconhecido na história como o mundo da modernidade.

¹⁶ A leitura dos três autores: Marx, Sorre e Gottmann, lança a compreensão de que a circulação é um ato infinito, porque os lugares não estão isolados, mas em constante relação.

¹⁷ De acordo com Hobsbawm (2009), os iluministas utilizavam a razão acima da fé e das superstições para explicar os fenômenos da natureza e questionar o caráter sagrado do exercício do poder, defendido pelo rei e pela igreja católica. O ápice dessas ideias estão representadas na revolução burguesa americana e francesa, ambas ocorridas no final século XVIII. Essas ideias ainda circulam incansavelmente em todas as escalas.

Desenho 02 – Circulação infinita



Outro fato, que também pode ser usado como exemplo de ato incansável, tanto como movimento, quanto provocador de mudanças, é a circulação das ideias da fé cristã expandidas no mundo, em especial, pela igreja católica no século XVI. Seguindo essa proposição, quando essas ideias tocam a Amazônia, ou melhor, os povos indígenas, paralelamente, ela é criadora de mudanças da ordem espacial que existia, ou seja, do sistema de vida desses povos; na prática o que se desmonta é o trabalho, as crenças, a cultura e os costumes.

(...) a circulação, nunca se cansa de desfazer o tecido para recomeçar: é infinitamente sensível a tudo o que ocorre em suas redes, mesmo que esteja a uma grande distância. É assim que, apesar da aparente estabilidade das encruzilhadas, a circulação modifica constantemente a organização e, portanto, as possibilidades de diferenciação do espaço. Continua a fornecer novas razões para fazer mudanças de todos os tipos nas comunidades que toca. (GOTTMANN, 1952, p. 218).

Com o desmonte do seu sistema de vida e a imposição de uma nova organização espacial, reflexo do caráter incansável da circulação, os povos indígenas passam a experimentar uma nova ordem, empiricamente manifestada no comportamento, já que os índios passam a se voltar para os prazeres mais espirituais em detrimento dos materiais; no trabalho, uma vez que passam a dedicar parte de seu tempo ao cultivo de alimentos; na cultura, em razão da perda da prática

antropofágica; na religião, devido a aceitação e prática da fé cristã e crença na santíssima trindade; valores, em virtude da absorção da concepção de moralidade, como a noção de pecado, que foi pregada contra a nudez e a poligamia; da mesma forma compreendem e aceitam a ideia de céu e inferno, de vida eterna e, igualmente, absorvem o pensamento de que o ócio não era bem visto aos olhos do Deus cristão, e que só por meio da prática do trabalho eles alcançariam honra diante desse Deus.

Gottmann (1952), também aborda que a circulação é vista de forma crucial ou fundamental para os sujeitos político-econômicos que dela dependem, nesta conjuntura, ele ressalta a existência de um sistema de movimento. Este mecanismo material é necessário para fazer com que se crie fluidez e velocidade para que a circulação toque, de forma incansável, com mais rapidez os lugares. Deste modo, Gottmann ressalta que apesar da aparente estabilidade no ambiente geográfico, em razão da existência de resistências geográficas contra a circulação, esta última se torna vitoriosa e modifica constantemente, no tempo-espaço, a organização geográfica das comunidades.

Certamente Gottmann e Sorre caminham juntos quanto a percepção de que a circulação cria, porém ocorre entre eles uma oposição quanto a proposição da ideia de circulação criadora. Logo, para Gottmann este ato é criador de instabilidade e diferenças do e no espaço, enquanto para Sorre, a circulação é criadora de equilíbrio e uniformização do ecúmeno. Portanto, os resultados provocados pela circulação criadora são opostos.

A circulação permite, assim, organizar o espaço e é durante esse processo que o espaço se difere. Os mecanismos desse processo são facilmente desmontados, seguindo as principais vias de circulação e formando cruzamentos onde essas estradas se cruzam (GOTTMANN, 1952, p. 215).

Inversamente para Sorre

Todas as zonas agrícolas do globo foram tocadas por essa imensa transformação. Os exemplos citados são suficientes para destacar o sentido geral: ela concorreu para atenuar as diferenças no interior de cada zona. A circulação é um instrumento de uniformização do globo (SORRE, 1984, p. 114).

Da mesma forma como os dois autores anteriores, Marx constrói riquíssimas formulações referentes à circulação, porém, é bom lembrar que sua abordagem está vinculada ao capital. É importante salientar que serão levantadas algumas

interpretações necessárias para este trabalho, referentes ao pensamento do autor sobre a circulação. Inicialmente, é necessário frisar que não se entende Marx como um circulacionista, todavia percebe-se em suas obras¹⁸ o valor que ele transfere à circulação, *“De tudo o que foi dito, segue-se que a circulação aparece como processo essencial do capital. O processo de produção não pode ser recomeçado antes da transformação da mercadoria em dinheiro”* (MARX, p. 2011). Essa importância sem dúvida pode ser apreendida na unidade do capital, já que essa unidade também é contida da circulação. Deste modo, é coerente pensar que, o capital só é capital também em circulação, é justamente isso que a sua fórmula D-M-D' expressa.

O ciclo do capital só se desenrola normalmente enquanto suas distintas fases se sucedem sem interrupção. Se o capital estaciona na segunda fase D-M, o capital monetário se enrijece como tesouro; se estaciona na fase da produção, tem-se, de um lado, que os meios de produção restam desprovidos de qualquer função e, de outro, que a força de trabalho permanece ociosa; se estaciona na última fase M'-D', as mercadorias não vendidas e acumuladas bloqueiam o fluxo da circulação. (MARX, 2014, p. 132).

Deste modo, o ciclo do capital – D-M-D' – é o processo marcado pela manifestação da circulação, pelo momento de sua interrupção, denominada de produção, e retomada da circulação. Aparentemente, a circulação, nessa expressão, apresenta-se como ato central¹⁹, mas não é isso, é a produção que é a sua engrenagem, enquanto a circulação é o movimento formal que realiza o capital, pois se o dinheiro, a matéria e a mercadoria não estiverem no movimento de metamorfose, não há capital. Isso mostra que a circulação e a produção no ciclo do capital estão e são organicamente inseparáveis.

Dando continuidade, em Marx, diferente de Gottmann e Sorre, entende-se que a circulação é marcada por períodos históricos, neste caso quando se tem em determinado momento do tempo M-M, sucedendo para M-D-M e, em sequência D-M-D', entende-se que é possível vislumbrar a manifestação da circulação na história, ou, então, o tempo sendo marcado pela história da circulação.

Para explicar essa interpretação pressupõe-se que a história da circulação não é a mesma entre as sociedades humanas, isto fica nítido nas relações de troca, pois em determinado momento do tempo, o que existe nos extremos são indivíduos

¹⁸ As obras de Marx referidas neste trabalho são: Grundrisse, 2011; O Capital Livro I, 2017 e O Capital Livro II, 2014.

¹⁹ Essa é a percepção que Sorre e Gottmann manifestam sobre a circulação.

trocadores de mercadorias, o que circula para ser trocado “*são valores de uso de um tipo por valores de uso de outro tipo*” (Marx, p. 114, 2014). Porém, a partir do momento em que passa a existir, de um lado o vendedor, e de outro comprador de mercadoria, percebe-se uma diferença e uma oposição em relação à anterior, pois o que passa a circular são valores de troca, os quais são mediados pelo dinheiro. A comparação dos dois casos revela o seu significado histórico, já que em um determinado momento do tempo ela assume uma forma simples, e em outro assume um caráter ampliado, lembrando que a primeira, necessariamente não deixa de existir, o que acontece é que a segunda se torna hegemônica, portanto, ocorrendo uma combinação.

Dando seguimento a interpretação, compreende-se que em M-M e M-D-M a natureza e o trabalho humano são suficientes para alcançar as satisfações e a existência dos distintos grupos humanos. No entanto, em D-M-D', da mesma forma que a sociedade mantém a necessidade da natureza e do trabalho abstrato, contudo acrescenta-se de maneira indispensável o trabalho objetivado como portos e hidrelétricas. Essa natureza metamorfoseada em portos, estradas e ferrovias, quando coloca-se em relação sinaliza o significado espacial da circulação. Todavia, percebe-se outro elemento, provavelmente, mais simbólico, o movimento.

Além de ser possível interpretar o significado histórico e espacial da circulação do capital, Marx concomitantemente faz a demonstração do capital na circulação. Neste sentido, D-M-D' serve de modo prático para desvendar que o capital na circulação é metamorfose, neste ponto Marx rompe com ideias clássicas e contemporâneas que vislumbram a circulação, na perspectiva de deslocamento, algo puramente mecânico. Neste aspecto, o algo anterior tem que passar por um processo “embrionário”, que envolve duração e sucessão, para se tornar algo novo, isto é, a primeira metamorfose corresponde a primeira fase da circulação (D-M).

Mediante essa metamorfose real, as mercadorias retiradas do mercado no primeiro estágio D-M são substituídas por uma mercadoria material e valorativamente diferente, que agora funciona como mercadoria e tem, portanto, de ser realizada e vendida. O processo de produção aparece, assim, apenas como uma interrupção do processo de circulação do valor de capital, que até o momento só percorreu sua primeira fase D-M. Ele percorre a segunda e conclusiva fase M-D depois de M ter sido modificada em sua matéria e seu valor (MARX, 2014, p. 124).

A metamorfose que se processa nos diferentes tipos de circulação, segundo Marx, assume conteúdos e finalidades diferentes. Mediante a isso, M-M e M-D-M

assumem um caráter qualitativo, já que a sua finalidade é satisfazer necessidades de sobrevivência, enquanto a D-M-D' é quantitativa, uma vez que a sua intenção final, no ato da circulação, não é trocar dinheiro por dinheiro, porém retirar da circulação dinheiro acrescido, que deriva do dinheiro inicialmente investido. Desta forma, na percepção dele, a metamorfose do objeto – utilidade, estado e aparência – em outra coisa não seria possível sem a circulação, isto é, a transformação da matéria se realizaria a partir deste ato.

Neste ponto, segue um importante entendimento para o trabalho, a ideia de que o capital na circulação é metamorfose. Essa metamorfose não significa somente a transformação da matéria em mercadoria, algo interno ao processo produtivo nas formas de produção, o lugar também é metamorfoseado. Isso significa que ela é algo mais abrangente, vinculado a produção espacial, esse fato nos remete ao pensamento de que os lugares são construídos mediante uma determinação. Assim, o capital na circulação se manifesta empiricamente na realidade por meio de sua base objetiva²⁰ e esse fato interfere na vida dos homens em sociedade. E por ele apresentar base objetiva é possível aplicar os princípios geográficos²¹.

Deste modo, este capital na circulação, o qual se metamorfoseia, está localizado. Isso ocorre em virtude dele fazer parte de um campo de relações, as quais estão determinadas por um sujeito distante. Além disso, por ele apresentar uma extensão lhe é permitido ser cartografado e expressar uma escala mundo. Mas não somente isso, o capital em circulação encadeia conflitos, já que metamorfoseia as bases materiais que determinados seguimentos de classe usam como condição para construir a materialidade de existência de sua vida. Do mesmo modo que a circulação realiza a metamorfose do capital e o conflito, ela também realiza as desigualdades regionais e locais, a pobreza e a desapropriação da natureza sobre a posse ou domínio de determinados segmentos de classe.

Por certo, no tocante ao debate da temática circulação, é importante ressaltar que Gottmann, Sorre e Marx apresentam tênues aproximações, principalmente entre os dois primeiros, todavia fortes distanciamentos entre os dois primeiros e o terceiro.

²⁰ Anteriormente se falou em ciclo do capital, nesta circunstância se entende o ciclo definido por estágios e em cada estágio acontece uma metamorfose no lugar onde ele se manifesta empiricamente, se ele é dinheiro comprando mercadoria (D-M) e essa mercadoria é: meio de produção e força de trabalho, isso significa que, se o local não detém essa base é necessário que ocorra a concentração dessa mercadoria (força de trabalho e meios de produção) nesse lugar, este fato transforma a realidade, essa interpretação serve também para as demais fases.

²¹ Os princípios geográficos insinuados se referem a: localização, extensão, distância etc.

Neste sentido, aproximam-se quando identificam e entendem a relevância da circulação em suas obras, que pode ser observada quando abordam as seguintes temáticas: divisão e organização do espaço; evolução do gênero de vida; o capital.

Igualmente se aproximam quando destacam que quanto maior a velocidade empreendida ao movimento, por meio do desenvolvimento de tecnologia, mais rápido acontece a metamorfose do objeto e a renovação política, ideológica, técnica e econômica da sociedade. Assim como da organização de sua unidade territorial. Com relação a este aspecto – velocidade – Gottmann nomeia os facilitadores²² da circulação como sistemas de movimento, já Sorre de sistemas técnicos e Marx de condição física de troca.

Porém, diferenciam-se quando Sorre e Gottmann percebem a circulação como mediação entre lugares²³ equidistantes. Para Marx ela que é mediada, ou, então, quando se compara os conceitos sobre circulação, fundamentalmente, esses autores dão definições diferentes para essa categoria. Sendo assim, Gottmann e Sorre entendem que a circulação é criadora, ilustrando a capacidade de provocar a existência de algo, como partindo do nada, sobressaltando um aspecto mecânico. Por outro lado, Marx entende que ela é realizadora, elucidando-a como um aspecto prático, não é material nem mecânico, mas certamente apresentando um caráter real, o ato de transformação material. Diante disso, circulação para Sorre e Gottmann é movimento mecânico de algo que acontece de um lugar para outro, essa ideia dos dois autores, para Marx é compreendida como curso ou deslocamento, pois, verdadeiramente, para o autor, a circulação é o movimento transformador do algo.

E este entendimento dado por esses autores é essencial para definir a base conceitual sobre circulação para este trabalho. Diante disso, ela não pode ser criadora, porque não é autodeterminada, fato que não a conduz para sua autorrenovação, ou melhor, ela não é um ente que puxa para si mercadorias, ideias e homens, pelo contrário, ela sempre precisará da presença de um sujeito, localizado nos extremos para alimentá-la, pois precisa de um mediador para fazer movimentar suas “engrenagens” de transformação.

²² Esses facilitadores são as redes e seus nós, como: estradas e estações rodoviárias, ferrovias e estações ferroviárias, aerovias e aeroportos e a invenção de tecnologias como os motores, combustíveis, veículos, hardware etc.

²³ Entende-se o lugar como o onde, isto é, a síntese da objetivação do trabalho propositalmente determinada por sujeitos distantes, em que estão os sujeitos das respectivas relações de conflitos.

Partindo dessas ideias, primariamente pressupõe-se que a circulação seja importante por nela acontecer o fluxo ou ser o próprio fluxo de coisas materiais e imateriais, e por estar contida dos veículos que transportam essas coisas, mas compreendê-la e torná-la relevante unicamente nessa perspectiva é obscurecer, reduzir e tornar superficial o seu entendimento, já que esta proposição exalta a variação espacial e temporal da posição de um objeto a partir de um lugar, que é o aspecto mecânico do movimento, ou seja, o deslocamento. Acrescenta-se, também que, nesta compreensão, a circulação é vista como um ato ordenado²⁴ e quantitativo²⁵, exercendo a função de transporte e balizadora da produção e dos comportamentos de investimentos do mercado em obras de infraestrutura, reconhecidos na geografia como fixos.

Certamente, o conceito de circulação pretendido para este trabalho está para além dessa compreensão acima. Neste sentido, desprende-se da ideia de que ela seja um fluxo ou uma fluidez, para se vincular à compreensão de que ela é o movimento que realiza a existência concreta de um novo objeto. De fato, concebe-se que a circulação é o ato, o movimento de realizar algo, não de mover coisas, pois é somente quando os elementos, externos a ela, são submetidos ao movimento de metamorfose (circulação) que se tem a conversão, a transformação qualitativa desse elemento em outro algo, não somente na esfera da economia, mas, inegavelmente, ampliando essa perspectiva, também na cultura, arte, religião ou na política. Em suma, tudo se realiza na circulação.

Com certeza, a sua capacidade de realizar torna-se vital para qualquer sujeito localizado em um dos extremos, e que atua em uma dessas esferas sociais. Assim, a existência concreta do algo novo para o sujeito torna-se real, também, na circulação, isto é, a circulação é o movimento prático necessário para efetuar a sucessão da matéria e, em um olhar mais amplo, mudar o ente ou as ideias. É deste modo que, por exemplo, o dinheiro se metamorfoseia em mercadoria e esta última em dinheiro ampliado, ou as chapas de aço em barco, o tijolo em prédio ou o rio em via. Essa nova existência é materialmente percebida porque é contida de extensão e ocupa uma

²⁴ A ideia de movimento ordenado utilizada neste trabalho remete ao conjunto de etapas consecutivas que acontecem no interior de uma cadeia produtiva.

²⁵ Entende-se como movimento quantitativo os índices numéricos como: transporte de toneladas, quilômetros percorridos, capacidade de suporte de carga de uma via de circulação etc.

área. Por certo, a circulação é um ato vital, porque é movimento²⁶, esse entendimento é importante, porque na ideia de movimento está contida a metamorfose, desta forma se tem a possibilidade de sair da quantificação e alcançar o qualitativo, que se acredita ser o verdadeiro conteúdo potente da ideia de circulação.

Porém, a situação se complica quando há o movimento qualitativo, ou seja, aquele movimento que não é quantificável, porém é substantivo ao ser dos entes, ou melhor, essencial a estes. Esse movimento está relacionado ao ser que deixa de ser o que é para se tornar um novo ser (MARTINS, 2014, p. 44).

Deste modo, se a circulação é metamorfose do capital, os atos de manutenção (produção das condições materiais) e de afeto (transformação da materialidade existente) acontecem no movimento, isto é, para a manutenção de um sujeito é necessário que o outro e seu meio sejam afetados – metamorfoseados – pelos elementos que a circulação carrega desse sujeito. É mediante o levantamento desta evidência que se sustenta que a circulação, como metamorfose, carrega em si um ato político, já que essa metamorfose vai garantir as condições geográficas (materiais) de existência do capital e seus capitalistas.

Com base nisso, pensa-se que não tem como separar circulação da produção e reprodução do modo de produção capitalista e sua classe hegemônica. Deste modo, presume-se que além da circulação ser um ato econômico, igualmente é expressão política, porque realiza ordem, e essa disposição é uma motivação orientada por um ou mais de um sujeito, afetando outros indivíduos. Para exemplificar essa ideia utilizaremos o segundo e terceiro estágio do ciclo do capital em seu conjunto D–M....P...M'–D'.

Decerto que o segundo e o terceiro estágio, que é o capital produtivo e o capital-mercadoria, ambos exigem elementos físicos, que são as bases objetivas de uma sociedade. Assim, é necessária uma área para a instalação da unidade produtiva; construção de um setor de distribuição – portos, aeroportos, estações de trem, armazéns –, de deslocamento – pontes, estradas, ferrovias, hidrovias –, de comunicação – telefonia e internet–, energia –hidroelétrica e termoelétrica – e serviço – de transporte, bancário, energia, contabilidade, engenharia, jurídica, cartório etc. –. A unidade, entendida como a parte física, e a combinação, vista como a relação de

²⁶ Anteriormente negou-se a perspectiva de que a circulação é deslocamento de matéria, em razão de se entender que é mais coerente aproximá-la à ideia de movimento qualitativo, já que nesta é presente a metamorfose.

tudo isso, resulta na produção de uma ordem. Esta poderia ser interpretada como o momento da relação entre a escala mundo/nacional, com a escala imediata que é a do lugar. Assim, essa ordem que se estabelece, que é o capital em circulação, é política, porque põe em jogo a existência de sujeitos distintos que estão situados nessas escalas. É por essa razão que se torna relevante o auxílio do pensamento de Martins (2016), sobre a ideia de existência. Nesse debate, o autor oferece pistas que servem de base para entender que as tais motivações que, animam e tornam objetiva a existência, também são contidas de política.

A geografia ou o geográfico, enquanto fundamento, é algo que se estabelece a partir da relação sociedade/natureza. Ou seja, tanto no sujeito como no objeto a relação entre sociedade e natureza se traduz numa ordem espaço-temporal dos elementos que resultam da relação. Quando a relação ocorre, uma determinação fundamental da existência ganha sentido em ato e potência. Surge a ordem tópica da e na existência humana (MARTINS, 2016, p. 64).

Deste modo, Martins (2016), deixa claro que o primeiro momento no qual se manifesta a ordem tópica – duração –, é na relação sociedade-natureza, já que nesta relação a sociedade define, por exemplo, o seu local de morada, trabalho e de caça. Porém, essa primeira ordem não é definitiva, porque a partir do momento em que a circulação do capital a toca, carregada de motivações²⁷, ocorre a sua instabilidade e, conseqüentemente, a sucessão desta primeira em segunda, terceira etc., e, certamente, quantas forem necessárias para garantir a existência, tantas vão acontecer. A interpretação do debate levantado por Martins permite ressaltar que a existência e o onde – lugar em que se estende e se realiza a existência – não são aleatórios, por isso, ela é ordem e é política. Deste modo, o capital em circulação acontece de forma proposital, afetando a existência dos sujeitos²⁸ para existir no lugar em que estes existem.

É necessário frisar que a circulação do capital em forma de espiral, além de indicar que seu movimento é perpétuo, também ilustra um movimento em escala planetária. Da mesma forma, é indispensável ressaltar que a análise da área de estudo permitiu entender que a circulação, sob o modo de produção capitalista, pode ser interpretada como: a circulação do capital, que na prática seria o deslocamento de

²⁷ A motivação é um ato político que parte de uma classe, para determinar a objetivação de sua existência em outro lugar e, também, o comportamento e as ideologias do outro.

²⁸ Os sujeitos levantados neste trabalho são representados por comunidades quilombolas, moradores de bairros, povos indígenas que dependem da pesca.

mercadorias e sua metamorfose; e o capital em circulação que seria a expansão e distribuição geográfica de suas forças produtivas, ocasionada pela contradição da produção, a concentração e acumulação do capital em um determinado lugar e a metamorfose do lugar.

À vista disso, entende-se que o capital em circulação é, ao mesmo instante, um ato temporal²⁹ e material³⁰, pois se desenvolve no decorrer da história, produzindo nos lugares, todas as condições universais da produção. Ressalta-se mais uma vez que tanto na circulação do capital quanto no capital em circulação constata-se a metamorfose. Igualmente, é indispensável frisar que a circulação não é um ato autônomo, independente, ela depende de animação, para realizar a sua função que é realizar o capital. A saber: são os sujeitos e sua produção, localizados em lugares diferentes, que injetam os elementos externos³¹, para serem deslocados por meio dos sistemas físicos de troca e, assim, sofrerem o movimento de metamorfose.

Após todo esse esforço, pensa-se que há nas proposições dos autores sentido e relevância conceitual, entretanto, a ideia de circulação de Marx apresenta maior potência para este trabalho. Deste modo, a circulação no pensamento de Gottmann e Sorre, mesmo apresentando uma beleza sonora e imaginativa, ela não é criadora, porque ela é submetida à produção. Sobretudo, seguindo a proposição de Marx, ela é realizadora ou metamorfose.

Assim, a metamorfose projetada pelo capital em circulação sobre o onde, só existe porque um sujeito está movimentando-se e, também, porque esta metamorfose está contida das dimensões: tempo, espaço e relação. É isso que permite o seu estudo de forma objetiva, a partir de uma compreensão ou consciência geográfica. E essa consciência é verdadeira em razão da realidade metamorfoseada está contida de geografia, já que é possível localizar e representar os objetos que surgem dessa metamorfose, e porque igualmente identifica-se uma distribuição, assim como uma duração, sucessão, diferenciação e coabitação.

Em suma, os novos elementos que surgem da metamorfose do capital em circulação, impostos na realidade metamorfoseada, são estratégicos para afirmar a

²⁹ Ressalta-se que a ideia de ato temporal, não é entendida de forma linear ou sequencial, mas, sim, como resultante de seu desenvolvimento histórico contraditório, ocasionado pela própria produção.

³⁰ Entende-se que é um ato material, em razão da contradição material entre produção e distribuição, localizável em determinados lugares.

³¹ Entende-se como os elementos externos injetados na circulação, tais como: o minério, a madeira, o carro, o óleo de cozinha, os combustíveis, os calçados, as roupas, ideias para induzir o consumo etc.

hegemonia do capital em movimento. Esta circulação, não estão de forma dual, mas de maneira relacional e combinada. Ademais, essa transformação não é somente material, isto é, a substituição de uma forma por uma outra, mais também na maneira de se relacionar com a própria natureza. De igual modo, é qualitativa, porque acontece a requalificação do uso dos elementos que compõe a natureza.

Verificou-se até aqui que a base da existência e das transformações parte do algo concreto, a matéria e que, a outra objetivação que surge dessa transformação da matéria se realiza na circulação. Porém, as pesquisas revelam que, para que tudo isso aconteça também é necessário, um outro ato, a apropriação.

1.3 A apropriação da natureza: o rio como manifestação empírica da apropriação material

No primeiro tópico Marx define a natureza de forma material. De acordo com ele, tanto a produção social quanto a sua produtividade depende essencialmente da apropriação da natureza, isto é, do próprio homem e do substrato material, o qual está em seu entorno. A natureza sem uma manifestação empírica não adquire dimensão material nem conhecimento objetivo, a mesma coisa vale para a apropriação. Então, quando um indivíduo ou um grupo social se apodera da natureza, na verdade, ele está apropriando-se de algo material, em outras palavras, de sua manifestação empírica.

O trabalhador não pode criar nada sem a natureza, sem o mundo exterior sensível. Ela é o material no qual o seu trabalho se realiza, no qual este é ativo, a partir do qual e por meio do qual produz. Porém, tal como a natureza fornece o *meio de vida* do trabalho, no sentido de que o trabalho não pode *viver sem* objetos nos quais se exerce, assim a natureza fornece por outro lado também o *meio de vida* no sentido estrito; a saber, o meio da subsistência física do próprio *trabalhador*. (Marx, 2015, p. 306).

Neste sentido, Marx (2017), deixa subentendido, porém, de forma esclarecedora, que a apropriação da natureza pelo homem, acontece porque ela apresenta duas condições naturais fundamentais, que são importantes para a reprodução material da vida e para a produção de mercadorias, a saber: ela é, ao mesmo tempo, riqueza natural de subsistência e riqueza natural em meio ao trabalho. Por isso, que neste último caso, as intenções humanas transformam a natureza em uma propriedade privada.

Diante do exposto, o rio Amazonas levanta-se como realidade fenomênica de representação objetiva da natureza, com materialidade e funcionalidade suficientemente palpável para sua apropriação, uma vez que ele congrega aspectos físicos passíveis de verificação, entendidos a partir de um conhecimento lógico e que, na continuidade serve para explicar a sua existência e, ao mesmo tempo, justificar a sua apropriação econômica.

Mediante a isso, essa apropriação da riqueza, levantada por Marx, usando como referência o rio Amazonas, manifesta-se: por meio do uso tradicional, que cotidianamente suas populações, ribeirinhas, indígenas, quilombolas e cidades, fazem ao pescar, tomar banho, lavar roupas, entre outros e através do uso econômico que determinado segmento de classe faz ao transformá-lo como meio de trabalho, para deslocar mercadorias, marcas globais e para expandir as relações capitalistas na região, como é possível verificar na fotografia 01 a seguir.

Fotografia 01 – Supermercado flutuante da Nestlé Brasil



A imagem ilustra a habilidade comercial da empresa Nestlé ao realizar o experimento ambulante fluvial: do comércio de suas mercadorias e a divulgação de sua marca. Essa ação percorreu 18 municípios paraenses, localizados nas mesorregiões do Marajó, Nordeste Paraense, Metropolitana de Belém e do Baixo Amazonas.

Fonte: G1 Globo – Economia e negócios.

É por meio da conquista desse mundo material, que corresponde a apropriação do canal, dos peixes, das margens, da água, da profundidade, do curso do rio, que os diferentes indivíduos conseguem existir como classe no Baixo Amazonas Paraense. Essa apropriação que transforma o mundo natural em bens, pode ser apreendida de diversas maneiras, pois cada formação socioespacial desenvolve seus métodos para tomar posse das riquezas da natureza. Assim, a construção de um complexo portuário as margens de um rio e a construção de um

trapiche as margens dele, são demonstrações distintas de técnicas utilizadas para a apropriação da natureza. Esses objetos expressam conhecimentos, forças gastas, civilizações, ritmos, estética, tempos e formas de relação com o mundo material, em que cada um corresponde e satisfaz as necessidades dos indivíduos que os constrói.

Entretanto, as duas formas distintas de apropriação quando analisadas de forma comparativa revelam contradições sociais, desse modo, enquanto o trapiche é de uso comum dos comunitários ou de um agrupamento familiar, não sendo determinado por um único proprietário, por outro lado, o porto é o inverso e, em muitos casos, o dono está distante do lugar onde o objeto está localizado.

Portanto, duas considerações se levantam: a) a transformação do rio Amazonas a partir de sua apropriação ocorre por meio da *“energia física e espiritual dispendida pela atividade vital dos homens”* (SILVEIRA, p.50, 1989). Quando Silveira (1989), levanta esse pressuposto, ele aponta para a ideia de que o homem trabalha pensando. Assim, as pesquisas permitiram entender que essa energia física é a força muscular e indispensável, projetada pelo trabalhador, sobre o objeto apropriado por segmentos de classe, para produzir portos ou criar trapiches, enquanto, a energia espiritual se resume no conhecimento adquirido pelo indivíduo para realizar algo, neste caso, nos referimos ao senso comum e à ciência; b) o uso da força para se apropriar de algo está presente em qualquer formação social, assim como o uso do senso comum. Por outro lado, o uso do conhecimento científico combinado com as leis desenvolvidas pelo Estado moderno é um fato do mundo burguês. Assim, entende-se que a participação do Estado é indispensável e decisiva para o capital, no tocante da apropriação da natureza, já que ele cria instituições e elabora um conjunto de leis para assegurar a modernização conservadora, assim como relatórios de diagnósticos, avaliação e técnicos sobre o rio. Dessa forma, cria-se a planificação espacial³², mostrando-se de extrema eficácia. É com base nessas duas considerações que se entende que, o capital tem sua maneira de dominar e se apropriar da natureza.

1.3.1 O conhecimento do rio Amazonas: a apropriação real da natureza

O capital só se apropria daquilo que ele conhece objetivamente, daquilo que pode contribuir para a sua reprodução ampliada e, ao mesmo tempo, manter a sua

³² Henri Lefebvre, 2000.

existência. O fundamento de sua apropriação é a matéria, pois ele apropria-se do que existe. Entretanto, o fato de existir, não significa que esse algo concreto seja suficientemente real para ele tomar posse. Neste sentido, é necessário ir para além do aparente, pois aquilo que se percebe como expressão verdadeira da realidade, nem sempre é verdadeira. Assim, a matéria, até o momento vista como possibilidade, só se torna real para o capital por meio de sua verificação, estudo e análise e isso dá-se por meio da certeza científica. Essa postura permite ao capital conhecer o objeto.

É a partir do momento em que se conhece objetivamente o objeto da natureza e, conseqüentemente, seguido de a sua apropriação, que se torna possível o estabelecimento de uma ordem tópica³³, isto porque se identifica que a qualidade do fenômeno estudado é favorável para que o fato ocupe um lugar.

Diante do exposto, para o rio Amazonas e seus afluentes serem alcançados pelos objetos, que produzem e escoam em escala global, assim como pelos fluxos globais, cujo preço é definido pela oferta e procura internacional contemporâneos, a suposição é que foi necessário conhecer a sua geomorfologia fluvial. Deste modo, por meio do uso da lógica matemática, contida nessa área do conhecimento; da técnica de medição de massas de água e outros, que se tem a probabilidade de revelar, de forma quantitativa e qualitativa, a virtude econômica do rio Amazonas e seus afluentes (negro, madeira, tapajós e trombetas). Os resultados obtidos transmitem certezas e evidências, suficientemente, confiáveis e sólidas. Os quadros 02 e 03 ilustram o uso da matemática e das técnicas na produção de resultados confiáveis.

Quadro 02 – A lógica matemática e a metrificação das qualidades de um rio

Objetividade	Determinações
Fórmula utilizada para verificar se o fluxo do rio é turbulento corrente ou encachoeirado.	$F = \frac{v}{\sqrt{gD}}$
Fórmula utilizada para calcular a velocidade das águas de um rio.	$V = C\sqrt{RS}$
Fórmula utilizada para calcular vazão, profundidade. Salieta-se que apesar da fórmula possibilitar o cálculo da profundidade, o mais coerente é o uso da batimetria, em razão do leito de um rio não ser uniforme.	$Q = (w.h).V$ ou $Q = A.V$
Fórmula utilizada para calcular a sinuosidade dos rios amazônicos.	$\text{Sin} = \frac{L}{Lt}$

Fonte: Christofolletti, 1980 e Carvalho, 2008, ANTAQ, 2013. Elaboração: Cordovil, G.

³³ Termo usado por Martins, nas aulas de pós-graduação, para designar que os indivíduos nas suas relações diárias de existência estabelecem o onde, a ordem tópica: o morar, trabalhar, caçar, a instalação de portos ou indústrias, sendo que essa ordem obedece a uma razão, isto é, as coisas estão onde estão por algum motivo.

Quadro 03 – Técnica usada para medir massas de água superficiais

Técnica	Algumas qualidades
Batimetria	É expressa cartograficamente por curvas batimétricas que unem pontos da mesma profundidade com equidistâncias verticais.
	Usada para garantir a segurança e a eficiência do tráfego de embarcações.
	Cria a modelagem 3D com a apresentação da morfologia, textura e forma do relevo dos mares, lagos ou rios.
	Equipamentos utilizados: o prumo de mão, a máquina de sondar e as estádias ou sensores acústicos (ecobatímetro monofeixe ou multifeixe), sensores eletromagnético espacial ou aerotransportado.

Fonte: GeoUrbe 2005 e krueger 2017. ; Elaboração: Cordovil, G., 2018.

Da mesma forma que se entende que o capital precisa de certezas para estabelecer uma ordem tópica, também compreende-se que as investigações realizadas para o alcance dessas certezas são conduzidas pelo Estado. Assim são criadas as instituições em forma de autarquias, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Agência Nacional de Águas (ANA) e de órgãos – Ministério dos Transportes – para cumprir um duplo papel, neste caso, levantar dados, apurar, ilustrar e representar para gerar informações racionais.

Para confirmar a hipótese de que o Estado participa decisivamente na elaboração de um banco de dados georreferenciados, sobre determinadas manifestações fenomenológicas da natureza, destaca-se o projeto RADAM na década de 70 e o plano nacional de aviação de 1973, todavia, se utilizará os estudos empreendidos pela ANTAQ sobre a navegabilidade em determinadas hidrovias do território brasileiro, que se encontram catalogados em forma de relatórios e diagnósticos técnicos.

Estes estudos têm a intenção de levantar um quadro sobre os aspectos físicos dos rios, os quais podem afetar ou não a navegabilidade comercial de larga escala no interior do território brasileiro. Assim, utilizando-se de metodologias, técnicas, ferramentas e da ciência, a ANTAQ faz um diagnóstico técnico detalhado de cada trecho do rio Amazonas e de seus principais afluentes, para poder chegar a uma conclusão sobre a navegabilidade deles. Esse procedimento, segundo a ANTAQ (2013), permitiu conhecer as atuais condições de navegabilidade e entender de que forma isto poderia interferir no transporte hidroviário interior.

Com base nesta segmentação, foi criado um banco de dados geoespaciais (BDG), alimentado com as informações e dados coletados e com os

resultados obtidos para cada trecho de 10 km, criando-se um ambiente propício para a futura etapa de processamento de dados. (ANTAQ, p. 33, 2013)

Nesta perspectiva, a ANTAQ define a metodologia para o diagnóstico das condições de navegabilidade: delimitação da área de estudo; seleção das variáveis; coleta, processamento e análise de dados; composição de indicadores (valores que variam de 1 a 5) e uma classificação que sempre estará entre estes extremos. Esta metodologia cria um banco de dados de navegabilidade para a navegação interior comercial. O quadro 04 ilustra alguns critérios usados na metodologia.

Quadro 04 – critérios de verificação das condições de navegabilidade do rio Amazonas e seus principais afluentes, 2013.

Variáveis físicas	Intervalos mensuração das variáveis	valores	Classificação
Profundidade mínima	As amostras (dados) foram coletadas a cada intervalo (trecho) de 10 km da extensão do curso do rio.	1	Muito boa
Largura mínima		2	Boa
Sinuosidade		3	Média/Razoável
Energia		4	Ruim
Anteparos naturais	A cada 10 km se estabelece trechos: o rio madeira em toda sua extensão obteve um total de 22 trechos, enquanto o rio Jari foi subdividido em 16 trechos.	5	Muito ruim
empecilhos físicos			
Tipo de leito			
Assoreamento			

Fonte: adaptado, ANTAQ, 2013. Elaboração: Cordovil, G., 2018.

Por meio do uso desses critérios, a ANTAQ propõe quantitativamente e qualitativamente o panorama da navegabilidade dos rios. As tabelas de 01 a 05 e os quadros de 04 a 09 ilustram o panorama econômico que cada rio pode apresentar.

Tabela 01 – classificação e valoração da variável profundidade mínima – 2013

Trecho com Profundidade mínima	Potencialidade à navegação	Valor
Maior que 4 m	Muito Bom	1
Entre 3 e 4 m	Bom	2
Entre 2 e 3 m	Médio	3
Entre 1 e 2 m	Ruim	4
Menor que 1 m	Muito ruim	5

Fonte: ANTAQ, 2013.

A lógica matemática estabelecida pela ANTAQ, na tabela 01, expõe de forma bem didática as profundidades mínimas que o canal de um rio deve apresentar para que nele possa acontecer a navegação comercial de larga escala, neste aspecto,

essas medidas remetem ao grau de acessibilidade e, igualmente, orienta que tipos e calados de embarcações devem circular pelos rios. De posse disso, as empresas teriam possibilidade de calcular a quantidade de carregamento em toneladas, os seus custos e lucros.

Tabela 02 – Classificação e valoração da variável largura mínima – 2013

Largura mínima do trecho de rio	Potencialidade à navegação	Valor
$L_{min} > 100 \text{ m}$	Muito bom	1
$75 < L_{min} \leq 100 \text{ m}$	Bom	2
$50 < L_{min} \leq 75 \text{ m}$	Médio	3
$L_{min} < 50$	Muito ruim	5

Fonte: ANTAQ, 2013.

De acordo com a ANTAQ (2013), o estabelecimento desses critérios da tabela 02 elucidam a qualidade econômica dessa variável, por meio de sua análise se estabeleceu classificações para determinados trechos afunilados e demasiadamente estreitos para a navegação de comboios comerciais. A relevância desse tipo de classificação é determinante para a segurança do tráfego, como manobra das embarcações e desvio de outros veículos aquaviário durante o percurso, já que uma embarcação pode ultrapassar as dimensões de 23m de largura por 120m de comprimento.

Tabela 03 – Classificação e valoração da variável sinuosidade (condição I – caso o trecho seja menor ou igual a 100 m) – 2013

Sinuosidade	Potencialidade à navegação	Valor
$\text{Sin} \leq 1,25$	Muito Bom	1
$1,25 < \text{sin} \leq 1,50$	Bom	2
$1,50 < \text{sin} \leq 1,75$	Médio	3
$1,75 < \text{sin} \leq 2$	Ruim	4
$\text{Sin} > 2$	Muito ruim	5

Fonte: ANTAQ, 2013.

Tabela 04: Classificação e valoração da variável sinuosidade (condição II - caso a largura no trecho seja maior que 100 m) – 2013

Sinuosidade	Potencialidade à navegação	Valor
$\text{Sin} \leq 1,33$	Muito Bom	1
$1,33 < \text{sin} \leq 1,66$	Bom	2
$1,66 < \text{sin} \leq 2$	Médio	3
$2 < \text{sin} \leq 2,5$	Ruim	4
$\text{Sin} > 2,5$	Muito ruim	5

Fonte: ANTAQ, 2013.

Os dados das tabelas 03 e 04 sobre a sinuosidade, revelam que quanto mais um rio apresenta-se sinuoso mais se estende as distâncias entre os pontos de saída e chegada. Pode-se destacar que a partir dos valores maiores que dois, o cenário começa a se tornar crítico e indesejável comercialmente. Neste sentido, quanto mais o curso do rio aproxima-se de um traçado em linha reta, melhor são as condições para o transporte de grandes cargas comerciais.

Tabela 05 – Classificação e valoração da variável energia – 2013

Declividade (Decl.)	Energia	Potencialidade à navegação	Valor
Decl. ≤ 0,025%	Baixa	Muito Bom	1
0,025% < decl. ≤ 05%	Média	Médio	3
decl. > 0,05%	Alta	Muito ruim	5

Fonte: ANTAQ, 2013.

A elaboração desta informação contida na tabela 05 propõe a declividade necessária que o rio deve apresentar para a navegação comercial interior de longo curso e de cabotagem, identificando aquelas prejudiciais a esse tipo de navegação.

Quadro 05 – Classificação e valoração da variável anteparos naturais – 2013

Categoria	Potencialidade à navegação	Valor
Ausência de empecilhos naturais relevantes.	Muito Bom	1
Existência de anteparos naturais que dificultem a navegabilidade, tais como: ilhas fluviais, bancos de areia e afloramentos rochosos pontuais (Pedrais).	Razoável	3
Existência de anteparos que impossibilitem ou impeçam a navegação, tais como: cachoeiras, corredeiras, extensos afloramentos rochosos.	Muito ruim	5

Fonte: ANTAQ, 2013.

Identificar e georreferenciar os trechos que concentram essas variáveis do quadro 05 é importante para localizar e analisar os riscos e a segurança comercial, social e ambiental da navegação, já que estes elementos naturais podem ser a causa

de acidentes e avarias no casco das embarcações, fato que pode provocar o afundamento dos navios no leito dos rios.

Quadro 06 – Classificação e valoração da variável empecilhos físicos – 2013

Classe Empecilhos Físicos à navegação	Potencialidade à navegação	Valor
Ausência de empecilhos físicos.	Muito Bom	1
Presença de barragem com eclusa não limitante ou ponte não limitante.	Bom	2
Presença de barragem com eclusa limitante ou ponte limitante ou ponte sem informações.	Médio	3
Mais de uma ponte limitante.	Ruim	4
Barragem sem eclusa.	Muito ruim	5

Fonte: ANTAQ, 2013.

Semelhante às informações do quadro 05, a ANTAQ também detecta os empecilhos humanos. Diante disso, ela identifica quem são esses obstáculos, qualidade e o grau de interferência destes nas atividades comerciais. Assim, para a ANTAQ, a ilustração do quadro 06 é necessária, pois nos trechos em que ocorrer a existência desses empecilhos humanos, os investidores saberão qual é o obstáculo e terão a possibilidade de empregar esforços técnicos (sinalização) e tecnológicos (equipamentos de navegação), caso deseje superar tal entrave econômico.

Quadro 07 – Classificação e valoração da variável tipo de leito – 2013

Tipo de leito	Potencialidade à navegação	Valor
Sedimentar	Muito Bom	1
Misto	Bom	2
Rochoso	Médio	3

Fonte: ANTAQ, 2013.

Apesar da ANTAQ utilizar a classificação tipo de leito no quadro 07, entende-se que o uso mais coerente é assoalho do leito, já que está falando-se da característica material, do substrato encoberto pelas águas, enquanto o leito seria o espraiamento lateral da água, isto é, ele “corresponde aos espaços ocupados e que podem ser ocupados pelo escoamento das águas” (CHRISTOFOLETTI, p. 83, 1980).

Embora haja essa classificação, este fato é importante na circulação comercial de larga escala, pois apurar a forma topográfica do rio revela o quanto este aspecto pode ser perigoso para a estrutura física das embarcações. Observemos o quadro 08.

Quadro 08 – Classificação e valoração da variável assoreamento³⁴ (Caso 1³⁵ ou 2³⁶) – 2013

Erosão no entorno	Energia do rio	Suscetibilidade a assoreamento	Potencialidade à navegação	Valor
Baixa	Média	Baixa	Muito Bom	1
Baixa	Baixa	Média	Bom	2
Alta	Média	Média	Bom	2
Alta	Baixa	Alta	Médio	3 ou 5

Fonte: ANTAQ, 2013.

Da mesma forma que a ANTAQ ilustra quantitativamente e qualitativamente as virtudes dos principais rios do território brasileiro, por meio dos quadros, ela também georreferencia detalhadamente, em forma de representação cartográfica – observar as informações ilustradas no mapa 04, a localização dos valores e a classificação da qualidade de navegabilidade do rio, levando em consideração os trechos dos rios que foram submetidos aos diferentes diagnósticos.

É notório nestes estudos realizados pela ANTAQ (2013), o levantamento de uma série de dados sobre a hidrografia da região, o qual permitiu a catalogação e elaboração de informações das águas navegáveis comercialmente da Amazônia em forma de cartas e mapas que mostram em detalhes o aspecto, a qualidade e a localização dos canais, assim como, a profundidade das águas nesses canais.

³⁴ Para encontrar essa razão a ANTAQ “considerou a inter-relação dos fatores, de modo que terrenos com alto potencial erosivo nas adjacências de um trecho de rio com baixa energia, foram classificados com alta suscetibilidade ao assoreamento, ao passo que trechos com baixo potencial à erosão do entorno e maior energia, foram classificados como apresentando baixa suscetibilidade ao assoreamento”.

³⁵ Caso 1: Trecho do rio com profundidade mínima maior que 1,5.

³⁶ Caso 2: Trecho do rio com profundidade mínima maior que 1,5.

Mapa 04 – Diagnóstico de navegabilidade dos rios do território brasileiro



Fonte: ANTAQ, 2013.

Por meio dessa metodologia, a ANTAQ obtém conhecimentos reais das características físicas do rio Amazonas, Trombetas, Negro, Madeira e Tapajós, possível de ser verificado no quadro 09. Assim, ao submeter as variáveis à lógica dos números, ela propõe classificações para cada trecho de 10 km desses rios, ao fazer isso ela demonstra objetivamente o potencial de navegabilidade dos rios. Desse modo, a partir dessa lógica cartesiana, os rios tornam-se possibilidade para um novo processo de apropriação e instalação de grandes empreendimentos no contexto atual. Da mesma maneira que a ANTAQ propôs uma representação cartográfica de suas conclusões da navegabilidade interior do território brasileiro, ela também propõe uma representação cartográfica da bacia do rio Amazonas, que está ilustrada no mapa 05, georreferenciando e atribuindo valores para cada trecho dos rios citados e também de forma particular para cada hidrovia.

Quadro 09 – Resumo dos diagnósticos de navegabilidade dos rios que formam a supervia de circulação³⁷ (continua)

Rios	Principais características quanto às condições de navegabilidade
Amazonas	É Rio de planície.
	A declividade de 1cm/km no período menos chuvoso e 2cm/km no período mais chuvoso.
	A Largura média 5km / largura mínima 1,5 km.
	A Profundidade mínima na ordem de 30m / profundidade máxima de 100m.
	É navegável durante todo o ano.
	É relativamente longilíneo e possui poucos meandros ao longo de seu percurso, resultando em baixos índices de sinuosidade.
	Os desbarrancamentos que ocorrem em trechos das margens do rio Amazonas, causam problemas de instabilidade das margens e depósitos de sedimentos.
	O traçado da rota de navegação, devido à presença de arquipélagos fluviais em alguns trechos, pode resultar em uma navegação mais sinuosa que o esperado.
	Não há barramentos, pontes ou outras construções hidráulicas no rio Amazonas.

³⁷ Para uma pesquisa mais detalhada, com auxílio de representação cartográfica de cada um dos rios, a sugestão é a leitura do Plano Hidroviário Estratégico: Relatório de diagnóstico e Avaliação, 2013.

Quadro 09 – Resumo dos diagnósticos de navegabilidade dos rios que formam a supervia de circulação (continuação)

Rios	Principais características quanto às condições de navegabilidade
Trombetas	É um rio de planície.
	A variação média anual do nível do rio é de aproximadamente 6 m.
	O assoalho do leito é predominantemente sedimentar.
	Não apresenta bancos de areias relevantes no trecho estudado ³⁸ .
	Apresenta baixos índices de sinuosidades.
	Larguras mínimas da ordem de 300 m.
	As declividades médias são baixas, variante entre 4 e 7 cm/km.
	A montante de Cachoeira Porteira há trechos de corredeiras não viáveis, do ponto de vista da navegação comercial.
	As melhores condições de navegação acontecem no trecho da foz do rio Trombetas até Porto Trombetas (PA), 120 km da foz, onde a navegação é realizada por embarcações marítimas. As profundidades médias neste trecho são superiores a 10 m e as mínimas da ordem de 4 m.
	De Porto Trombetas (PA) até o km 170, a navegabilidade ainda acontece sob boas condições, sendo a navegação feita até aproximadamente 230 km na altura de Cachoeira da Porteira (PA) (trecho 23). Nos últimos 90 km, as profundidades são de 4 m nas cheias e de, no mínimo, 1,50m nas estiagens.
Negro	É um rio de planície.
	A média de chuva é entre 2.000 e 2.200 mm, alcançando níveis maiores que 3.500 mm na região do alto rio Negro.
	O assoalho do leito predominantemente sedimentar.
	Do trecho 73 para montante, as formações rochosas são mais acentuadas, também verificadas nas condições do leito do rio.
	É navegável de sua confluência com o rio Solimões, próximo de Manaus (trechos 1 e 2), até a cidade de Santa Isabel do Rio Negro (AM) (trecho 75).
	No segmento entre Manaus (AM) e a foz do rio Branco (trecho 33), com cerca de 330 km comprimento, a navegação é viável sem maiores problemas.
	A profundidade média varia entre 3,0 e 60,0 m.
	A ponte (trecho 2) sobre o rio Negro em Manaus possui dimensões adequadas a passagem de embarcações pelos dois vãos estaiados de 200 m cada. Não há outras pontes ou construções que representem em empecilhos à navegação.
	A sinuosidade chega a constituir um problema à navegação nos arquipélagos fluviais existentes, principalmente entre os trechos 9 e 20 e entre os trechos 34 e 43, compostos por numerosas ilhas, que fazem com que o traçado da rota de navegação seja mais sinuoso e estreito que a esperada.

³⁸ O trecho estudado é entre a sua foz até o porto trombetas, onde está localizado o empreendimento mineral da Mineração Rio Norte.

Quadro 09 – Resumo dos diagnósticos de navegabilidade dos rios que formam a supervia de circulação (conclusão)

Rios	Principais características quanto às condições de navegabilidade
Madeira	É um rio misto: de planalto e planície.
	Possui uma extensão navegável em boas condições entre Porto Velho-RO e sua foz, na margem direita do rio Amazonas (nas imediações de Itacoatiara-AM).
	Sofre também com problemas erosões das margens, que aumentam o volume de sedimentos no leito e no fundo do rio, e com o transporte de troncos de madeira, proveniente das cheias na bacia.
	O rio possui significativa variação do nível d'água entre as cheias e as vazantes, sendo neste último, o período em que surgem os principais obstáculos à navegação, tais como corredeiras, pedrais, bancos de areia que aparecem principalmente entre Humaitá-AM e Porto Velho-RO, que apesar de não interromperem a navegação, aumentam o tempo de viagem e os riscos para a navegação.
	De modo geral o rio Madeira não possui problemas com trechos sinuosos.
	De Porto Velho (RO) para montante destaca-se a existência das UHEs Santo Antônio e Jirau, que não possuem eclusas construídas, e consistem, atualmente, nos obstáculos físicos mais relevantes à navegação desta hidrovia, impedindo a conexão da foz do rio Madeira à foz do rio Beni e aos rios Mamoré e Guaporé.
	Na época de secas, a navegação também pode ser afetada pelas queimadas, em virtude da fumaça que dificulta a navegação visual. O percurso pode ser prejudicado, também, pelo garimpo realizado em alguns trechos do rio, ele promove alterações do fundo e das margens, afeta o conhecimento real do fundo e a passagem de comboios comerciais, as balsas congestionam o leito navegável do rio e pelo transporte de troncos de madeira, proveniente das cheias na bacia.
Tapajós	A hidrovia do Tapajós possui uma posição geográfica estratégica, conecta os grandes centros de produção agrícola brasileiros ao rio Amazonas e, conseqüentemente, ao oceano Atlântico.
	A sua largura média é da ordem de 10 km entre sua foz e a cidade de Aveiro-PA e entre 0,5 e 2 km desta cidade até a confluência dos rios Juruena e Teles Pires.
	O rio Tapajós possui baixas taxas de transporte de sedimentos e com poucos bancos de areia.
	A navegação só é viável da cidade de Santarém até a cidade de Itaituba.
	No segundo segmento, entre as corredeiras de São Luís do Tapajós e de Chacorão, com cerca de 420 km de extensão, o rio apresenta declividade média de 15 cm/km e contém muitos afloramentos rochosos, saltos e alguns bancos de areia, que são intransponíveis por embarcações comerciais. A profundidade mínima neste trecho chega a 1,5 metros.
	O trecho entre Santarém (PA) e Itaituba (PA). Este trecho é francamente navegável, sem maiores dificuldades, o ano todo, com profundidades mínimas de 2,5 metros e declividade média de 4 cm/km, e apresenta grande número de ilhas fluviais.

Fonte: adaptado da ANTAQ, 2013. ; Elaboração: Cordovil, G, 2018.

Mapa 05 – Diagnóstico de navegabilidade dos rios da margem esquerda do Amazonas



Fonte: ANTAQ, 2013.

As pesquisas revelam que toda essa necessidade de conhecer os atributos físicos do rio Amazonas e seus principais afluentes acontece em razão do que circula, do que pode circular e da quantidade que pode circular nessas vias. Apesar do conhecimento lógico, adquirido sobre esse rio e os demais, ser imperioso, todavia essa atitude do Estado se constitui como parte do processo social, que constrói a apropriação desse rio para, em seguida, transformá-lo em via. Essa transformação, corresponde à condição física de troca necessária para a reprodução do capital. Mas é necessário lembrar que, apenas o conhecimento não basta, neste caso, a dimensão política também cumpre um valioso papel nesse processo de apropriação do rio Amazonas, já que ela também é um fato político, uma ordem.

1.3.2 A planificação dos rios e suas margens: a apropriação política da natureza

A apropriação corresponde a um ato material, mas não somente material, neste caso ela é também real, todavia não é somente material e real ela é igualmente política. De fato, o que tudo isso (material, real, político) revela é que, tornar-se proprietário de algo é um ato complexo, que tem que ser entendido dentro de um processo, na relação e no conflito.

Apropriar a natureza para transformá-la em meio de trabalho, no modo de produção capitalista, é um processo que envolve a dimensão política, porque reflete interesses de existência de segmentos de classe, no que tange aos usos comercial e doméstico da natureza e porque envolve o Estado. Assegurar a realização do primeiro, mesmo que isso interfira no funcionamento do segundo, é essencial para as pretensões do capital. Assim, compreende-se que toda apropriação, para além do material e real, é um ato político, porque além de preservar a existência de segmentos de classe, ela ordena o espaço (comportamentos, movimentos, paisagens e grupos humanos), e, também, porque expressa o seu lado mais perverso, a supressão do direito natural pelo direito de propriedade e a legalidade da degradação dos objetos da natureza, como, por exemplo, a degradação ambiental no município de Oriximiná, no estado do Pará, provocada pela atividade industrial da Mineração Rio do Norte, (MRN) ao explorar a bauxita no distrito de Porto Trombetas.

O primeiro e mais conhecido impacto da Mineração Rio do Norte sobre as águas adveio do descarte dos rejeitos da mineração diretamente no Igarapé Caraná e no Lago Batata situados na margem direita do Rio Trombetas.

Durante 10 anos (1979 a 1989), a MRN despejou ali uma carga diária de cerca de 25 mil m³ de rejeito oriundo do beneficiamento de bauxita (Esteves et al., 2014: 1). A sedimentação do rejeito levou à formação de uma espessa camada compactada que, em alguns locais, chega a ser superior a seis metros (Idem, ibidem). Cerca de 30% (o correspondente a 630 hectares) do Lago Batata foi afetado pelo rejeito da lavagem de bauxita (Ibama, 2002: 7.8). (ANDRADE, 2018, p. 17)

Falar em apropriação política da natureza é algo abstrato, até que se mostre a sua manifestação empírica. Essa etapa do processo também pode ser interpretada como a energia espiritual mencionada por Silveira (1989), já que ela parte da razão (do pensar) dos segmentos de classe para justificar e validar a apropriação da matéria. Assim, é necessário que se apresente as estratégias políticas que viabilizam essa apropriação. Então, o rio Amazonas e seus afluentes, os quais correspondem a manifestação empírica da natureza, representam a matéria a ser apropriada, algo material e real, já que são eles que passam por transformação. São neles que se localizam os objetos estranhos e sua geografia. São neles, também, que se projetam e se estabelecem o conjunto de leis formuladas pelo Estado. Entretanto, como se apropriar daquilo que é um *“bem público, cujo uso é comum a todos”* (CÓDIGO CIVIL, Artigo 99, p.53, 2014), sem que a opinião pública volte-se contra o apropriador? Acredita-se que a resposta está na própria normatização do território, isto é, no seu complexo de leis e instituições.

Não é mais somente apoiando-se sobre o solo que se consolida o capitalismo, nem somente integrando as formações históricas anteriores ao capitalismo. Ele se serve também de todas as abstrações de todas as formas, aí compreendida a ficção jurídica e legal: a propriedade disto que parece irreduzível à apropriação privativa ou propriedade privada (a natureza, a terra, as energias vitais, os desejos e necessidades). A planificação espacial, que se serve do espaço como instrumento para fins múltiplos, mostra-se de uma extrema eficácia (LEFEBVRE, p. 474, 2006).

Seguindo essa ideia, as pesquisas permitiram compreender que após verificar objetivamente os aspectos físicos e comprovar a qualidade econômica dos rios, em seguida, cria-se um conjunto de instituições e elabora-se um conjunto de leis para mediar e assegurar juridicamente os interesses materiais de determinados segmentos de classe. Neste aspecto, o quadro 10 ilustra os elementos políticos e jurídicos (aquilo que é legal) que compõe a planificação espacial que se projeta sobre os rios do território brasileiro.

Quadro 10 – Instrumentos políticos de apropriação que compõem a planificação espacial que se projeta sobre os rios (continua)

Instituições	Federais	Finalidade	
	ANA	Regular o acesso e o uso dos recursos hídricos de domínio da União, que são os que fazem fronteiras com outros países ou passam por mais de um estado também, também regula os serviços públicos de irrigação (se em regime de concessão) e adução de água bruta. Além disso, emite e fiscaliza o cumprimento de normas, em especial as outorgas, e é a responsável pela fiscalização da segurança de barragens outorgadas por ela.	
	ANTAQ	Implementar as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na legislação. É responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.	
	Ministério dos Transportes	Atuar na política nacional de transportes dos modais ferroviário, rodoviário e aquaviário, além de realizar ações no âmbito da marinha mercante, das vias navegáveis e dos portos fluviais e lacustres (excetuados os que estão sob a responsabilidade das companhias docas). O MT também possui competência para participar da coordenação dos transportes aeroviários e serviços portuários.	
Ministério da Marinha	Exercer a autoridade marítima.		
Leis	nº	Finalidade	Tempo
	7.652 alterada pela Lei 9.774	Regular o registro da propriedade marítima, dos direitos reais e demais ônus sobre embarcações e o registro de armador.	1988/98
	10.233	Cria a ANTAQ	2001
	9.984	Cria a ANA	2000
	9.537	Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.	1997
	Lei complementar 97	Defini a autoridade marítima.	1999
	9.432	Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário.	1997
	2.239	Aprovar a norma de procedimentos para o trânsito seguro de produtos perigosos por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado.	2011
	10.406	Institui o Código Civil	2002
	9.433	Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 1º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989.	1997

Quadro 10 – Instrumentos políticos de apropriação que compõem a planificação espacial que se projeta sobre os rios (Conclusão)

	n°	Finalidade	Tempo
Decretos	24.643	Institui o Código de Águas.	1934
	37	Dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências.	1966
	2.256	Regulamenta o Registro Especial Brasileiro-REB para embarcações de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.	1997
	4.136	Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências.	2002

Fonte: adaptado <http://www.planalto.gov.br> ; Elaboração: Cordovil, G., 2018.

Estes instrumentos do quadro 10 não fazem desaparecer o uso doméstico que acontece nesses rios, mas determina a hegemonia do interesse de um segmento de classe sobre o de outro, ao impor uma regulação que normatiza a geografia dos derrotados em função dos interesses do vencedor. Por exemplo, interpretando a lei 9.537/97 que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, entende-se que ela cumpre três papéis. O primeiro, refere-se à necessidade real de estabelecer critérios de segurança para o tráfego aquaviário, em razão das diferentes modalidades de transporte, tamanho e peso. O segundo, dissimulado, entretanto, real, que é o discurso, observado no seu título, o qual é “segurança”, que serve para orientar a opinião pública a aceitar a ideia de que ela é criada somente para essa finalidade. O terceiro, não tão claro, porém, existente, indica que a sua instituição tem outra conotação, que não é somente segurança, mais, de igual modo, definir limites para o uso e a circulação nos rios e, ao mesmo tempo, criar meios para delimitar mercado.

Isso acontece porque no seu corpo consta, que para um veículo aquaviário circular pelo rio, é obrigatório a inscrição da embarcação e cadastramento na autoridade marítima, registro de propriedade da embarcação junto ao tribunal marítimo, tripulação de segurança, bem como, os aquaviários devem ser habilitados para cumprir funções abordo das embarcações e outras normativas.

Outra ideia que pode ser traçada, a partir da reflexão do quadro 09 e do tópico anterior, é que enquanto a ANTAQ, por meio, do conhecimento científico e das técnicas define a navegabilidade do rio, por exemplo, dizendo onde navegar, o Estado

através da planificação espacial ou sistemas de mediação³⁹ define a navegação no rio, indicando quem circula e como circula.

Retomando o que foi dito anteriormente, a apropriação política da natureza é resultado da força política de segmentos de classe que por meio do Estado planificam o espaço para produzir segurança jurídica de apropriação de áreas no rio Amazonas e nos seus afluentes, reordenando a geografia dos derrotados, além disso, ela também legaliza a preferência do tráfego de grandes embarcações no canal dos rios⁴⁰. Para ilustrar esse pressuposto será utilizado como exemplo o rio Trombetas, localizado no município de Oriximiná, neste caso, além dessa planificação tornar legal a apropriação das margens desse rio para a instalação do terminal portuário da Mineração Rio Norte, ela também legaliza e concede prioridade ao tráfego de grandes navios, que atracam no seu terminal portuário⁴¹. Essa apropriação impôs restrições ao uso das margens e do canal desse rio aos habitantes do Trombetas que antes usavam esse ambiente, ou seja, no deslocamento de pequenas embarcações das populações locais, assim como afetou as atividades cotidianas de sobrevivência desenvolvidas no rio Trombetas, principalmente, as áreas sob influência direta desse empreendimento.

Na visão dos moradores de Boa Vista, perturbações ambientais decorrentes do fluxo constante de navios diminuíram drasticamente a disponibilidade de pescado. Entre essas perturbações, citam a turbulência e os ruídos provocados pelos navios no ambiente subaquático, o que, na sua avaliação, afugentam os peixes.

(...)

Os quilombolas mencionam também transtornos decorrentes das restrições impostas pela empresa à passagem de embarcações comunitárias sob o shiploader que se projeta sobre o Rio Trombetas. Os moradores da Boa Vista explicam que o intenso fluxo dos imensos navios no Rio Trombetas torna perigoso o tráfego de embarcações pequenas no trecho do rio mais distante das margens – aquele que está fora da área abrangida pelo shiploader – como determina a empresa. (ANDRADE, 2018, p. 33 e 34).

Da mesma forma que afeta na dinâmica social também este fato através: do movimento, do barulho, força do motor e o peso desses grandes navios interferem na dinâmica da natureza exterior ao homem, como aponta o IBAMA.

³⁹ Para um entendimento mais aprofundado ler a obra Espaço e Política de Henri Lefebvre, 1976.

⁴⁰ Sobre o assunto é possível encontrar essas informações no documento RIPEAM 72 ou de forma mais didática no site Minuto Náutico, no assunto “regras de trânsito na água”.

⁴¹ Outro exemplo é a instalação do terminal portuário de granéis líquidos de combustíveis da ATEM'S na margem direita do rio Amazonas, no município de Santarém, a instalação dessa estrutura portuária impediu a atividade da pesca artesanal na paria do Osso.

Historicamente isso pode ser comprovado em situações semelhantes como no alto rio Amazonas, onde já as tartarugas são raras (Mittermeier 1978), como no tabuleiro do Tamanduá no rio Madeira, próximo a Porto Velho (Pritchard & Trebbau 1984), e em quase todo rio Solimões, onde já foram relatadas milhares de desova ano após ano (Bates 1863) e que a proximidade humana afugentou grande parte dos animais, enquanto outros foram capturados. Alguns moradores das Comunidades do Sagrado Coração e da Tapagem, no alto rio Trombetas sugerem que parte da população de *Podocnemis expansa* esteja buscando praias de desova no rio Mapuera, à montante dos tabuleiros do rio Trombetas e ultrapassando as primeiras corredeiras junto a Cachoeira Porteira. Comentam ainda, que a partir da atividade de extração de bauxita com uso de navios de grande calado adentrando pelo rio Trombetas, tem havido a diminuição da tartaruga na área, expulsando as fêmeas adultas para outras locais (IBAMA, p. 276, 2004).

Outro fato que corrobora para a verificação do pressuposto de que os instrumentos políticos transformam a natureza em um meio de trabalho, garantindo os interesses materiais de segmentos de classe, em detrimento do direito natural de uso dos rios, tem-se o decreto Lei nº 5.229 de 2004⁴². De acordo com este decreto presidencial, a orla de Santarém e outros ambientes (praias, ruas, prédios e outros) transformam-se em área portuária da União. Este ato político, ao delimitar as coordenadas cartográficas que correspondem a área apropriada, viabiliza, legitima e dá segurança jurídica à construção de portos, armazéns ou qualquer outro objeto. Assim, paralelamente à criação das condições materiais e imateriais que possibilitam a existência de um segmento de classe, também ocorre a legalização da expropriação de populações que habitam essas áreas, assim como nega o direito de uso das praias e lagos para a população local. Igualmente, serve como exemplo a construção do porto da Cargill.

Há dois anos e seis meses, a Empresa Brasileira de Portos de Santarém (EMBRAPS) faz estudos sobre a viabilidade de construir no local um terminal de portos, o que afetará, também, comunidades quilombolas e indígenas. Ações de reintegração de posse e de usucapião tentam expulsar as famílias tradicionais (CARDOSO, 2015).

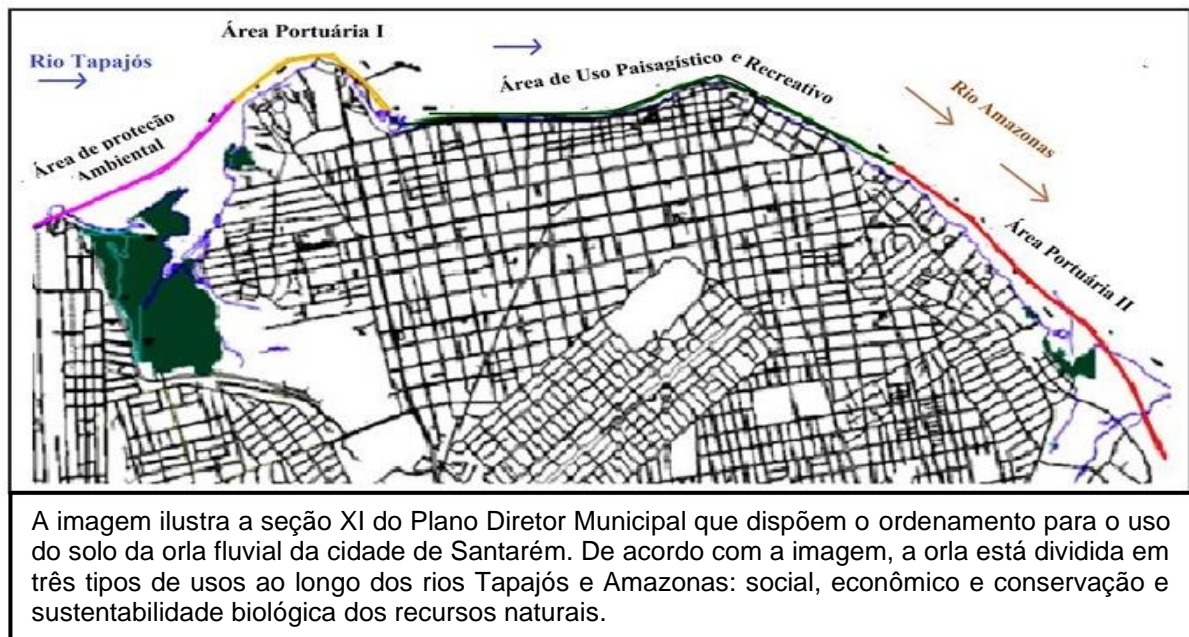
A planificação espacial identificada por Lefebvre (2006), não é somente conduzida pelo Estado federal, esses atos políticos que asseguram juridicamente a produção das condições materiais para a existência de segmentos de classe, também

⁴² É necessário frisar que o conteúdo desse decreto, em 2019, foi alterado pela portaria nº 509, a qual definiu os novos limites físicos da nova poligonal, para a área do porto organizado da cidade de Santarém-PA.

é fato local. Neste sentido, a revisão do plano diretor (2017) de Santarém serve como exemplo, isto é, mesmo sendo decido em conferência municipal democrática, que o uso do lago do Maicá permaneceria como área para pesca artesanal, desenvolvimento do turismo de base comunitária e embarque e desembarque de pequenas embarcações oriundas de comunidades ribeirinhas, não se transformou em lei, que garantiria o direito natural da população localizada nessa área, tais como: quilombolas, indígenas e cabocla, todavia, o texto que foi aprovado (art. 142) em 2018 define o Lago como área portuária graneleira, lugar para a construção de terminais de uso privado e estações de transbordo de cargas.

O ordenamento territorial proposto no plano diretor de Santarém estabelece a área portuária do município (planta 01), isto significa que os usos tradicionais de atracamento de embarcações, em determinados trechos da orla da cidade, e as paisagens tradicionais, formadas a partir desses usos, são ordenados –porque obedecem a lei 18.051/06 –, e remanejados para outras áreas, uma vez que interesses ligados ao circuito superior da economia, que transitam pelo rio e chegam até suas margens são superiores aos interesses daqueles ligados ao circuito inferior da economia⁴³.

Planta 01 – Ordenamento da orla da cidade de Santarém-PA



Fonte: Plano Diretor Municipal de Santarém, 2006.

⁴³ Milton Santos, 2004.

Deste modo, é necessário que a circulação e o atracamento em terminais improvisados de pequenas e médias embarcações, na frente da cidade, seja controlada, em razão dos empreendimentos de granéis sólidos e líquidos que estão localizados na área portuária I e do fluxo de grandes navios⁴⁴ e balsas nessa área, a tabela 06 ilustra o complexo movimento que acontece na orla da cidade.

Tabela 06 – Movimentação de granéis sólidos e navios no terminal portuário da Cargill em Santarém

Ano					
2007*		2008		2009** (até o mês de outubro)	
Embarque de soja (T)	movimentação de navios longo curso	Embarque de soja (T)	movimentação de navios longo curso	Embarque de soja (T)	movimentação de navios longo curso
1 milhão	24	1.068.565	32	873.225	22

*Nota**. Para a exportação da soja, são atracados um ou dois navios por mês, tendo ocorrido até o ano de 2007 a atracação máxima de três navios em um único mês.

*Nota***. A média de navios atracados por mês em 2009 foi mais elevada, registrando-se a atracação de cinco navios em junho e quatro em agosto.

*Nota****. Até 2009 a capacidade de embarque de soja era até 2 milhões de toneladas.

2015		2017		2018	
Embarque de soja (T)	movimentação de navios longo curso	Embarque de soja (T)	movimentação de navios longo curso	Embarque de soja (T)	movimentação de navios longo curso
2.014,695	60	Capacidade ampliada para 5 milhões	95	Capacidade ampliada para 5 milhões	95

Fonte: adaptado do RIMA da Cargill – 2010; Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) - 2017. Elaboração: Cordovil, G., 2019

Por fim, as pesquisas revelam que quando se combinam as diferentes etapas, que compõem o processo de apropriação da natureza e a desapropriação dos segmentos de classe da natureza, com os efeitos dessa desapropriação, acontece a produção de um resultado. Esse resultado se manifesta de forma material, localizável, com uma forma e conteúdo de relações geográficas de diferentes escalas, neste caso, o resultado é uma ordem definida como tópica. A pretensão do tópico abaixo é justamente estabelecer relações do debate até aqui desenvolvido com a ideia de ordem tópica.

⁴⁴ Segundo o Relatório de Impactos Ambiental da Cargill (2010), os navios que atracam em seu terminal portuário são os que realizam o serviço de exportação, do tipo PANAMAX, cuja capacidade bruta é de 60 mil toneladas.

1.3.3 O resultado da apropriação da natureza: a ordem tópica

De acordo com os tópicos acima, a apropriação do rio Amazonas e seus afluentes manifesta-se de forma material, real e política. Estas manifestações atuam de forma indissociável e combinadas para alcançar um fim, o qual é produzir uma outra ordem favorável aos interesses do capital, esta nova ordem seria o resultado de todo esse processo de apropriação, que inevitavelmente e propositalmente implica a quebra do envolvimento local⁴⁵ – que representa um tipo de ordem –. Esta ordem tópica adquire objetividade na produção da mediação⁴⁶ necessária para a reprodução ampliada do capital e na combinação das relações, tanto da anterior e da posterior, no lugar. É importante esclarecer, que a substituição de uma por outra não corresponde a um processo entre termos consecutivos ou sequenciais, os quais se sucedem naturalmente no tempo, mas sim, como um processo de apropriação e expropriação, em que não há reciprocidade, mas divergências e sobreposição.

[...] tanto no sujeito como no objeto a relação entre sociedade e natureza se traduz numa ordem espaço-temporal dos elementos que resultam da relação. Quando a relação ocorre, uma determinação fundamental da existência ganha sentido em ato e potência. Surge a ordem tópica da e na existência humana. (MARTINS, 2016, p. 64).

Assim, a ordem tópica que se estabelece é a manifestação empírica de uma lógica de segmento de classe, uma vez que todo o processo de apropriação pensado e praticado não é neutro e muito menos aleatório, todas as ações são conduzidas de forma sistematizada, regrada, com ideologias e estratégias. O estabelecimento dela também representa a manifestação da existência da diferença de segmentos de classes no lugar, por isso ela carrega em si o seu caráter dominante, excludente, repressivo e expropriante. Ressalta-se que mesmo apresentando esse caráter ela é relacional.

Deste modo, onde ela se estabelece, atividades de sobrevivência são alteradas, ideologias são introduzidas, o habitat é negado, objetos estranhos são construídos no lugar, relações de trabalho são alteradas e a circulação fluvial sofre uma requalificação.

⁴⁵ Segundo as pesquisas essa quebra do envolvimento está intimamente vinculada à existência, que toma forma nas relações de: trabalho, solidariedade, sociedade-natureza e semelhantemente no acesso aos recursos da natureza, localizados: na terra, nos rios, nas florestas e nos lagos.

⁴⁶ Terminais e complexos portuários, estradas, pontes, hidrelétricas e complexos industriais.

Quadro 11 – Elementos existentes entre ordens tópicas anterior e posterior no Baixo Amazonas Paraense

Categoria	Caracterização	Conflitualidade
Atividades de sobrevivência	Em razão da primeira natureza – lago, rio e florestas –, ainda ser um fato muito comum nas cidades do Baixo Amazonas Paraense, parcelas da população desenvolvem atividades complementares de sobrevivência, como a pesca, todavia, destaca-se que essa atividade não acontece na mesma proporção de cidade para cidade. Deste modo, é comum constatar pessoas vendendo cambada de peixe nas principais ruas dos bairros das cidades do Baixo Amazonas Paraense.	Processo de urbanização versus pesca e caça doméstica. Nas cidades onde os empreendimentos logísticos, exemplo de portos, são instalados o processo de urbanização se torna mais acelerado, como é o caso de Santarém.
Ideologia	Para legitimar a ação transformadora da classe dominante se cria o discurso do desenvolvimento ou do progresso, pois o novo trará oportunidades de negócios, emprego e melhores condições de vida. Como aconteceu com o empreendimento da Cargill (Santarém), Bunge (Itaituba), ALCOA (Juruti), Mineração Rio Norte-MRN (Oriximiná).	Desenvolvimento versus preservação do modo de vida.
Habitat	Historicamente populações locais e tradicionais do Baixo Amazonas Paraense, organizaram áreas geográficas por meio de relações sociais entre indivíduos, famílias ou comunidades com a natureza e que por meio de seus gêneros de vida – técnica, tradição e espiritualidade – humanizaram a natureza.	Conjunto de Condições geográficas favoráveis a existência da população versus condição espacial favorável a existência do capital.
Objetos estranhos	São as indústrias, os portos e os grandes navios de ferro introduzidos na região.	Paisagem dos portos e grandes navios versus paisagem das casas e pequenas embarcações ao redor dos rios e lagos.

Fonte: Trabalho de campo, 2018. ; Elaboração: Cordovil, G, 2018.

Esta ordem tópica produzida pelo capital, apresenta uma correspondência temporal, acompanhada de relações e de uma estrutura física que atende interesses de escala nacional e internacional do capital. Assim, entende-se que não é coerente afirmar que o estabelecimento do porto de Manaus, o terminal da Cargill e da Mineração Rio do Norte correspondem a uma mesma motivação, mesmo elas correspondendo aos interesses da expansão capitalista na Amazônia. Porém, ela sempre está localizada em algum lugar acompanhada de sua geografia, o quadro 12 ilustra de forma sintética essa ideia.

Quadro 12 – A ordem tópica e suas correspondências geográficas

Década de 1960				
Zona Franca de Manaus				
Distribuição Localização	Principais Produtos Exportados	Escala	Decreto Lei 288/67	Estrutura técnica
Amazônia Ocidental: Cidade de Manaus-AM	Telefone celular, motocicletas, concentrado para refrigerantes, televisor em cores, aparelhos de barbear, papéis para foto a cores, monitor de vídeo, lâminas de barbear, receptor de sinal via satélite, partes e acessórios para máquinas de fotocópias.	Nacional internacional	Política de estímulo industrial	Distrito industrial. Terminal portuário.
Década de 1980				
Projeto Trombetas – integrante do Programa grande Carajás				
Distribuição Localização	Principais Produtos Exportados	Escala	Decreto Lei 1.813/50 e 80	Estrutura Técnica
Amazônia Oriental: Oriximiná-PA	Minério de Bauxita	Nacional internacional	Política de estímulo de aproveitamento integrado das riquezas minerais.	Cidade planejada, Indústria extrativa, Terminal portuário.
Década de 2000				
Cargill*				
Distribuição Localização	Principais Produtos Exportados	Escala	Decreto Lei nº 10.233, de 2001 à MP nº 726, de 2016	Estrutura Técnica
Amazônia Oriental: Santarém- PA	Granel sólido: soja e milho	Nacional internacional	Implantação de uma nova logística intermodal de transporte.	Unidade de gestão, Terminal de uso privado e Silos.
* Em 2014 a Cargill inicia a expansão de sua capacidade de embarque que é concluída em 2016, no contexto de inclusão do porto no projeto Arco Norte.				

Fonte: adaptado dos decretos presidenciais. ; Elaboração: Cordovil, G., 2019

Assim, a ordem tópica capitalista, cuja existência aparentemente pode ser vinculada a forma e a estrutura de seus objetos, todavia, o quadro 11, de maneira sucinta, ilustra que ela é composta por uma geografia que se constitui antes de sua instalação no lugar, isto é, a sua geografia existe antes dela se constituir uma condição espacial. Deste modo, a ordem tópica capitalista, como já foi mencionada anteriormente é apenas o resultado de todo um processo, que para atrás de si é constituída por relações, lugares, sujeitos e escalas.

Avançando no debate, isto é, indo para além da compreensão de que a ordem tópica se resume apenas na condição espacial, as pesquisas (de campo e teórica)

confirmam que o processo de apropriação da natureza pelo capital também cria uma ordem tópica do: morar, trabalhar, habitar, entretenimento, pescar, coletar e do caçar, a saber uma ordem de situações. Para exemplificar o pressuposto, indica-se o projeto de instalação do porto da EMBRAPS no lago do Maicá. A produção deste meio não representará apenas a desapropriação material das populações e a desarticulação de sua alternativa de deslocamento espacial partindo de suas comunidades e aldeias para o centro da cidade, na verdade, ela representará a desapropriação de sua existência, uma vez que rompe a relação ou o elo entre os indivíduos e o lugar, ilustrada no quadro 13.

Quadro 13 – Elementos geográficos de existência das populações do entorno do Lago do Maicá

Localização	Relações do cotidiano
Porque estão estabelecidos, delimitados por referências ou coordenadas geográficas.	Sobrevivência
Porque participam de uma trama de relações sociais neste lugar.	Afetiva
	Habitar
	Espiritual
	Folclórica
	Comunitária
	Lazer

Fonte: Trabalho de Campo, 2017/19. ; Elaboração: Cordovil, G., 2019.

Ressalta-se também que, a ordem tópica mesmo estando presente em um determinado lugar, em forma de um objeto e suas relações, ela não pertence a ela, já que a geografia tanto aquela estabelecida por ela, quanto aquela que a estabelece (observar mais uma vez o quadro 11), é exterior e indiferente ao lugar. Por exemplo, o terminal portuário da Cargill, somente está instalado em Santarém; melhor dizendo, além de ser privativo, ele é uma base logística que integra espacialmente interesses econômicos de troca de escala nacional e internacional. A sua relação dá-se muito mais com o tempo mundo do que com o tempo do lugar, por isso, a necessidade de uma estrutura técnica complexa⁴⁷.

Deste modo, esse terminal portuário apresenta uma parca ligação socioeconômica e cultural com a escala geográfica local, o seu uso é muito mais de resultados – trocas mercantis –, do que simbólico, apesar dele ser um objeto

⁴⁷ De acordo com informações de seu site, o embarque no seu terminal portuário conta com uma linha de embarque, a partir do armazém, com capacidade nominal de 1.500t/h, além da possibilidade de embarque direto das barcaças em descarga nos dois sugadores (vigans), com capacidade nominal de 700t/h. Também realizamos embarque por meio da descarga de barcaças via rosca transportadora (siwertell) para navios, com capacidade nominal de 1.500t/h.

componente da paisagem do lugar, entretanto, ele não obedece ao local. Neste sentido, o lugar é alienado de determinações de comando e de ordem, os indivíduos que desenvolvem função trabalhista no terminal trabalham somente para sobreviver e não para entender a razão da existência dessa ordem tópica, da qual o porto da Cargill faz parte.

Mesmo a ordem tópica podendo ser explicada como um evento integrante do circuito superior da economia, é conveniente frisar que, não é o evento, isto é, a instalação da Cargill na cidade de Santarém que insere o lugar na circulação ampliada do capital, assim como não é este evento que também estimula o surgimento de um circuito inferior⁴⁸, em um determinado trecho da BR-163, na área urbana da cidade, rota do fluxo de caminhões que transportam soja do estado do Mato Grosso até o terminal portuário privativo da Cargill.

Esta geografia composta por um conjunto de complexas relações, objetos e lugares, interpretada por alguns autores como evento, circuito superior e inferior da economia ou ordem tópica, é produto de segmento de classe, porque envolve apropriação, por isso que se materializa um desenvolvimento desigual em toda a área de estudo, já que a geografia construída, isto é, o lugar expressa materialmente este fato.

Por fim, todo este processo de apropriação combinado com outros fatores contraditórios da produção capitalista provoca a expansão do capital para o entorno do rio Amazonas na região do Baixo Amazonas Paraense. Diante deste fato, é criterioso analisar e compreender o entorno desse rio, dentro da área de estudo, para descobrir como o capital se manifesta nesse recorte espacial pesquisado.

⁴⁸ Serviços de restaurantes, oficinas mecânicas, borracharias; pequenos comércios: alimento, higiene e acessórios (lanternas, lona, corda), lojas de peças mecânicas para caminhão, cujo alcance é a escala local.

CAPÍTULO 2 – O RIO AMAZONAS E O CAPITAL EM SEU ENTORNO

Rio Amazonas

É lento, largo, extenso.

É o mestre de si mesmo, e com razão!

Querendo, muda seu curso...

Um caminho aberto para o sertão.

Ao nascer sob as árvores,

os riachos e corredeiras

estão formando seus afluentes.

É um tesouro lutando pela vida inteira...

no centro de uma América sem

recursos, e uma lei séria e prudente.

Existe algo mais estúpido

do que a completa insanidade...

da ganância da indústria da soja,

que ameaça a cada segundo,

a liberdade de um quinto

da água doce do mundo?

É um golpe amargo e profundo

dos tempos ditos modernos,

ricos, derrubando floresta

causando o calor no inverno...

a água do Mar volta para Terra

com o vento arrancando cidades.

E a chuva destrói as encostas

com a mesma velocidade...

que o homem devasta as florestas

para plantar a soja e as cidades.

Quem tem dinheiro e nobre vida...

Diz que é só fatalidade.

Mas...

vidas são perdidas em um tempo

da ganância e das ameaças.

E o futuro é um simples advento

desaparecendo na fumaça...

de um fogo que é impiedoso

devastando as matas brasileiras.

Assim, as nascentes vão desaparecer,

como os filetes, e as corredeiras...

*que formam os afluentes do rio,
que vai do interior para o Mar.
Sem o Grande Rio de água doce...
A vida na Terra, não pode continuar.*

(autor: DONATO, José L. F., 2011)

O rio Amazonas, sem dúvida nenhuma é grande, belo e forte! Listar todas as suas virtudes é correr o risco de ser ufanista e romântico sobre esse fenômeno da natureza. Além do mais, os poemas, versos e contos sobre esse grande rio, já cumpriram com louvor essa incumbência. Por outro lado, a tarefa que cabe a este trabalho é, justamente, descobrir e ser racional diante dos fatos que o capital em circulação vem produzindo no entorno do recorte espacial do rio Amazonas levantado como recorte de estudo, localizado no interior da região do Baixo Amazonas, que é a mesorregião paraense cortada por esse rio.

O capítulo anterior explicou o papel providência do Estado ao desenvolver: a) estudos científicos sobre os aspectos físicos do rio Amazonas e seus principais afluentes, igualmente, b) legislações para serem projetadas sobre eles, em benefício das intenções comerciais de troca do capital. Com relação a função científica, ele verificou, por meio de estudos aprofundados e sistematizados, a qualidade de navegabilidade – profundidade, largura, extensão etc. – do rio Amazonas e na dimensão política com a criação de órgãos, instituições⁴⁹ e leis⁵⁰. De certa forma, essa ação significa a participação do Estado como mediador do processo de apropriação da natureza pelo capital.

Diante da constatação da boa navegabilidade do Amazonas e do desenvolvimento contraditório da produção capitalista em outras regiões do território brasileiro, tem-se a expansão concentrada do capital para o entorno desse rio. Mediante a essa boa navegabilidade de seu canal fluvial, que lhe confere um bom potencial econômico de escoamento de mercadorias e a constante expansão do capital para a região Amazônica, é que se pressupõe que o rio Amazonas está passando por um processo social de transformação.

O presente capítulo faz uma análise geral da expansão do capital no entorno do rio Amazonas, especificamente, na área de estudo localizada na região do Baixo

⁴⁹ Lefebvre (2008) denomina de mediações.

⁵⁰ Interpretando Lefebvre (2006) isso seria a planificação que normatiza o território.

Amazonas Paraense. Neste sentido, têm-se alguns objetivos. O primeiro busca analisar a expansão capitalista para descobrir a relação entre essa expansão e a continuidade da história do rio. O segundo, tem como meta analisar os fatos vinculados às virtudes naturais do rio e de sua transformação (descontinuidade para, em seguida, continuar a história), para descobrir a relação desses fatos com dois pares opostos: benção e maldição. Terceiro, analisar a expansão do capital na região do Baixo Amazonas Paraense para descobrir o caráter de sua manifestação nas cercanias do rio Amazonas.

O desenvolvimento desse capítulo seguiu os seguintes procedimentos metodológicos. A princípio foram realizadas pesquisas de: 1) fontes bibliográficas e, em seguida, leitura e análise delas, as quais deram suporte e consistência teórico-conceitual para a elaboração da síntese; b) de levantamento de material audiovisual para auxiliar na compreensão das fontes e teóricas e, também, sobre o rio Amazonas; c) de campo, sistematizada em observação e registro fotográfico da paisagem, entrevistas, encaminhamento de ofício, conversas informais e, em seguida, o esforço concentrou-se na análise e catalogação dos dados relevantes para a elaboração textual do capítulo e organização de recursos ilustrativos – quadros e mapas –. Por fim, o trabalho também desenvolveu-se, em gabinete, já que neste ocorreu a organização e a sistematização do pensamento que deu origem às principais ideias que induziram a elaboração da estrutura do capítulo e seus tópicos: títulos e quantidades de tópicos, uma vez que é nesta etapa, em que ocorre o pensar e a reflexão sobre as informações obtidas nas diferentes etapas da pesquisa; é necessário frisar também que, é em gabinete que a síntese é escrita: produção textual, uso de tabelas, quadros, mapas etc.

2.1 Da natureza à criação da supervia fluvial: benção ou maldição regional?

O capital em seu movimento perpétuo e contraditório transforma e participa da história da sociedade, que para alguns é compreendida e interpretada como passado e presente ou moderno e tradicional, já para outros essa história é um fazer político-econômico de sujeitos, contida de rupturas (temporalidades) intencionais vinculadas ao ato de produzir os meios de vida necessários para construir suas bases materiais de existência. Essa história, não nasce pronta e ela só faz sentido a partir

da análise da totalidade concreta. A compreensão dessa totalidade revela que a paisagem é apenas o ponto de partida.

É indispensável reconhecer que boa parte da história da Amazônia está entrelaçada ao seu principal rio, o Amazonas. Esse entrelaçamento, muito em função dele se constituir como condição material de existência da vida e como meio de deslocamento. É por meio da penetração dele, que a história da ação humana, nessa região, começa a ser escrita e contada pelos europeus. Da mesma forma, a história conta-nos que tanto governantes, quanto empreiteiros estabeleceram uma relação entre o desenvolvimento econômico da Amazônia, a partir do domínio desse rio. Dominar é conhecer e usar o objeto de forma racional. Neste sentido, os relatos de Albuquerque e Vargas serve de base para esse entendimento.

O que era a provincia do Pará, o que era todo esse Amazonas nos primeiros anos do nosso seculo? Um mundo de agua, uma região immensa que, em geral, ninguem conhecia e que, por isso mesmo, era descripta por escriptores ignorantes como insuportável por seu calor e perseguida de enfermidades que nellas reinavam.

[...]

E', pois, com razão que se tem dito que do estabelecimento da navegação a vapor no Amazonas data o extraordinario desenvolvimento da riqueza publica do Pará ou, como se exprimiu ha pouco um distincto escriptor, nosso compatriota: – A verdadeira descoberta do Amazonas data de 1852.

A companhia, auxiliada pelo governo imperial, em seus esforços pôde lisongear-se de ter por aquelle modo satisfeito com louvor as vistas do mesmo governo, concorrendo assim directamente para o rapido desenvolvimento do commercio, para o progresso da industria e das rendas publicas, ao mesmo tempo que foi descortinando e preparando o terreno para os novos empreiteiros que provavelmente hão de vir de diversas partes do mundo para desfructar comnosco os bens de que a natureza encheu esta vasta região, cuja vida, força e actividade esta essencialmente, como já observei, no movimento quasi animado desse grande agente do progresso material das nações – o vapor. (ALBUQUERQUE, 1894, p. 25 e 26).

Na perspectiva de Albuquerque (1894) é notório que enquanto não se estabelece um uso mercantil do rio Amazonas, mediado pela técnica, ele continuará sendo apenas um grande corpo d'água, algo cuja potencialidade se manterá desconhecida, em razão de não estar inserido, nem fazer parte de nenhuma relação econômica mercantil da época. Para Albuquerque é somente por meio dessa mediação que a revolução econômica e as metamorfoses poderiam chegar por via das águas. O que este autor propõe é que a história do rio Amazonas precisa descontinuar como algo para continuar como outro algo. Posteriormente, Getúlio Vargas, semelhantemente, entende que o ponto de partida do desenvolvimento da região Amazônica é por meio do domínio do rio Amazonas.

Com os primeiros conhecimentos da Pátria maior, este vale maravilhoso aparece ao espírito jovem, simbolizando a grandeza territorial, a feracidade inigualável, os fenômenos peculiares à vida primitiva e à luta pela existência em toda a sua pitoresca e perigosa extensão. É natural que uma imagem tão forte e dramática da natureza brasileira seduza e povoe as imaginações moças, prolongando-se em duradouras ressonâncias pela existência em fora, através dos estudos dos sábios, das impressões dos viajantes e dos artistas, igualmente presos aos seus múltiplos e indizíveis encantamentos.

Do mesmo modo que a imagem do rio-mar é para os brasileiros a medida da grandeza do Brasil, os vossos problemas são, em síntese, os de todo o país. Necessitais adensar o povoamento, acrescer o rendimento das culturas, aparelhar os transportes.

Nada nos deterá nesta arrancada que é, no século XX, a mais alta tarefa do homem civilizado: conquistar e dominar os vales das grandes torrentes equatoriais, transformando a sua força cega e a sua fertilidade extraordinária em energia disciplinada. O Amazonas, sob o impulso fecundo da nossa vontade e do nosso trabalho, deixará de ser, afinal, um simples capítulo da história da terra e, equiparado aos outros grandes rios, tornar-se-á um capítulo da história da civilização. As águas do Amazonas são continentais. Antes de chegarem ao oceano, arrastam no seu leito degelos dos Andes, águas quentes da planície central e correntes encachoeiradas das serranias do Norte. É, portanto, um rio tipicamente americano, pela extensão da sua bacia hidrográfica e pela origem das suas nascentes e caudatários, provindos de várias nações vizinhas. E, assim, obedecendo ao seu próprio signo de confraternização, aqui poderemos reunir essas nações irmãs para deliberar e assentar as bases de um convênio em que se ajustem os interesses comuns e se mostre, mais uma vez como dignificante exemplo, o espírito de solidariedade que preside as relações dos povos americanos, sempre prontos à cooperação e ao entendimento pacífico. (VARGAS, p. 259 e 261, 1942)

Na perspectiva do presidente Getúlio Vargas, o rio Amazonas é visto como uma fronteira, já que ele precisa ser tocado pela “civilização⁵¹” em razão de seu caráter “selvagem”. Nesta perspectiva de Vargas é necessário que ele deixe ser visto apenas como rio, como história natural e passe a ser enxergado como possibilidade, meio ou condição material relevante para a reprodução do capital na região. “Dominá-lo” significa conhecer racionalmente a sua natureza para produzir outro espaço, diferente daquele que naturalmente existe nele. Neste sentido, é imperiosa a produção de uma estrutura que obedeça e favoreça a logística de mercado, a saber: portos, terminais hidroviários, sinalização, armazéns, balsas flutuantes, autoridades fluviais, empresa estatal e particular, postos de abastecimento de combustíveis, grandes navios, fluxos e outras coisas imprescindíveis para torná-lo ou possibilitá-lo como uma supervia de circulação a serviço da economia da nação.

⁵¹ Apesar de usar o termo civilizar é necessário frisar que este trabalho não se fundamenta na perspectiva evolucionista que pressupõe uma continuidade da história, marcada por estágios, por isso que ele foi colocado em aspas, já que se entende que as coisas não evoluem, mas sim se transformam, fato que marca a descontinuidade da história, que é um resultado do confronto entre segmentos de classe.

Certamente existe um espaço na realidade em debate. Neste sentido, cabe aqui esclarecer o fundamento geográfico que sustenta a concepção de uma supervia de troca⁵². Na fala de Vargas e Albuquerque – que bem antes de sua época, outros já tinham tido a mesma impressão – é possível observar um dado material, o qual é a existência fenomênica de um fato ocupando um lugar que, para todos que já o navegaram é inquestionável, ao olhar, qualquer tipo de especulação fantástica sobre a sua dimensão –largura e volume d'água –. Combinada à existência do fenômeno igualmente tem-se o fato de seu estudo, que sistematiza o conhecimento racional do rio; a transformação da natureza, cujo trabalho cria objetos localizáveis no território; a regulação do rio para servir de suporte científico, material e político aos médios e grandes fluxos de mercadorias e somado a tudo isso, a circulação. Entende-se que o espaço que surge, na forma e na complexidade de uma supervia de troca⁵³, é o fundamento da existência de um determinado ente e, ao mesmo tempo, condição de sua existência no lugar.

Aqui segue a ideia, a criação da supervia parte inicialmente da natureza. Não se deseja uma interpretação determinista, por acreditar que a natureza inorgânica é também protagonista na sistematização e criação de uma supervia de circulação. Ressalta-se para minimizar qualquer reflexão desse tipo, que essa supervia é a combinação tanto da ação natural, quanto humana.

Neste aspecto, não tem como deixar de considerar ambos, já que os dois estão relacionalmente envolvidos neste fato, pois as características físicas do rio Amazonas são tão importantes quanto os elementos humanos. Por isso, não podem deixar de serem apreciadas ou negadas, já que elas são essenciais no ato da circulação de grandes navios carregados de toneladas de mercadorias. Neste sentido, entende-se que a primeira natureza faz parte da geografia que está intimamente ligada à realidade da circulação fluvial.

Na reprodução do capital, Marx é enfático ao afirmar que não tem como deixar de levar em consideração a natureza inorgânica durante esse processo, por mais que se estabeleça uma relação sociedade-espaço posterior à relação sociedade-natureza,

⁵² A consciência de uma supervia de troca tem como fundamento, o algo real, isto é, a existência material de fatos geográficos (objetos, leis e relações) que combinados com uma sociabilidade organizam e estruturam um espaço.

⁵³ A supervia fluvial de troca é a combinação entre diferentes atributos geográficos do rio Amazonas, todos os fluxos que convergem para ele, as relações e o meio técnico-científico produzido nas margens de alguns de seus principais afluentes, os quais são: Negro, Madeira, Trombetas e Tapajós, assim como as estruturas portuárias locais.

a natureza sempre continuará presente no processo de produção material da vida ou do capital, seja como matéria prima ou meio de produção. É por isso que os rios, historicamente, são apropriados, transformados e usados para a geração de energia elétrica, irrigação, abastecimento de cidades e como via para o transporte e escoamento de mercadorias.

Antes de qualquer obra humana, a natureza inorgânica é a causa primeira da formação daquilo que se está considerando uma supervia de troca. Assim sendo, a natureza em seu movimento mecânico desenvolve forças internas e externas ao planeta, que juntas são capazes de criar processos, – como é possível verificar no quadro 14 – que, por sua vez, também, apresentam potenciais capazes de cunhar e recunhar os objetos naturais existentes na superfície do planeta, como o rio, a montanha, o lago, as dunas e outros. Essa criação é constante; mesmo quando se pensa que a natureza, por meio de suas forças, está destruindo algo em si, na verdade ela está se recriando para continuar existindo.

Quadro 14 – Processos protagonistas na formação do rio Amazonas e afluentes

Processos	Protagonismo
Tectonismo ⁵⁴	Agente responsável pelas alterações no interior do planeta que provocou o surgimento da porção oeste da Amazônia, fato que provocou mudança do padrão de drenagem e na formação da bacia hidrográfica do rio Amazonas, como conhecemos no atual momento.
Erosão e Sedimentação ⁵⁵	Atua na modelação do relevo antes e depois da formação dos Andes. Criou o declive que se estende dos Andes até a Ilha do Marajó.
Precipitação	Alimenta o rio Amazonas de massa líquida e sedimentos sólidos.

Fonte: adaptado de BICUDO & SACEK, 2014 ; Revista de pesquisa Fapesp, 2016. ; Organização: Cordovil, G., 2018

É nessa perspectiva, relatada no quadro 14, que se entende a formação do rio Amazonas. Ele é resultante da combinação de diferentes forças da natureza. É somente a partir da combinação delas que ocorre a formação desse corpo d'água, que corta de Oeste para Leste o território dos estados do Amazonas e do Pará, isto é, são elas que constroem todos os aspectos físicos – extensão, largura e profundidade – e sua geomorfologia fluvial (canais, bacias hidrográficas, formas deposicionais etc.), que junto com os sociais vão amparar e fundamentar

⁵⁴ Para uma compreensão mais profunda ler a tese de Sacek, 2011.

⁵⁵ Idem.

materialmente a ideia de uma supervia de troca, o quadro 15 ilustra as características do rio Amazonas

Quadro 15 – Características físicas do rio Amazonas no território brasileiro

Aspectos	Características e Dimensões		
Tipo de rio	Planície		
Percurso	Relativamente longilíneo		
	Possui poucos meandros		
	Baixos índices de sinuosidade		
Área de Drenagem	Total	7 milhões de Km ²	
	No Brasil	389 milhões de km ²	
Afluentes	Total	7 mil	
	No Brasil	1.100 mil	
Largura variável	Menor: Entre os estreitos	1.800 m	Na época das grandes cheias determinados trechos podem chegar entre 40 a 50 km.
		2.200 m	
		2.500 m	
	Média: Fora dos estreitos	5 km	
Máxima: Próximo à boca do Xingu	13 km		
Vasão anual Média	200.000 m ³ /s		
Profundidade variável	Mínima	30 m	Nos meses de cheia a água sobe em média 18 metros.
	Máxima	100 m	
Extensão	Total	6.992 km	
	No Brasil	3.220 km	
Declividade média fraquíssima	De tabatinga ao oceano atlântico o declive é de 65 metros de altitude ou a razão 1 a 2 cm/km		
Água doce	20% de toda água doce do planeta		
Calado	Período das cheias	11 m	
	Período da seca	8 m	
Navegabilidade	Navegável durante todo ano		
Sedimentos transportados	820 milhões de T ano ou Equivalente ao pão de açúcar mês.		

Fontes: adaptado de SIOLI, 1985.; CARVALHO, 1942; Ministério dos Transportes, 2013.
Elaboração: Cordovil, G., 2018.

O quadro 15 ilustra aspectos mensurados do rio Amazonas. Esta mensuração revela condições física do rio, favoráveis a ideia de supervia fluvial de troca, já que ela parte primeiramente dessas condições. Portanto, neste quadro é possível observar algumas dimensões metrificadas de seu aspecto físico como: a profundidade e a largura, que são favoráveis para um uso econômico de caráter capitalista, já que favorece o deslocamento de navios cargueiros e escoamento de mercadorias em

larga escala. Por outro lado, a vazão e o transporte de sedimentos ilustrados nesse quadro, da mesma forma, são significativos e favoráveis à manutenção da própria natureza, como das populações ribeirinhas, animais, manguezais e florestas. Diante disso, é evidente a funcionalidade natural do rio.

Isto quer dizer que antes do Amazonas se torna uma “supervia”⁵⁶ a partir de seu estudo⁵⁷, o qual é realizado por instituições de pesquisa científica⁵⁸ combinado com a instalação de complexas estruturas técnicas e deslocamentos de fluxos de navios e mercadorias, ele é rio. Apesar desses fatos não poderem ser negados é necessário frisar a ideia de que o rio Amazonas não é apenas uma supervia de deslocamento de cargas, integrante de uma logística de transporte, em que circulam pequenos, médios e grandes navios carregados de mercadorias, que no ano de 2013 chegou a alcançar “47,8 bilhões de toneladas quilômetros útil-TKU” (ANTAQ, 2014, p.10), fato que o torna um meio de funcionamento econômico da região. Porém, é importante entender que antes dele se transformar em uma “supervia de troca”, ele desloca e transporta água, peixes e sedimentos, que por se constituir como tal, cumpre um relevante papel regional.

Assim, este rio ao circular 820 milhões de toneladas de sedimentos minerais e orgânicos, que ao serem transportados e depositados pelo seu grande volume de água⁵⁹ anualmente, renova a fertilidade do solo das várzeas, que se estende por toda sua extensão de 3.220⁶⁰ km, fato importante para o funcionamento socioambiental

⁵⁶ É necessário colocar entre aspas a palavra supervia, porque entende-se que o termo via é um objeto técnico em oposição ao rio que é natural, neste sentido o rio só se torna via de forma completa a partir da transformação da: natureza, funcionalidade e da inter-relação dos elementos do quadro 16.

⁵⁷ A segunda metade do século XX é o momento em que mais se utilizam técnicas, princípios e metodologias científicos de análise do rio, postura que permitiu identificar e catalogar informações exatas sobre o seu potencial natural, como exemplo, Meade *et al.* (1979) em equipe descreve os procedimentos utilizados para medir e demonstrar a quantidade de sedimentos em suspensão transportados na bacia do rio Amazonas: “As quantidades de sedimentos transportados em suspensão, em 1977, foram medidas em amostras de água do rio recolhidas pelo Navio de Pesquisas *Alpha Helix*, através de amostrador (integrador em profundidade) de grande capacidade. O amostrador integrador em profundidade é baixado até ao fundo do rio e depois içado à velocidade constante, até à superfície; o seu bocal está dimensionado de modo a recolher a mistura de água e sedimento a velocidade idêntica à do rio”. Sobre outros componentes agregados a estes citados para medir os sedimentos em suspensão indica-se a leitura do trabalho de Meade intitulado de “Transporte de sedimentos do rio Amazonas” (MEADE *et al.*, 1979, p. 543).

⁵⁸ Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, Instituto Max-Planck de Limnologia, Universidades, Agência Nacional de Transporte Aquaviários, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia.

⁵⁹ A grandiosidade desse volume de água pode ser entendida pela sua vazão que de acordo com o quadro 02, a média anual é equivalente à 200.000 m³/s.

⁶⁰ Complexo Solimões-Amazonas.

local. Esse rio ao renovar as planícies aluviais torna possível a prática da agricultura tradicional e da coleta de frutos no interior das florestas para as populações locais.

As margens do Amazonas são planas; seu leito corre quase sempre dentro dos limites de uma planície aluvial de 20 a 100 km de largura, chamada “várzea”. Esta área inundável todos os anos é quase inteiramente alagada na época das cheias. Penetrando na mata ciliar, originalmente constituída de um tipo especial de floresta, hoje eliminada pelo homem em amplos trechos, as águas barrentas do Amazonas são freadas até quase sua estagnação. Com isso o material em suspensão transportado pelo rio, e, em última análise originário dos Andes, é depositado na planície aluvial, a várzea, que todos os anos recebe uma camada nova de solo fresco. (SIOLI, 1985, p. 24.)

Esta abundância de sedimentos que nutre as várzeas, é a mesma que propicia a alimentação dos peixes, que pela oferta de alimentos e água é significativa para a reprodução e fartura desse recurso, conseqüentemente, tornando-se uma das principais fontes de proteína animal para as populações ribeirinhas, quilombolas, das cidades e povos indígenas. Segundo Almeida *et al.* (2010)⁶¹ o total de famílias de comunidade de várzea que dependem desse alimento é de aproximadamente 98.096, sendo que o total de pescadores de subsistência é 111.829.

Outro aspecto, que conduz a sistematização do pensamento sobre a potência e funcionalidade desse rio, é o fato dela influenciar na formação das áreas de manguezais no estado do Amapá. Um dos fatores que contribui para o surgimento desse fato dá-se em razão da grande quantidade de sedimentos e do volume de água doce que chega até a sua foz, alcançando a costa desse estado. Mesmo esse rio deixando uma boa parte dos sedimentos pelas planícies aluviais, assim como, também, uma boa parte de sua água nos grandes lagos⁶², ainda carrega bastante material sedimentar e água doce para formar os manguezais nesse estado.

Diante do que foi exposto, é necessário frisar que o rio Amazonas, é o palco onde se manifesta a relação sociedade-natureza, já que o rio, em seu estado puro⁶³, participa dos desdobramentos da sobrevivência básica da sociedade local, por exemplo, o pescador e sua canoa ou a população no deslocamento cotidiano não precisam de uma condição espacial ou um meio técnico-científico-informacional para

⁶¹ Para entender o cálculo feito por Almeida (2010) para chegar ao número aproximado de famílias de várzea e de pescadores de subsistência indica-se a leitura do artigo “Importância econômica do setor pesqueiro na calha do rio Amazonas-Solimões”.

⁶² Sioli (1985) em sua obra “Amazônia: Fundamentos da Ecologia da Maior Região de Florestas Tropicais”, relata que os grandes lagos são ambientes rasos, que podem atingir dimensões de 20x100 km, nesses ambientes é comum a pesca do Arapaima Gigas ou popularmente chamado Pirarucu.

⁶³ A ideia de estado puro é uma alusão ao rio Amazonas sem as transformações sociais em seu entorno.

mediar a sua sobrevivência no lugar – como ilustra o mosaico 02 –, o rio em seu estado puro, juntamente com outras partes da natureza oferecem as condições materiais primárias para a vida local continuar existindo.

Mosaico 02 – Uso tradicional do rio Amazonas



Fotos: Cordovil, 2017/2020

O mosaico ilustra dois usos tradicionais do rio Amazonas. A imagem **A** ilustra a pesca artesanal muito comum no Baixo Amazonas Paraense, e a imagem **B** demonstra o deslocamento cotidiano de pessoas por meio do transporte conhecido como rabeta, esse veículo é muito utilizado em deslocamento de pequenas distâncias e por pessoas que moram em comunidades próximas das cidades do Baixo Amazonas Paraense.

Aqui se faz um corte; atribuir a potencialidade do rio Amazonas apenas aos seus aspectos naturais, inegavelmente relevantes para o funcionamento da vida local (economia, subsistência, transporte) é obscurecer a continuidade de sua história. Neste caso, a história desse rio só tem sentido completo quando ele deixa de ser um curso de água natural e se torna uma via⁶⁴. Então, a supervia não é, ela é produzida a partir do momento em que o rio Amazonas ganha dimensões de recurso, de possibilidade, de mediação. Isso é social! É somente a partir de seu uso ampliado que ele se torna um organismo técnico necessário à reprodução do capital. As transformações e sucessões em seu entorno, significam a continuidade da história do rio e o movimento do ente que o transforma.

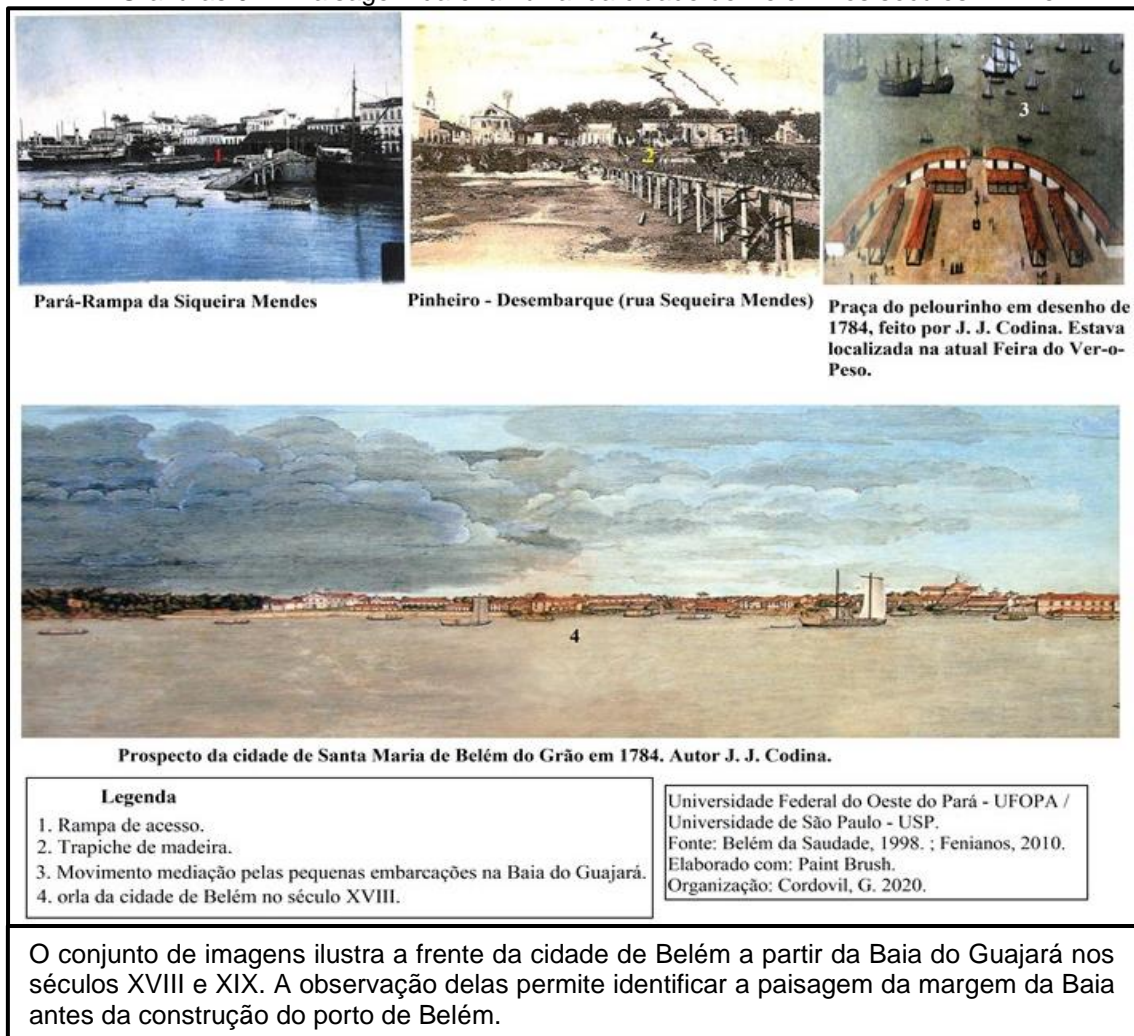
A navegação no rio Amazonas é uma prática humana de tempos remotos, isto é, um ato que existe antes da chegada dos europeus à Amazônia. Mesmo sendo uma prática antiga e os portugueses inserindo novos veículos à navegação⁶⁵ do rio, os deslocamentos fluviais (pessoas e cargas) e a comunicação, até a metade do século

⁶⁴ É importante ressaltar que essa transformação do rio Amazonas, resultante da apropriação do capital combina a história local desse rio ao desenvolvimento do capital.

⁶⁵ Brigues, barcas, escunas, galeotas, e igarités são embarcações movidas pela força do vento (veleiros), diferenciam-se pelo tamanho, peso e quantidade de mastros e formas das velas.

XIX, conservavam-se ligados à veículos que dependiam das forças da natureza: correnteza do rio e ventos e de estruturas técnicas, próximas à natureza, isso lembra aquilo que Santos (2006), denomina de meio natural (gravura 01). Por falta de um ancoradouro, os navios ficavam fundeados no meio do rio e para as mercadorias, tripulação e passageiros acessarem o continente e vice-versa eram usadas pequenas embarcações, que faziam o movimento de vai e vem entre os navios maiores até os trapiches de madeira ou rampas de pedras construídos às margens dos rios.

Gravuras 01 – Paisagem da orla fluvial da cidade de Belém nos séculos XVIII e XIX



Neste sentido, mesmo compreendendo que interesses comerciais eram presentes na Amazônia antes do século XIX, porém, baseado nas pesquisas, levanta-se a ideia de que a produção da supervia, temporalmente, tem uma correspondente empírica sólida neste século, já que: a) o seu uso econômico comercial se amplia, por causa do uso industrial da borracha; b) interesses mercantis nacional e estrangeiro se

direcionam para a Amazônia; c) a navegação do rio Amazonas sofre uma evolução; estruturas técnicas são instaladas pontualmente na região; d) legislações são criadas para ordenar a navegação. O quadro 16 ilustra parte dessas ideias.

Quadro 16 – Evolução da navegação fluvial na Amazônia

Evolução da Navegação a Vapor no Rio Amazonas	Ano	Tipo de Navegação	Barco	Contexto
	1853	Navegação interior	1	Navegação sob o monopólio de Mauá. A navegação do rio Amazonas permanecia fechada às nações estrangeiras.
	1863	Navegação interior	8	
	1891	Navegação interior	66	Navegação pós-monopólio de Mauá. A navegação dos rios da Amazônia (Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira e Negro) estava aberta às nações estrangeiras.
1892	Longo curso	432	A navegação do rio Amazonas estava aberta às nações estrangeiras.	
Evolução da Navegação de Cabotagem no Brasil	Ano	Carga T	Prestação de serviço	Quantidade de viagens
	1840	246.800	Navios nacionais	3.955
	1870	965.434	Navios nacionais	4.359
	1870	253.339	Navios estrangeiros	782
Evolução do Movimento no Porto de Belém	Ano	Embarcações		Carga T
	1840	78		11.252
	1880	292		258.115
Evolução do Tempo de Tráfego de Gêneros de Comércio	Ano	Rota	Veículo	Tempo de viagem
	Até 1852	Belém-Manaus	Barco a vela	3 meses ⁶⁶
	A partir 1853	Belém-Manaus	Barco a vapor	Treze a 15 dias

Fonte: Albuquerque, 1894.; Marim, 2004. ; Organização: Cordovil, G. 2020

⁶⁶ Quanto mais o barco a vela adentrava o rio Amazonas, menos influencia ele tinha dos ventos marinhos, condição natural favorável à navegação desse tipo de embarcação.

É mediante a: regulação jurídica⁶⁷; instalação da Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas no ano de 1852 pelo governo Imperial e evolução da navegação fluvial, que se tem início a transformação do rio Amazonas em uma supervia, intensificada, mais tarde, pela: abertura política dos rios da Amazônia à navegação internacional⁶⁸, instalação de portos e por outros fatos desenrolados no decorrer da história. É neste contexto, que pela primeira vez, a economia mercantil combina ao rio Amazonas técnicas modernas como o motor, energia e barco a vapor e incorpora-se às margens da baía do Guajará (Belém) e rio Negro (Manaus), instalações de estruturas portuárias⁶⁹ mecânicas para a prática do comércio de importação e exportação.

É neste contexto que metamorfoses, conduzidas pelos interesses comerciais, irão ocorrer na geografia do rio Amazonas, provocando uma revolução econômica na região em quantidade de cargas, comunicação, tempo de deslocamento, quantidade de navios, produção de novas estruturas, principalmente, nas cidades de Belém e Manaus. Tão importante quanto as metamorfoses técnicas, Marim (2004), destaca também outro tipo de transformação como o processo crescente de centralização e controle da atividade comercial, a instalação de grandes firmas comerciais e de transporte, por exemplo, a Companhia do Amazonas, Companhia LLOYD Brasileiro, Companhia Pará e Amazonas, e o monopólio do comércio praticado pelos regatões⁷⁰.

Os fretes, que eram caros nos barcos à vela, sendo calculados de acordo com os comerciantes carregadores para a navegação a vapor, ficaram muito reduzidos; as distâncias quasi desapareceram; as comunicações tornaram-se rápidas e commodas; as transações, tornando-se mais ativas, multiplicaram-se, e, como consequência imediata, o comércio ampliou o campo de suas especulações, á medida que novos recursos avultavam; e o valle do Amazonas viu emfim entrar por suas portas a riqueza, a prosperidade e a civilisação, ha tantos seculos esperada. (ALBUQUERQUE, 1894, p. 25).

⁶⁷ Decreto do Governo Imperial nº 1037 de 30 de agosto de 1852.

⁶⁸ Decreto do Governo Imperial nº 3749 de 7 de dezembro de 1866.

⁶⁹ Exemplo disso é o que acontece na cidade de Belém-PA, no início do século XX, para a construção do porto da cidade foi necessário fazer aterramentos de praias de rio, canalizar Igarapés, construir galerias para assim fazer a construção do porto das Docas, com cais, armazéns e vias de acesso.

⁷⁰ Regatão foi a denominação dada aos comerciantes – os quais eram ambulantes e mascates –, de origem árabe e judaica, que chegaram à Amazônia no século XIX. Estes por meio de suas pequenas embarcações, formavam lojas ou tabernas flutuantes, cuja navegação dava-se pelos rios e Igarapés da região amazônica, interiorizando as mercadorias entre elas: tecido, querosene, sal, açúcar, facão, corda etc. Foi por meio desses comerciantes que esses produtos chegavam às vilas, freguesias e povoados de seringueiros. Da mesma forma que esses comerciantes levavam os itens de consumo até essas localidades, eles também carregavam os produtos da natureza – frutas, borracha, castanha – dessas localidades para as cidades.

Da mesma forma Marim (2004) informa que:

Esse aumento rápido da navegação fluvial necessitou modelar os muitos trapiches de madeira que operavam em Belém e o velho cais da marinha, e, ainda, acrescentar prédios e armazéns para depósito das mercadorias, proposta encampada pelo Presidente Cunha Figueiredo, em 1869, quando lança a obra do novo cais e da alfândega. (MARIM, 2004, p. 6).

Assim, por meio dos barcos a vapor as mercadorias oriundas do Sudeste e da Europa chegariam as cidades e vilas da região, da mesma forma os produtos regionais alcançariam os mercados externos. Neste sentido, a transformação da navegação nesse rio produzida pelo capital comercial e pela mediação da técnica não somente imprime uma nova paisagem ao rio Amazonas, mas também introduz um novo tempo, assim como possibilitou a expansão do comércio de importação e exportação na região, como ilustra a tabela 07.

Tabela 07 – Valores de importação e exportação por biênios, triênios e anual

Valores do Comércio de Importação de Longo Curso na Amazônia		Valores de Exportação das Indústrias Extrativas	
Anos	Valor oficial	Anos	Valor oficial
1837-38	709:006\$00	1837-38	718:225\$000
1840-41	1.637:727\$000	1840-41	1.066:073\$000
1843-44	1.818:325\$000	1843-44	908:102\$000
1846-77	1.808:125\$000	1846-47	1.293:794\$000
1849-50	1.553:742\$000	1851-52	1.839:627\$000
1851-52	2.299:636\$000	1854-55	3.854:846\$000
1854-55	4.298:960\$000	1859-60	5.912:860\$000
1857-58	3.68:60\$000	1863-64	5.826:790\$000
1859-60	4.709:895\$000	1866-67	8.619:223\$000
1863-64	5.244:232\$000	1869-70	12.919:800\$000
1866-67	5.396:706\$000	1871-72	11.920:800\$000
1869-70	7.194:400\$000	1874-75	8.944:300\$000
1871-72	8.531:00\$000	1879-80	17.360:800\$000
1874-75	6.044:20\$000	1884	28.925:249\$000
1877-79	8.360:400\$000	1886	30.828:855\$000
1880-81	9.320:560\$000	1888	28.925:24\$000
1884-85	11.560:000\$000	1889	26.135:099\$000.
1889	13.350:000\$000	1890	36.611:65\$000
1890	13.974:244\$000	1891	56.910:996\$000
1891	16.814:523\$000	1892	59.772:549\$196
1892	20.390:480\$000	1893	62.114:280\$000

Fonte: Adaptado de Albuquerque, 1894. ; Organização: Cordovil, G. 2020.

A despeito do capital comercial produzir transformações e ampliar o comércio, utilizando o rio Amazonas e seus afluentes como vias comerciais de troca, estes rios

permaneciam como uma via de exportação de produtos extrativos ou primários, tais como: borracha, castanha, cacau e madeira, em que a produção regional era ditada pela sazonalidade ou pelo tempo da natureza.

É somente a partir da segunda metade do século XX com o capital em circulação, isto é, o movimento (expansão) que instala polos produtivos; e com a ampliação da circulação do capital, ou seja, a intensificação dos fluxos de mercadorias originadas nos polos industriais e do Centro-Oeste, que de fato transforma o rio Amazonas em uma supervia fluvial de troca de mercadorias no território brasileiro – ilustrado no quadro 17 –, nem tanto pela transformação de sua várzea, mas pela convergência dos fluxos de seus afluentes para o seu leito menor, fato que, segundo a ANTAQ (2013), torna esse rio o principal corredor hidroviário em volume transportado do território brasileiro.

Quadro 17 – Principais produtos transportados pelo rio Amazonas em mil T

Produtos-2013	Produtos-2016
Químicos orgânicos	Sementes e frutos oleaginosos
Soja e milho	Cereais
Combustíveis e contêineres	Soja e milho
Bauxita	Semirreboque baú
	Combustíveis minerais, óleos minerais
	Bauxita
	Veículos automóveis, tratores e veículos terrestres
	Outros grupos de mercadoria

Fonte: Adaptado da ANTAQ, 2014 e 2017. ; Organizado: Cordovil, G, 2020.

A tabela 08 ilustra o uso do rio Amazonas como via de navegação, diferente das principais hidrovias brasileiras, o Amazonas apresenta uma navegação ampliada, já que nele ocorre todos os tipos de navegação fluvial. Esse fato também ilustra o potencial econômico da via no transporte fluvial de mercadorias, já que as suas qualidades físicas permitem uma navegação completa. Outra ilustração é a evolução do transporte de mercadorias em tonelada (T) e tonelada útil (TKU) pelo rio Amazonas no triênio de 2011 a 2013. Essa quantificação impressiona pelo volume de cargas que por ela circula, uma vez que o centro da produção brasileira de mercadorias não é a Amazônia, mas sim as regiões Sul e sudeste do Brasil.

Tabela 08 – Transporte de cargas na hidrovia do Solimões-Amazonas por tipo de navegação 2011/13

Tipo de Navegação	2011		2012		2013	
	Toneladas	TKU	Toneladas	TKU	Toneladas	TKU
Cabotagem	19.356.240	22.272.212.256	20.287.545	23.644.972.345	19.780.342	23.082.638.393
Longo curso	20.005.974	18.668.650.662	20.893.300	18.158.982.437	17.853.204	19.298.621.439
Navegação interior	9.746.629	5.593.903.178	10.430.406	5.346.487.955	10.147.045	5.480.244.785
Estadual	2.545.363	976.992.335	2.747.451	957.344.293	2.191.237	962.257.744
Interestadual	7.198.233	4.611.613.678	7.682.955	4.389.143.662	7.955.808	4.517.987.041
Internacional	3.033	5.297.165	-	-	-	-
Total Geral	-	46.534.766.096	-	47.150.442.738	-	47.861.504.616

Fonte: ANTAQ, 2014.

As tabelas 09 e 10 ilustram a quantidade de cargas deslocadas pelas principais hidrovias brasileiras nos anos de 2013 e 2018. Através da comparação delas é possível observar que a circulação de mercadorias pelo rio Amazonas produz uma hegemonia na navegação fluvial, em razão do volume e valor de carga escoada por ele. Esses volumes e valores contribuem para ideia da produção de uma supervia fluvial usada para troca de mercadorias, que a cada ano, o capital consolida essa funcionalidade. Como exemplo desse capital em circulação para o entorno do rio Amazonas que converge fluxos para ele, tem-se a agricultura capitalista da soja em: Santarém, Mojuí dos Campos e Belterra; igualmente o fluxo da soja e milho oriundo do Centro-Oeste, a construção e renovação de portos (Cargill/PA e Itacoatiara/AM) e da Alcoa em Juruti-PA. Neste sentido, mais do que hegemonia e potencial natural é a sua capacidade de mediar a troca, mais que circulação de mercadoria é a reprodução de capital, oculto nos ruídos que o movimento da mercadoria provoca sobre a via.

Tabela 09 – Transporte de cargas nas hidrovias do território brasileiro por tipo de navegação em – 2013

Tipo de Navegação	Madeira		Paraguai		Paraná-Tietê	
	T	TKU	T	TKU	T	TKU
Cabotagem	-	-	-	-	-	-
Longo curso	-	-	-	-	-	-
Navegação Interior	5.295.049	5.663.168.723	5.940.303	3.425.477.097	6.281.630	2.116.672.453
Estadual	4.894	4.894	-	-	2.470.530	128.493.120
Interestadual	5.290.155	5.663.163.829	-	-	3.388.058	1.975.528.073
Internacional	-	-	5.940.303	3.425.477.097	423.042	12.651.260
Total Geral	5.295.049	5.663.168.723	5.940.303	3.425.477.097	6.281.630	2.116.672.453

Tipo de Navegação	Hidrovia do Sul		Tocantins-Araguaia		São Francisco	
	T	TKU	T	TKU	T	TKU
Cabotagem	581.569	183.829.577	7.487.969	1.182.640.196	-	-
Longo curso	617.147	194.385.259	11.050.182	1.779.052.664	-	-
Navegação Interior	4.301.428	1.271.539.875	3.025.465	626.669.185	49.549	28.517.431
Estadual	4.301.428	1.271.539.875	556.011	95.230.737	-	-
Interestadual	-	-	2.469.454	531.438.447	49.549	28.517.431
Internacional	-	-	-	-	-	-
Total Geral	-	1.649.754.711	-	3.588.362.045	49.549	28.517.431

Fonte: ANTAQ, 2014.

Tabela 10 – Transporte de Cargas por Hidrovia – 2018 (T, Toneladas Quilômetros)

Corredor Hidroviário	Percurso (km)				TKU 2018	Distância média (km)
	Interior Estadual	Interior Interestadual	Interior Internacional	Total		
Madeira	-	7.033.222	6.984	7.040.206	7.392.273.883	1.056
Paraná-Tietê	3.182.251	2.355.923	-	5.538.174	2.087.184.042	376
Paraguai	-	-	4.943.884	4.943.884	1.964.632.507	292
Solimões-Amazonas	10.029.059	8.720.403	6.984	18.756.446	10.998.679.612	709
Sul	5.473.602	-	-	5.473.602	1.366.215.520	289
Tocantins-Araguaia	6.985.792	1.485.681	-	8.471.472	1.806.297.106	204
Total Geral	25.670.703	19.595.228	4.957.852	-	25.615.282.671	-

Fonte: ANTAQ, 2020.

Por certo, o termo via é social, porque é resultante de interesses de segmento de classe que se apropriam do rio e de suas qualidades físicas e por ser resultado de uma sociabilidade que envolve um conjunto de relações localizáveis no tempo e no espaço. Assim, ela adquire um aspecto técnico, por apresentar um estado físico incorporado de trabalho, que molda o rio, produzindo outra forma.

É considerada técnica porque é igualmente organizada, devido existir uma regência entre os diferentes elementos que a compõe, a qual é conduzida por um conjunto de normas que cria regras, controla e coordena o uso da via de forma hegemônica. No que se refere ao quesito estudo, busca-se identificar racionalmente a sua potencialidade de navegabilidade para alcançar resultados comerciais e econômicos.

Essa via social é estruturada, pois nela existe uma disposição de vários elementos concretos (portos, navios, armazéns) e abstratos (leis e instituições) interagindo para estabelecer um sentido. Apresenta uma funcionalidade, a qual é servir de condição física social para deslocar a mercadoria comprada para, em seguida, a circulação realizar o capital investido na compra dessa mercadoria, transformando-a em algo novo para, em seguida, se transformar em dinheiro acrescido.

Os três parágrafos anteriores sistematizam a manifestação ou o fato social da existência de uma condição material necessária para o capital, a supervia fluvial de circulação de mercadorias, que representa a metamorfose do rio Amazonas. Todos esses elementos estão ilustrados no quadro 18.

Quadro 18 – Configuração técnica do entorno do rio Amazonas – 2017

Formas	Terminais portuários de grande porte	Portos organizados e Terminais de Uso Privado.	
	Embarcações	Tipo	Volume de carga
		Navios de cabotagem e longo curso	60 mil toneladas
		Barcos passageiros e cargas	80 a 300 toneladas
		Lanchas	10 a 21 toneladas
		Balsas	100, 600 a 32 mil toneladas
		Bajaras	10 a 12 toneladas
	Terminais hidroviários	Mais de 10	
	Rio	Amazonas	
	Instalação portuária de pequeno porte	Mais de 30	
Posto flutuante de combustível	Equador, vitória, balsa dona luzia, Petrobras, outros.		
Organização Política do uso	Leis oficiais: federal, estadual e municipal.	9.537/97 - Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário.	
		97/1999 - Determina a autoridade marítima.	
	Regras espontâneas criadas localmente por sujeitos não hegemônicos.	Em terminais quase sem nenhuma estrutura física de atracamento, fica definida entre os donos de barcos que, a prioridade para atracar nas balsas flutuantes sempre é daquele que está programado para sair em seu respectivo dia de viagem.	
Estudo: medição da potencialidade econômica da navegabilidade de	Navegabilidade entre Belém-Santarém-Manaus	Distância total: 1650 km	
		Calado: entre 10 e 11m durante o período de cheia.	
		Calado: 8m no período de menor incidência de chuvas.	
		Perfeitamente navegável por navios de 60.000 TPB	
	Proximidade aos principais mercados de consumo a partir de Santarém/PA.	Santarém-Europa 8.953 km	
		Santarém-Canadá 7.994 km	
		Santarém-EUA 6.096 km	
Sinuosidade	Baixa: menor/igual 1,25		
Declividade	65 a 0 metro de altitude ou 2,1 cm/km		
Estrutura	Relações localizadas entre a parte e o todo.	Os barqueiros, os barcos e a força de trabalho local interagindo de forma combinada com o modo de produção no Baixo Amazonas.	

Fonte: adaptado pesquisa de campo junto a Companhia Docas do Pará-CDP, 2017; Trabalho de campo, 2017, ANTAQ, 2010 e 2013; Ministério da Infraestrutura, 2017. ; Elaboração: Cordovil, G., 2018.

De acordo com as pesquisas, a supervia fluvial não se resume apenas ao rio Amazonas em seu estado puro, mas a toda transformação da natureza e aprimoramento dessa transformação que decorre no tempo, por meio de relações. Segundo relatos de grupos políticos locais, essa metamorfose representa o desenvolvimento econômico da mesorregião.

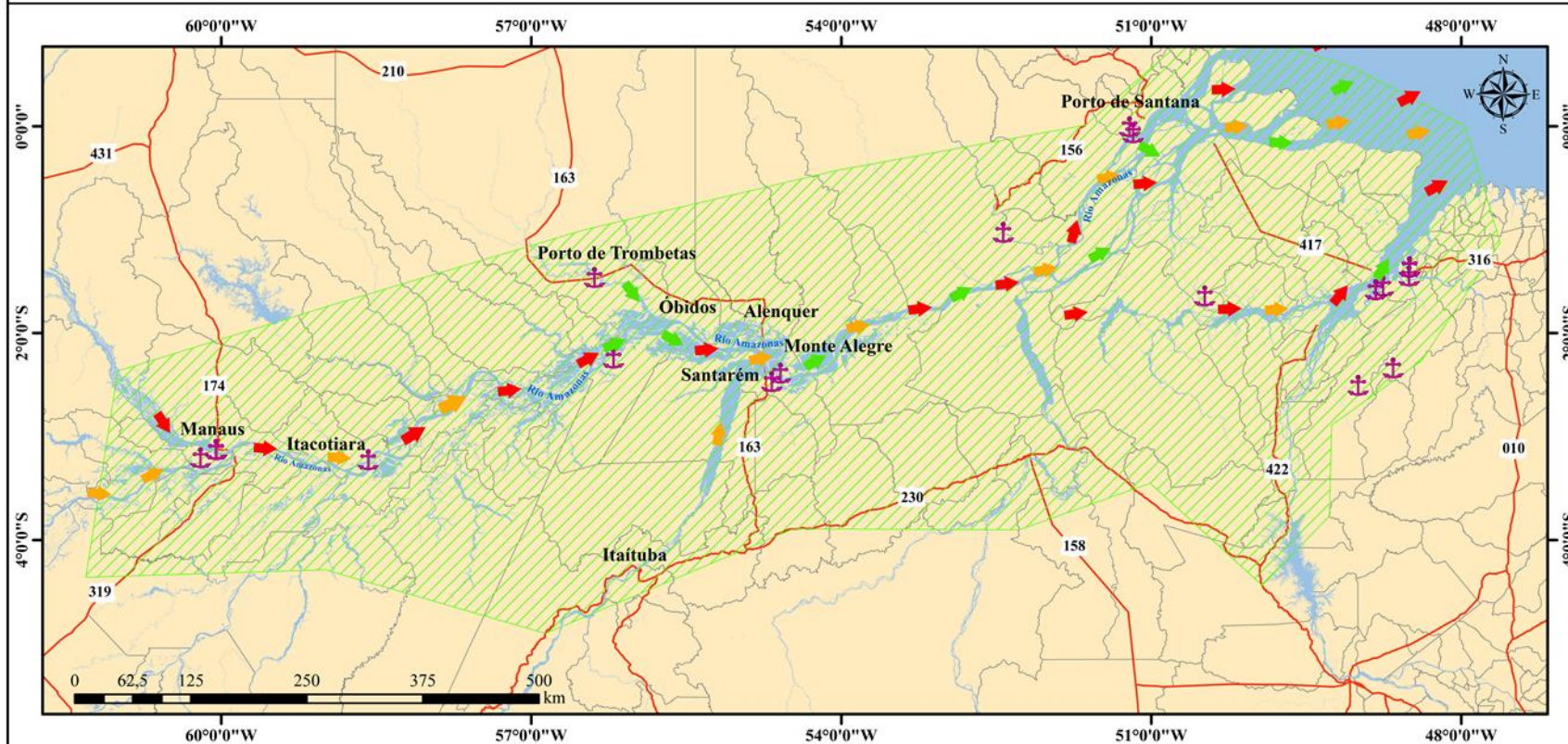
Estes atributos lhe conferem potencialidades à navegação comercial e de passageiros (ANTAQ, 2013). Esta supervia de circulação é o meio para onde convergem os fluxos que são transferidos de outras vias. Neste sentido, quanto aos deslocamentos que alimentam essa supervia, é importante frisar, que os globais são provenientes, na sua maioria, de seus afluentes, os quais são: Tapajós, Madeira, rio Negro e Trombetas, excetos aqueles que são transferidos do porto da ALCOA, localizado no município de Juruti-PA. Com relação aos fluxos locais que alimentam essa supervia, estes também partem destas vias citadas, mas também do próprio rio Amazonas, do rio Arapiuns, Nhamundá, Piaba e dos lagos Maicá, Sapucua, Pacoval, lago Grande do Curuai e outros. O mapa 06 ilustra a supervia de troca.

Assim, a produção da supervia, que corta a região do Baixo Amazonas Paraense é uma necessidade do capital produtivo. Deste modo, baseado em Marx (2011), entende-se que é coerente defini-la como “uma condição física de troca ou como condição geral da produção capitalista”. Dessa forma, a supervia por ser uma condição geral da produção capitalista; não é condição particular de um determinado segmento capitalista ou de uma forma de produção, mas sim de consumo coletivo.

A energia, as vias de circulação, bem como a rede de fibra ótica se constituem em exemplos de condições gerais de produção, dentre muitos que poderíamos arrolar. Por meio dessas condições se articula o particular ao geral e se integra uma unidade específica de produção à produção e circulação do capital em geral. (LECIONE, 2007, p. 05).

A produção da supervia, ilustra a superação da relação sociedade-natureza pela relação sociedade-espço, em razão da primeira se tornar limitada para a reprodução do capital. Então, quando o segmento de classe capitalista transforma a natureza para produzir uma condição física para reproduzir o capital inicial, ele está produzindo espaço (funcionalidade, ordem, objetos e relações). O que tudo indica é que a produção do espaço adquire um papel central nesse processo e por isso o capital para se reproduzir produz um espaço à sua imagem e semelhança, isto é, contraditório.

Mapa 06 - Portos no Entorno do Rio Amazonas e Convergência de Fluxos











Universidade Federal do Oeste do Pará - UFOPA/
Universidade de São Paulo - USP

Sistema de Coordenadas Geográficas:
Projeção Cilíndrica de Mercator
Datum: WGS 1984

Fontes: IBGE, 2008; ANA, 2018; DNIT, 2018.

Organização: CORDOVIL, Gilber Valério. 2019
Elaboração: LOPES, Claudio H. Sampaio.

Legenda:

- | | | | |
|---|---------------------------------------|---|------------------|
|  | Área de Convergência |  | Hidrografia |
|  | Fluxo de Mercadorias Industrializadas |  | Limite Municipal |
|  | Fluxo de Soja e Milho |  | Portos |
|  | Fluxo de Minério |  | Rodovias |



Deste modo, partindo da teoria que sustenta esse trabalho, a condição física não é o rio, muito menos uma hidrovia, ela é uma via de troca. Portanto, define-se a supervia fluvial como um objeto, produto intencional da circulação do capital e do capital em circulação, que se situa no tempo e espaço como condição física de reprodução do capital, cuja existência material é marcada pela combinação indissociável entre diferentes atributos geográficos, os quais são humanos e naturais da e na região; contida de uma trama de relações sociais que a localiza no território.

Na supervia, as relações sociais e os equipamentos, que já estão e se instalam sobre ela, são marcados por temporalidades ou, então, são classificados, costumeiramente, como tradicional e moderna. Na supervia, todos os elementos que a formam não estão isolados, pelo contrário, estão em combinação.

Além disso, nela também se projeta dois tipos de circulação: uma simples, em que a troca da mercadoria é praticada de forma a garantir a subsistência, por isso, o seu fim é a satisfação. A outra, definida por Marx (2013, 2017) como ampliada, nesta as metamorfoses e as trocas realizadas no seu movimento têm a finalidade de ampliar o dinheiro inicial para poder capturar a sua ampliação. Apesar das diferenças, ambas são importantes para o capital, já que elas realizam a sua produção e a reprodução.

Destarte, a supervia fluvial de troca não é sinônimo de hidrovia, isto é, algo projetado para atender tipos de navegação, que para isso sofre intervenções de engenharia (eclusas), sinalização (boias), normas (leis) e equipamentos (portos), com a finalidade de organizar a fluidez de escoamento de cargas. Entende-se que é muito mais que isto, ela é a manifestação empírica das contradições do capital em sua totalidade na região.

Os escritos acima apontam para o fato de que natureza produz natureza, mas existiriam benção e maldição na criação? Neste ponto, é importante identificar e entender a manifestação desse par opositivo. Acredita-se que esta oposição possui uma forma, uma sociabilidade que se manifesta na realidade e que por isso serve de fundamento para a sistematização do pensamento. Esta contradição se estabelece quando o objeto rio sai de uma natureza inorgânica – rio –, para uma natureza orgânica⁷¹ – via de troca –, esta mudança acontece porque ao longo da história social, este rio tornou-se um meio para afirmação política, vinculada à soberania portuguesa,

⁷¹ Orgânico está ligado à noção de organismo. Inorgânico está relacionada as partes da natureza não usadas, como se estivessem “soltas” e que, só quando usadas pelo homem ganham um sentido de organismo. Para maior esclarecimento Marx, 2015.

imperial e republicana, e, igualmente, à reprodução econômica na região Amazônica, ligada à expansão do capital.

Quanto à questão levantada, inicia-se a reflexão, primeiro, a partir do espaço, sobretudo ao que se vincula a uma específica materialidade, a dos complexos portuários – ligados à supervia –, que é aquela que ilustra a existência de uma paisagem estranha no lugar. Apesar dessa materialidade se constituir como condição espacial, em razão dela ser produzida para o nexo entre áreas de produção – de minérios e grãos – e de mercados – chinês, americano, europeu e canadense –. Isto é, mesmo mediando o balanceamento entre o tempo de compra e venda e articulando o processo de transformação do capital, vale ressaltar que essa condição espacial privilegia o grande capital, já que para as pequenas⁷² e média embarcações, que fazem o movimento de ligação interna entre cidades e cidades, bem como, entre cidades e vilas ribeirinhas, é negada o uso dessa materialidade. Algo que pode ser observado na mosaico 03.

Mosaico 03 – Embarque improvisado de mercadorias e passageiros



A imagem ilustra o embarque de passageiros e de carga de forma improvisada na orla da cidade de Santarém. Essa realidade é bastante comum nas cidades e vilas do Baixo Amazonas Paraense.

Fonte: Trabalho de Campo 2017. ; Registro fotográfico: Cordovil, G., 2017

Ainda nessa mesma perspectiva, os trabalhadores usados na construção dos terminais portuários, não reconhecem o objeto construído, por não entenderem o sentido da localização (que, neste caso, não é somente cartográfica, mas, sobretudo, o conjunto de relações que envolve o porto e que passa a influenciar na condição

⁷² Bajasas são embarcações de madeira, cuja capacidade de transporte de passageiros é de, aproximadamente, 42 pessoas sentadas e capacidade total de 9 a 12 toneladas.

social local de cada indivíduo); da totalidade, que faz as coisas estarem onde estão e por não saberem o que é o porto.

Diante deste fato, tem-se a separação entre sujeito e objeto, pois os trabalhadores não reconhecem o porto construído pelas suas mãos. Esta materialidade vira coisa, algo estranho. Paralelo a esse acontecimento, tem-se a construção dos trapiches⁷³ nas comunidades ribeirinhas, diferente dos trabalhadores que constroem os portos, a força de trabalho que edifica estas estruturas entende o que está construindo, já que este objeto é sua criação⁷⁴. Neste sentido, ela o idealiza, escolhe o tipo de madeira, dá a forma, entende a necessidade de sua edificação e a sua construção acontece por meio de relações de solidariedade.

Dando continuidade, a supervia que se constitui a partir de fixos e fluxos é cara para a dinâmica local. Tomando como exemplo o Baixo Amazonas, de acordo com alguns relatos apreendidos da população de Santarém, é possível entender que, a construção do complexo portuário (figura 01) na praia da Vera Paz (mosaico 04) negou a sociabilidade⁷⁵ local que, historicamente, manifestava-se nesse lugar.

Mosaico 04 – Praia da Vera Paz



A imagem ilustra a praia fluvial da Vera Paz antes de dar lugar ao cais do Porto da Companhia Docas do Pará (1970), e ao porto da Cargill. Antes da instalação do porto da Cargill, iniciado em 1999, essa praia era muito utilizada pela população local como área de lazer. Baseado no relato de moradores que frequentavam a praia *“agora só resta a lembrança e a saudade da Vera Paz”*.

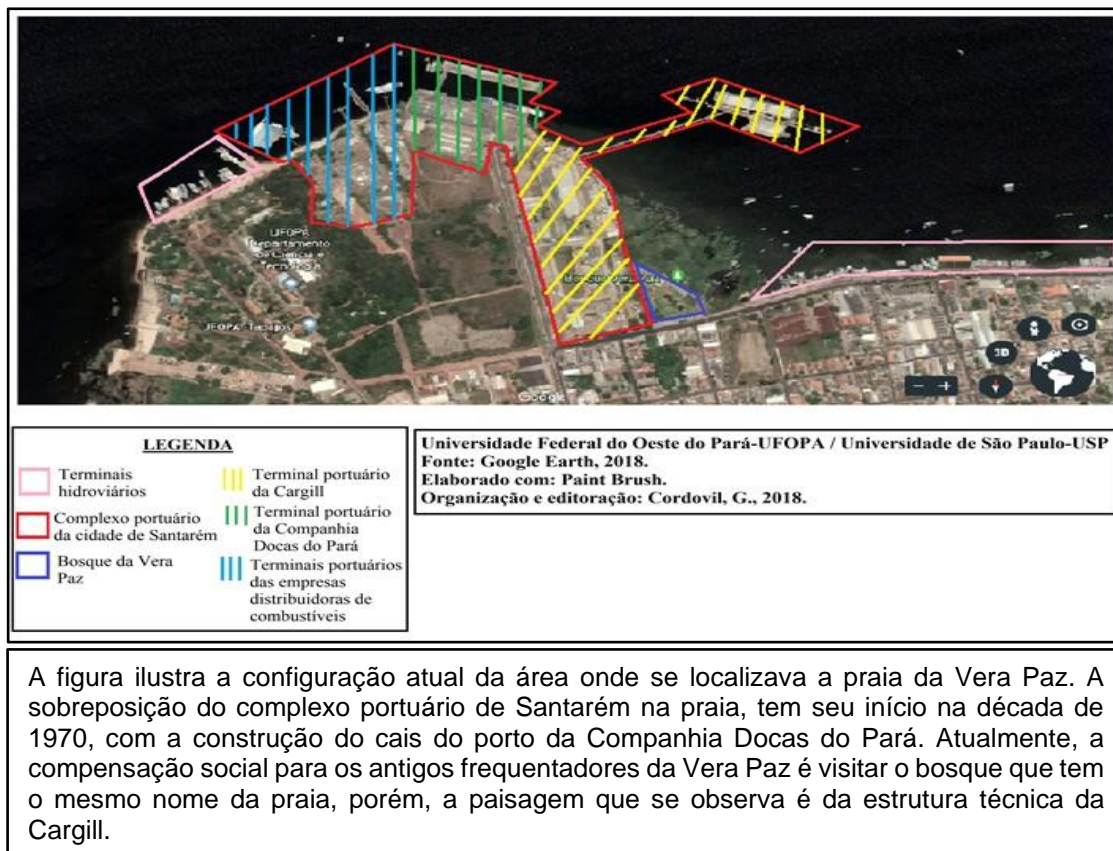
Fonte: <http://ignacioneto.blogspot.com/2014/10/santarem-saudosa-praia-da-vera-paz.html> e <http://bemerguyemir.blogspot.com/2012/11/vera-paz.html>

⁷³ Os trapiches são estruturas tradicionais de madeira. A existência desse objeto é muito comum e faz parte da história das comunidades ribeirinhas. Geralmente, a matéria prima utilizada é retirada diretamente da floresta pelos próprios comunitários e são estes os seus construtores. Elas são utilizadas como caminho (nexo) entre o continente e a pequena embarcação parada no rio.

⁷⁴ Aqui se faz a distinção entre produção e criação. A saber, no ato da construção dos portos que é condição geográfica para a reprodução do capital, entende-se que acontece a produção, já que, os trabalhadores perdem o entendimento de saber o onde, isto é, eles não sabem por que as coisas estão aí. Enquanto no ato da criação o resultado do trabalho do trabalhador não é estranho a ele.

⁷⁵ Esta praia de rio, localizava-se no bairro da Aldeia, era frequentada pelos moradores da cidade por ser de fácil acesso, nela era frequente atividade de lazer, turística, pesca e atividades comerciais.

Figura 01 – Área do complexo portuário de Santarém – PA



Da mesma forma, descobriu-se por meio de relatos de donos, que o tráfego de grandes embarcações⁷⁶ como transatlânticos, balsas e de cabotagem, além de afetar a estrutura de embarcações menores (voadeiras e bajaranas) também coloca em risco o tráfego local de pequenas embarcações no rio Amazonas.

Duas crianças podem estar desaparecidas depois que a bajara (pequena embarcação motorizada) em que viajavam, pilotada por um homem, emborcou por causa das marolas provocadas pela aproximação do navio mercante MSC Alabama, no final da noite de terça-feira (9), no rio Amazonas, próximo à cidade de Óbidos.

Segundo a Marinha, a bajara tentou cruzar a proa do navio mercante se aproximando do Alabama, emborcando em seguida. (BAJARA..., 2018).

⁷⁶ Segundo os donos de embarcações o tamanho, o peso e a velocidade desses grandes navios provocam uma intensa movimentação da água em direção às margens do rio, quando atinge os barcos ancorados provoca fortes estalos nos cascos dos barcos de madeira. Em viagem entre as cidades de Santarém e Monte Alegre, durante o percurso ocorreu o encontro entre a lancha e um navio de cabotagem, este fato foi marcado por uma forte marola, provocada por este último que atingia o primeiro, fato que provocava a sensação de que a lancha iria naufragar.

Salienta-se, ainda, que a instalação de complexos terminais portuários, assim como dos terminais fluviais mais simples⁷⁷ e até mesmo aqueles que estão em forma de projetos, a exemplo do porto no Lago do Maicá, em Santarém, contribuem para a especulação imobiliária, em virtude desses objetos incentivarem, ao mesmo tempo, a precificação e valorização de determinadas áreas da cidade, gerando a segregação socioespacial. Baseado em pesquisa, descobriu-se que esse fato acontece na periferia de Santarém, nos bairros da Prainha e do Maicá. Mesmo o terminal hidroviário de Santarém e do porto no Maicá permanecerem em processo de objetivação, o primeiro financiado pelo governo do estado do Pará, e o segundo pela empresa EMBRAPS, todavia, esse fato tem sido suficiente para produzir a precificação dos imóveis nesses bairros. A saber, constatou-se que o preço dos terrenos no bairro da Prainha que custava em média R\$ 75 mil reais passou a valer R\$ 170 mil no ano de 2018⁷⁸. Esse fato, além de dificultar o acesso à casa própria para determinada parcela da população⁷⁹ nesses bairros, também aquece o consumo de outro produto do mercado imobiliário local, a locação de imóveis.

A complexidade da navegação fluvial, definida por terminais portuários e hidroviários, tipos de embarcações, fluxos de mercadoria de curta e longa distância, normatizações e relações sociais, aproximadamente, a partir da década do ano 2000, falando especificamente sobre o Baixo Amazonas paraense, ganha mais um elemento, que é a presença do serviço de transporte fluvial expresso⁸⁰ de passageiros. É a partir dessa década que a lancha – observar o mosaico 05 – passa a ser usada como veículo de transporte intermunicipal nessa região e, nos anos seguintes, esse serviço torna-se mais uma alternativa de transporte interestadual, saindo de Santarém com destinos para as cidades dos estados do Amapá e Manaus.

⁷⁷ Esta designação baseia-se em observações de campo, ela é usada para fazer a diferença entre estruturas portuárias complexas e terminais fluviais improvisados ou aqueles que não apresentam um meio técnico-científico-informacional. Estes locais improvisados são comuns entre as cidades do Baixo Amazonas, mesmo na cidade de Santarém, que é considerada a cidade mais importante dessa região apresenta este tipo de terminal fluvial, como por exemplo, o “porto” da Tiradentes. A designação porto da Tiradentes é dada pela população local, em razão de vários navios de diferentes origens e destinos atracarem nesse local, que está localizado na orla da cidade, no bairro da Aldeia.

⁷⁸ Dado obtido durante pesquisa de campo em março de 2018.

⁷⁹ Apenas para ilustrar e comparar, na periferia da cidade de Alenquer, também integrante do Baixo Amazonas, um terreno medindo 48x68 no bairro esperança, no ano de 2016, custava em média R\$ 15 mil.

⁸⁰ Aqui nos referimos as empresas de transporte de passageiros aquaviário que utilizam como veículo as lanchas, cuja característica do serviço é a rapidez do transporte durante o deslocamento, segurança dos passageiros, em razão do casco ser de ferro, climatização do ambiente, sistema de som e tv e possibilidade de venda de passagens por meio do uso de cartão crédito.

Mosaico 05 – Equipamentos do serviço de transporte aquaviário expresso



Fotos: Cordovil, G. 2017; Google, 2017.

O surgimento desse meio de transporte, sem dúvida nenhuma tornou as relações sociais: políticas, jurídicas, econômicas, lazer e particulares (saúde) muito mais dinâmicas, por serem rápidas e fluidas, em comparação a determinados momentos históricos do transporte fluvial, anteriores à existência desse serviço na região. Com a autorização desse transporte aquaviário expresso, as cidades se tornam mais próximas, em razão da diminuição do tempo de viagem de uma para outra.

É real a necessidade dos indivíduos em circular. Todavia, no Baixo Amazonas Paraense ocorreu a captura e transformação dessa necessidade pelas relações capitalistas, criando-se outra necessidade no outro, a saber: circular de forma veloz, confortável, organizada e segura. Entretanto, essa subjetivação da mercadoria oferecida pelos donos das lanchas, nasceu excludente, em razão do preço cobrado pelas empresas à população local⁸¹, ainda mais quando se compara ao valor das passagens cobradas nos barcos, como ilustra a tabela 11.

⁸¹ Em pesquisa de campo (2017) constatou-se junto aos donos de barcos e bajaranas, que em determinadas situações é comum a solidariedade. Com os donos de barcos foi apurado que é possível negociar um preço de passagem mais barato (cobrança feita dentro do barco) para pessoas mais humildes, já com donos de bajaranas foi apurado que é comum transportar estudantes das comunidades ribeirinhas para a cidade de Santarém sem a cobrança do valor da passagem. Todavia, nenhuma dessas situações de solidariedade foi constatada junto às empresas de transporte aquaviário expresso.

Tabela 11 – Comparação dos preços das passagens e tempo de viagem partindo da cidade de Santarém-PA – 2018

Veículo	Municípios - Preço				
	Alenquer	Óbidos	Monte Alegre	Oriximiná	Porto Trombetas
Lancha	R\$ 45.00	R\$ 67.00	R\$ 50.00 ⁸²	R\$ 95.00	R\$ 135.00
	Tempo de viagem: 2h e 30min	Tempo de viagem: 1h e 30min	Tempo de viagem: 3h e 30min	Tempo de viagem: 4h e 40min	Tempo de viagem: 6h
Barco	R\$ 30.00	R\$ 40.0	R\$ 30.0	R\$ 65.00	R\$ 68.00
	Tempo de viagem: 4 h	Tempo de viagem: 6 a 8 h	Tempo de viagem: 7 h	Tempo de viagem: 8h	Tempo de viagem: 12 h

Fonte: trabalho de campo, 2017. Elaboração: Cordovil, G., 2018.

Sem dúvida, não se pode negar que a produção da supervia, além de conectar a escala do lugar com a escala mundo; também liga diretamente os dois principais estados da região Amazônica: Pará e Amazonas e conecta internamente as vilas, comunidades e aldeias do Baixo Amazonas com as cidades dessa mesorregião, principalmente com Santarém, em razão de sua centralidade política, devido à convergência demográfica de outros municípios para a cidade em busca de serviços jurídicos, financeiros, educacional, comercial e outros.

Neste aspecto, é conveniente pensar que, o estabelecimento de novas rotas fluviais combinadas com uma quantidade significativa de barcos – ilustrado na tabela 12 –, além de realiza velhos e novos percursos, também diminui o tempo de viagem que os diferentes indivíduos interiorizados realizavam nessa região – veja na tabela 13 –. Neste caso, levar e trazer mercadorias, ir à escola e outras coisas *deixou de ser tão sacrificante*⁸³. Com o serviço oferecido pelos donos de barco, o tempo de deslocamento entre as localidades citadas na tabela 13 reduziu para 7 e 9 horas.

Tabela 12 – Embarcações profissionais cadastradas na capitania dos portos em Santarém – 2005-2015

Tempo Em 10 anos	Quantidade
	3182

Fonte: Capitania dos Portos de Santarém, 2017. Elaboração: Cordovil, G., 2018

⁸² Valor referente ao primeiro trimestre de 2017, atualmente esse serviço não está sendo oferecido pelas empresas de transporte aquaviário expresso.

⁸³ Retirado da fala de um entrevistado indígena, que abordava o desenvolvimento e acessibilidade dos meios de transporte fluvial na região do Baixo Amazonas Paraense.

Tabela 13: Deslocamento da população indígena em dois diferentes tempos históricos

Localidade		década de 1940		ano de 2018	
origem	Destino	Veículo fluvial utilizado	Tempo (médio) de viagem	Veículo fluvial utilizado	Tempo de (médio) viagem
Aldeia Pinhel – município de Aveiro	Cidade de Santarém	Batelão ⁸⁴	20 a 30 dias	Barco	9 horas
Aldeia Muratuba – município Santarém	Cidade de Santarém	Batelão	15 dias	Barco	7 horas

Fonte: Trabalho de campo, 2017. Elaboração: Cordovil, G., 2018

As pesquisas desvendaram que, em razão do capital produzir a complexidade da circulação fluvial na supervia, ao longo do tempo, tornou-se necessário a reordenação jurídica do uso das orlas fluviais para impor outra ordem, principalmente nos lugares que tem sido palco de instalação de grandes terminais portuários⁸⁵. Deste modo, levando em consideração o Baixo Amazonas, o fato político-jurídico, ilustrado no quadro 19, acontece de forma mais significativa na cidade de Santarém⁸⁶, em virtude da maior quantidade de terminais fluviais de diferentes usos e porte presentes na sua orla – veja a tabela 14 – e, conseqüentemente, maior frequência e intensidade de fluxos de embarcações de diferentes tipos e, igualmente, maior intensidade de transferência de mercadorias interna e externamente a região. Neste sentido, interpreta-se que quanto melhor for a fluidez para os grandes navios e comboios de balsas, isso é mais rentável para o capital. Portanto, é necessário tornar a orla próxima de grandes portos livre, por isso a realocação é necessária.

Quadro 19 – Instrumentos jurídicos e políticos de ordenamento do espaço

Nomas de ordem pública municipal e federal	
LEI N° 18.051/06	Plano Diretor Municipal
Decreto nº 5229	Área do Porto Organizado de Santarém - PA
Lei no 10.257/01	Estatuto da Cidade

Fonte: Pesquisa 2017. ; Elaboração: Cordovil, G., 2018

⁸⁴ Os batelões são pequenas embarcações de madeira, configurando-se em grandes canoas, que não são motorizadas, com capacidade de passageiros entorno de 8 a 12 pessoas.

⁸⁵ A partir da leitura e análise do Anuário Estatístico da ANTAQ (2018), interpreta-se que os grandes terminais portuários são aqueles que apresentam a capacidade de movimentar milhões de toneladas de cargas em razão de sua estrutura técnica. O porto de Santarém no ano de 2018 movimentou um total de 4,6 milhões de toneladas e cargas (ANTAQ, 2018).

⁸⁶ É necessário salientar que essa reordenação acontece por razões do quantitativo populacional de Santarém, ou seja, a demografia ultrapassa os 20 mil habitantes, fato que obrigou o município a redigir e aprovar seu plano diretor. Neste documento consta o ordenamento territorial de sua orla fluvial.

Tabela 14 – Quantidade de terminais fluviais no Baixo Amazonas paraense por cidades⁸⁷ - 2017

Município	Quantidade
Santarém	21
Óbidos	01
Alenquer	01
Monte Alegre	01
Oriximiná	03

Fonte: trabalho de campo 2017/18. Elaboração: Cordovil, G., 2018.

É importante salientar, que o ordenamento territorial da orla de Santarém, normatizou o seu uso. A elaboração e implementação das políticas de ordenamento tem provocado a requalificação do uso desse espaço, algo que tem disciplinado o uso dessa área quanto a ancoragem de pequenas e médias embarcações. Assim, desde que ocorreu essa ordem, parte da ancoragem de barcos, que historicamente compõem a paisagem da orla da cidade, nos bairros de Fátima, Aldeia e Centro, foi deslocada e realocada para o bairro da Prainha, que se localiza na periferia da cidade.

Por fim, mediante a questão levantada, chega-se à algumas reflexões. Primeiro, é comum, e até certo ponto normal, para um indivíduo que se depara com a natureza de uma região ou território abundante em recursos, pensar que isto pode ser uma vantagem material diante de outros grupos sociais, tal como a ideia de que a sua apropriação e uso comercial capitalista, é a possibilidade real que determinados grupos sociais têm para resolverem seus problemas de pobreza e, assim, alcançarem o tão desejado desenvolvimento, por meio de ideias progressistas.

Segundo, salienta-se que a abundância de recursos ou a potencialidade da localização de determinado elemento da natureza, em vez de ser benção pode ser maldição. Por exemplo, em determinados contextos e lugares, a natureza serve para financiar conflitos armados⁸⁸. Para além do financiamento desses conflitos, ela, igualmente, serve para financiar o (des)envolvimento⁸⁹ de determinados segmentos de classe, ou seja, a instalação de grandes empreendimentos capitalistas, representados pelos portos, hidrelétricas e indústrias, sempre se apropria da natureza que serve de base material para a construção da existência de determinados

⁸⁷ Para esta pesquisa leva-se em consideração apenas as cidades citadas no quadro 07, esta postura metodológica dá-se em razão da dimensão territorial dessa mesorregião, pois para obter dados de todas as cidades desse recorte seria necessário um tempo bem maior em relação ao prazo institucional dado para finalizar esse trabalho e por serem consideradas as principais cidades da mesorregião.

⁸⁸ Le Billon (2001) em seu artigo “The political ecology of war: natural resources and armed conflicts” explica a relação entre recursos da natureza (diamante) e o financiamento da guerra civil na África.

⁸⁹ Termo usado por Carlos Walter porto Gonçalves em seu livro *Amazônia, Amazônias*, 2001.

segmentos de classe. Neste último caso, hábitos, relações com o meio e de solidariedades são negados, arranhados e, do mesmo modo, rompidos a partir da produção de outro modo de viver acompanhada de sua condição espacial. É importante também frisar que, da mesma forma que a concentração de terminais e embarcações locais, em determinadas áreas da cidade, apresentam uma função social, igualmente impactam a sociedade local. Assim, a produção e ampliação de uma supervia põe em risco a existência⁹⁰ de sociedades locais.

Terceiro, entende-se que não é o fato da existência de uma natureza contida de recursos e de qualidades físicas vantajosas para a existência de uma determinada sociedade que é a causa da produção de seus problemas sociais (pobreza, desterritorialização etc.), pensar dessa forma seria a maneira mais pueril e descomprometida de encontrar um culpado ou uma resposta. Diante disso, entende-se que, a maldição é produto das diferentes formas de produção capitalista e de seus segmentos de classe, são eles que instalam as contradições e as mazelas sociais a partir da: apropriação e desapropriação da natureza, constituição da propriedade privada e transformação do rio em supervia. Por último, é necessário não esquecer que esta condição geográfica do capital é contida de contradição.

2.2 Onde começa e onde termina a contradição da circulação do capital no entorno do rio Amazonas

Inicia-se a síntese desse tópico da seguinte forma, onde começa e onde termina a contradição da supervia? Isto é relevante porque existem dois sistemas de transporte que carregam e distribuem as mercadorias dentro e fora da região e porque, ambas são usadas a favor da circulação ampliada do capital. Desde já se acredita que existe algo para além do sensorial. Assim, é preciso ir para além daquilo que os olhos percebem, a saber, o deslocamento de objetos, porém, não descartando o seu valor.

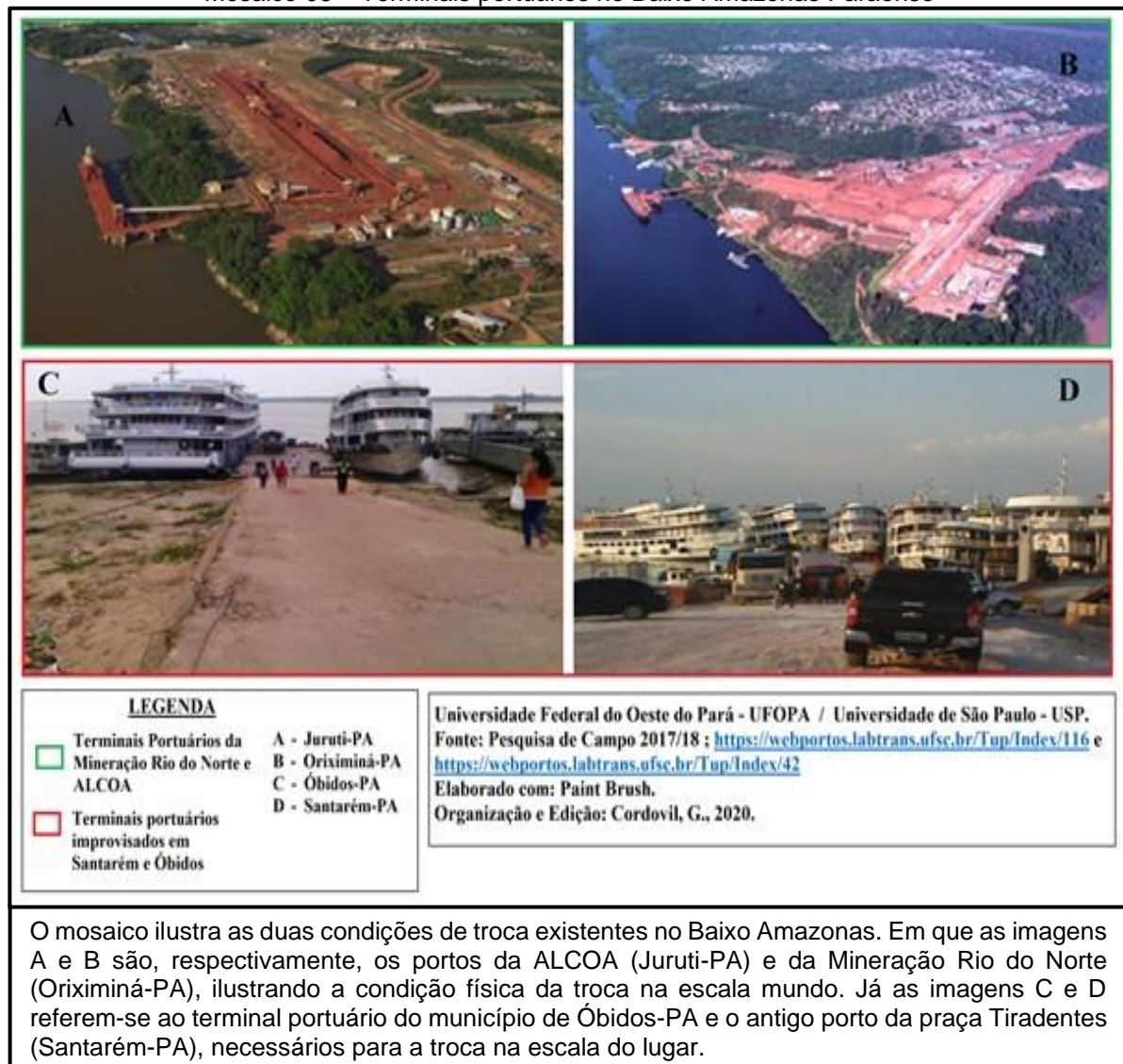
Como foi dito anteriormente é notório na paisagem do Baixo Amazonas Paraense, a presença de duas condições técnicas de troca diferentes e bem definidas, as quais coabitam e usam a mesma geomorfologia fluvial da região. Durante as pesquisas, essa diferença, no olhar menos apurado dos entrevistados, foi identificada apenas como rede de transporte e distribuição, ou, como *“área organizada e*

⁹⁰ A ideia de existência não está vinculada a ideia de fim da vida, mas sim a sua forma de viver: suas relações, tradições, hábitos alimentares e formas de sobrevivência.

*desorganizada*⁹¹ (mosaico 06), já que na fala dos entrevistados está presente a ideia de segurança, controle de acesso de pessoas e embarcações, gestão e uso de tecnologia e equipamentos, ou, então, como abordado na síntese de alguns trabalhos acadêmicos: passado e presente ou moderno e tradicional.

Outra perspectiva de análise desses dois sistemas revelaria que, a existência da contradição, poderia ser compreendida na identificação de duas escalas geográficas, já que por meio dessa análise é possível identificar a extensão das relações econômicas e a distribuição dos fluxos transportados. Neste caso, é possível reconhecer uma escala mundo/nacional e a outra a escala do lugar.

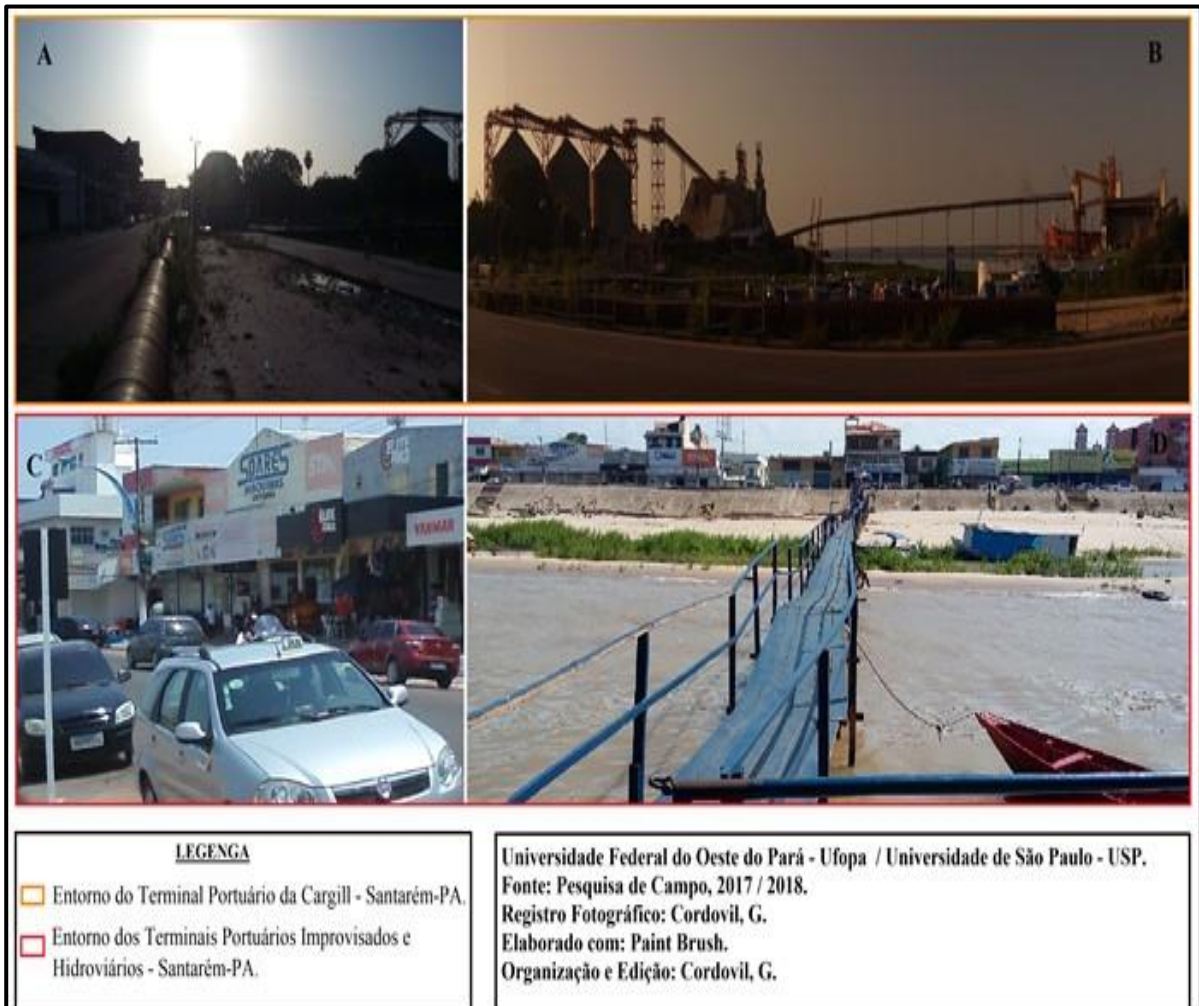
Mosaico 06 – Terminais portuários no Baixo Amazonas Paraense



⁹¹ Essa noção é de um comandante de barco ao comparar o porto da Cargill e o antigo porto da praça Tiradentes. A obtenção dessa informação aconteceu durante trabalho de campo por meio de entrevista.

Deste modo, entendeu-se que os fluxos que escoam pelas embarcações e são distribuídos pelos portos, ilustrados no mosaico 06 A e B, não mantêm praticamente nada de interação com os lugares em que esses objetos estão instalados, a não ser o uso da natureza. Neste caso, a relação está muito mais ligada com a dinâmica comercial externa do que com a dinâmica interna da região. Neste sentido, é diferente do sistema de troca local, cujo entorno é marcado por uma trama de relações de comércio, o mosaico 07, ilustra o entorno dos terminais portuários e hidroviários de fluxos locais e da Cargill.

Mosaico 07: Dinâmica comercial na orla fluvial da cidade de Santarém-PA



O mosaico ilustra a movimentação e a principal área comercial da cidade de Santarém-PA, localizada no entorno dos dois sistemas técnicos de troca, instalados às margens do rio Tapajós. Constatou-se em pesquisa de campo que no entorno das hidroviárias e do porto da praça Tiradentes (C e D) existe toda uma relação do comércio formal e informal conexas com o transporte fluvial local, como por exemplo, lojas de venda de motores, peças e outros equipamentos etc. Por outro lado, no entorno do porto da Cargill (A e B) não se constata nenhuma dinâmica desse tipo.

Neste caso, a contradição não se reduziria apenas na comparação dos elementos técnicos – observe quadro 20 – ou, então, como se olhasse no sentido escala mundo para escala local ou no olhar inverso. Embora o fluxo de soja, milho e minério se posicionar de forma relevante na economia exportadora brasileira, tendo que fazer uso de sistemas técnicos complexos. Todavia, a dinâmica do comércio, que se dá por meio de troca, nas margens das cidades ribeirinhas, vilas, comunidades e aldeias do Baixo Amazonas Paraense, está hegemonicamente vinculado ao sistema de troca local. É notório a animação de diferentes tipos de fluxos no entorno desse sistema, tais como: peixe, ambulantes, fruta, transportes, pessoas, dinheiro e mercadorias.

Quadro 20 – Equipamentos dos sistemas de troca

Grandes Complexos de Troca	Sistema Local de Troca
Portos	Terminais de embarque
Armazéns	Balsa flutuante para atracamento
Esteira mecânica	Barcos com capacidade de carga em Kg e t
Navios com capacidade de carga até 60 mil t	Carros de mão de madeira
	Trapiches de madeira
Balsa tanque móvel	Pier
Tanque	Trabalho braçal
Dutos	
Pier	
Berço de atracamento	
Guindastes	Rio
Trilhos e trem	
Rio	

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santarém, 2017 & Trabalho de campo, 2017/18/19. ; Elaboração: Cordovil, G., 2019

Essa diferença além de tornar-se notória quanto ao uso de infraestrutura, similarmente é percebida no que se transporta, a quantidade que se transporta e para onde se transporta. Observe essa dinâmica no quadro 20 e 21.

Deste modo, identificou-se que mesmo as mercadorias sendo fundamentadas na relação de troca, contudo elas apresentam valorização e precificação diferente, devido algumas serem produzidas e classificadas como commodity e outras não. Ainda se ressalta que as mercadorias de consumo local apresentam um movimento mais variado de tipos de produtos, enquanto as commodity apresentam um volume maior.

Quadro 21 – Cargas movimentadas nos terminais portuários do Baixo Amazonas⁹² – 2018

Movimento de mercadorias diário			
Escala Regional/local kg/t	Interação geográfica local-local	Escala internacional mil t	Interação geográfica local-mundo
Arroz	Cidade-Cidade	Soja	Unidade de produção-Europa
Variedades	Cidade-Vila	Milho	Unidade de produção-Ásia
Farinha	Cidade-Aldeia	Minério	Unidade de produção-Canadá
Frutas	Cidade-Quilombo	Madeira	Unidade de produção-África
Fertilizantes			
Roupa			
Produtos regionais: tarubá, castanha do Pará, andiroba, copaíba etc.			
Acessórios de cozinha			
Verduras de pequena lavoura			
Produtos industrializados de higiene e limpeza			
Tecido*			
Calçado			
Pescado*			
Feijão*			
Alimentos industrializados*			
Cigarro*			
Bebidas*			
Peças de automóveis*			
Combustíveis (gasolina, óleo diesel, gás de combustível) *	Unidade de produção-Estados Unidos		

Fonte: Companhia Docas do Pará-CDP, 2018 & * Dados obtidos em trabalho de campo, 2018. ;
Elaboração: Cordovil, G., 2019

⁹² No acumulado do ano de 2018, as exportações do porto da Cargill alcançaram 4,6 milhões de toneladas de soja mais milho (ANTAQ 2018), enquanto no ano de 2016 o porto da Mineração Rio do Norte exportou 16,4 milhões de toneladas de bauxita (ANTAQ, 2017).

É importante ressaltar que, pelo sistema de troca local: a) também é transportado valor de uso e b) e mesmo que seja usado o transporte rodoviário em parte do percurso, todavia, para que esse veículo alcance as localidades e cidades do Baixo Amazonas Paraense, é necessário a utilização desse sistema local.

Após levantar essas ideias sobre a existência da contradição do capital no entorno do rio Amazonas, baseado em pesquisa chega-se ao seguinte pressuposto: descobriu-se que, isso apresenta uma manifestação empírica, que permite compreender que esse debate tem um início e, igualmente, um ponto onde termina. Esse fato permite o questionamento e negação dos pressupostos identificados anteriormente neste tópico, que são aqueles que preocupam apenas com uma análise superficial, devido levar em consideração apenas o material.

Diante disso, ao analisar os dois sistemas de troca, entendeu-se que o debate, sobre essa contradição, não pode ser reduzido apenas a dimensão da técnica – ilustrada nas informações do quadro 20 –, que é claramente percebida na observação da paisagem ou no volume e variação de mercadorias movimentadas, cuja descrição está ilustrada no quadro 21, que por sinal deve ser encarada apenas como ponto de partida para entender esse fato empírico da contradição.

Outro entendimento sobre essa diferença, que deve ser negada, mas que está consagrada no senso comum local⁹³, é a ideia que consagra essa questão, vinculando-a à capacidade administrativa ou empresarial ou, então, como culpa da gestão dos governantes. Inquestionavelmente, as pesquisas apontam que essa contradição é de ordem e produto capitalista.

Deste modo, as pesquisas revelam que é importante e necessário ir para além da descrição da aparência, quer dizer, “negar” o fato empírico⁹⁴, porque ele não explica a materialidade de sua existência. Neste caso, ele é apenas o resultado. Neste sentido, o entendimento da contradição revela-se na totalidade da ação do capital, que produz uma série de fatos contínuos e relacionais que, na sua combinação, formam uma unidade, a qual se desenrola no processo histórico. Então, a contradição é estimulada pela existência da diferença espacial local, que é desenvolvida no

⁹³ Essas respostas foram obtidas em trabalho de campo 2017/18. Elas foram apontadas pelos donos de barco, capitães responsáveis pela embarcação e pela tripulação, quando questionados sobre a infraestrutura e organização que existe entre os dois sistemas e os motivos de sua diferença e contradição.

⁹⁴ Negar não significa abandonar o debate da matéria.

processo do capital. O quadro 22 ilustra os fatos reconhecidos como integrantes desse processo.

Quadro 22 – Onde começa e onde termina a contradição do capital em circulação no rio Amazonas

A Totalidade Concreta			
Começo: o real		Término: o abstrato	
Expressão Fenomênica	Característica do Fenômeno	Abstração do Fenômeno	Característica da Abstração
Terminais de Uso Privativo	Resultado ou síntese do processo histórico	Expansão produtiva pelo território	São: movimentos contínuos e relacionais no tempo e no espaço.
		Obstáculo à produção	
		Movimento	
		Expansão da força produtiva	
		Acumulação	
		Concentração	
Portos Organizados		Centralização	

Fonte: Trabalho de campo 2017/18 e referencial teórico. Elaboração: Cordovil, G., 2019

Por certo, no momento em que o capital se expande geograficamente para outros lugares do mundo ou do território-nação, em razão de fatos desfavoráveis a sua reprodução, localizados no próprio processo produtivo, ele, automaticamente, necessita que seja produzida, no lugar para onde ele está se deslocando e se territorializando, todas as condições materiais e imateriais indispensáveis para sua existência. É neste movimento qualitativo do capital combinado com sua objetivação que se instaura a contradição concreta.

Como já foi mencionado, a aparência não explica a totalidade, ela é apenas o ponto de partida para entendê-la, neste caso a contradição inicia-se nela, mas não permanece na aparência (matéria). É necessário olhar por trás desse aspecto material. Neste sentido, o quadro 22 e o mosaico 06 ilustram, aparentemente, apenas uma diferenciação estética-técnica, entretanto, as pesquisas elucidam que é muito mais que isto.

Neste caso, a leitura daquilo que está oculto, o qual entende-se como sua abstração, elucidada a contradição concreta⁹⁵ do capital em circulação no Baixo

⁹⁵ A contradição concreta faz referência às tramas e às intenções envolvidas na produção e na expansão das forças produtivas. Tramas e intenções não seriam a materialidade, mas a abstração, o algo oculto. Geralmente, na análise da contradição geográfica produzida pelo capital, é recontado em

Amazonas. Em outras palavras, enquanto para muitos indivíduos a observação dos grandes complexos de troca, objetivados no porto da Cargill, do rio Madeira, ALCOA, Itacoatiara e Trombetas, resume-se apenas a um equipamento responsável pelo escoamento de cargas. Porém estes indivíduos não sabem que estes objetos são construídos para mediar os diferentes processos de metamorfose da mercadoria e, semelhantemente, mediar a universalização do valor⁹⁶ – esta última mediação não está clara nem subentendida na paisagem exibida no quadro 24 –, diferente dos sistemas de troca local, como os pequenos terminais portuários e embarcações, os quais são usados apenas para escoar, transportar as mercadorias, já contidas de mais valor, até as vilas, aldeias e cidades para serem transformadas em dinheiro ampliado.

Para o valor tornar-se a forma universal do trabalho abstrato como, de fato, ele busca fazer no modo capitalista de produção, diferentes processos de trabalho concreto, em lugares distintos, devem ocorrer conjuntamente no mercado. O isolamento social dos processos particulares de trabalho, tão prejudicial à universalização do valor, não pode ser superado sem primeiro vencer o isolamento espacial dos diferentes processos. "A integração espacial — o elo da produção de mercadorias em diferentes lugares através da troca "torna-se uma estrita necessidade para o capital.

[...]

Do mesmo modo, a integração do espaço pode ser entendida como expressão da universalidade do valor, se olharmos não para as relações espaciais específicas, mas para o espaço geográfico como um todo. (SMITH, 1988, p. 128 e 130).

É durante esse processo de universalização do valor, mediado pelos sistemas de distribuição e realizado na circulação, que mais trabalho vai sendo introduzido na mercadoria, no decorrer do processo de produção, gerando um valor maior daquele inicial, o qual Marx (2011), denomina de valor novo. Este é produzido pelo trabalho no movimento, além de ser a expressão de mais trabalho, de forma semelhante, entende-se que o valor novo é a derivação de uma mercadoria matriz em várias outras modalidades de produto. A saber, o quadro 23 ilustra as diferentes origens e destinos que a mercadoria, em seu movimento, percorre para adquirir valor novo, antes de

alguns debates fazer-se referência apenas ao que se vê na paisagem, o trabalho objetivado, enquanto o abstrato é negado.

⁹⁶ A universalização do valor acontece no movimento da mercadoria, aqui entendido quantitativamente cujo deslocamento se faz entre os diferentes lugares, e qualitativamente, que é referente a metamorfose, nos distintos lugares. De acordo com Smith "para o valor tornar-se a forma universal do trabalho abstrato como, de fato, ele busca fazer no modo capitalista de produção, diferentes processos de trabalho concreto, em lugares distintos, devem ocorrer conjuntamente no mercado. O isolamento social dos processos particulares de trabalho, tão prejudicial à universalização do valor, não pode ser superado sem primeiro vencer o isolamento espacial dos diferentes processos". (SMITH, 1980, p. 128).

tornar-se o produto final. É necessário frisar que o destino três não significa o último destino, mas apenas um ponto do circuito que essa mercadoria alcança em seu percurso.

Quadro 23 – Universalização do valor de soja e milho – 2017

Universalizando o valor				
O Valor no Movimento Territorial			O Valor no Movimento Transcontinental	
Origem 1	Destino 1/Origem 2	Destino 2/Origem 3	Origem 3	Destino 3
Mato Grosso	Porto-Porto Velho	Santarém-Pará	Santarém-Pará	Europa
				América Central
	Miritituba-Pará			África
				Ásia

Fonte: Trabalho de campo junto a Companhia Docas do Pará, 2017; Plano Mestre do Complexo Portuário de Santarém, 2017. Organização: Cordovil, G. 2018.

Assim, ao universalizar o valor, o capital revela sua tendência que, identicamente, é contida de contradição. Neste sentido, ao expandir seus meios de trabalho, neste caso, os complexos portuários, para outras áreas com a intenção de estabelecer, na visão de Harvey (2005), um ajuste espacial, para produzir aquilo que Smith (1988), denomina de emancipação espacial⁹⁷, a qual seria a aniquilação do tempo de circulação de mercadorias, ele produz somente a igualização entre produção e troca, neste caso, isto não significa a diminuição das diferenças espaciais, mas apenas a expansão delas e, conseqüentemente, a instalação da contradição.

É deste modo, que se supera o entendimento da contradição e da diferenciação espacial baseada apenas na análise da aparência ou da paisagem, ela de fato inicia-se na expressão fenomênica –real –, mas não permanece nela, ele é apenas o ponto empírico de partida do conhecimento. Neste sentido, isso significa que não basta olhar. Nesta circunstância, o fenômeno empírico oculta o movimento da estrutura, mas não o apaga. Assim, é necessário que a análise da contradição estenda-se para as determinações abstratas que se localizam no processo. Deste

⁹⁷ Para Smith, “a tendência histórica da sociedade em se emancipar do espaço é mais desenvolvida sob o capitalismo e assume uma forma única que expressa a lógica interna do capital: a emancipação através da aniquilação. Neste contexto, a “tendência universalizante do capital” representa um impulso inerente para a a-espacialidade, procurando uma igualização das condições e dos níveis de produção”. (SMITH, 1988, p. 143).

modo, são elas que explicam concretamente a dinâmica contraditória, do capital em circulação, que existe no rio Amazonas e seus principais afluentes. O quadro 22 elucida justamente aquilo que não está desenhado na paisagem ou muito menos escrito no portão de entrada dos grandes complexos portuários. Destarte, os portos e as contradições que eles carregam são apenas a síntese de todas essas determinações, a contradição está conectada ao processo histórico do capital.

[...]. O concreto é concreto porque é a síntese de múltiplas determinações, portanto, unidade da diversidade. Por essa razão, o concreto aparece no pensamento como processo da síntese, como resultado, não como ponto de partida, não obstante seja o ponto de partida efetivo e, em consequência, também o ponto de partida da intuição e da representação (MARX, 2011, p. 54).

A contradição e a diferenciação espacial são componentes do padrão geográfico capitalista, esse padrão é denominado por Lênin de desenvolvimento desigual. Então, ambas acompanham e são inerentes a expansão do capital. Neste caso, a manifestação empírica disso são os grandes complexos portuários, que correspondem, especificamente, a produção capitalista do espaço. Desta maneira, qualquer produção espacial capitalista é para igualizar o processo de produção do capital, mediar a valorização universal da mercadoria e criar condições físicas para sua reprodução.

Mesmo sendo inerente ao capital produzir condições físicas de troca (supervia) e novas tecnologias de produção, circulação e distribuição para impor novos ritmos, isto é, velocidade e fluidez à produção, o capital não descarta aquilo que já existe no lugar. Sendo assim, ele é obrigado a usar homens, equipamentos, conhecimentos, natureza, técnicas e outras coisas locais. O uso do transporte tradicional de circulação fluvial que existe no Baixo Amazonas Paraense e tudo aquilo que está vinculado a sua estrutura é um exemplo disso. Portanto, a intenção do tópico abaixo é justamente ilustrar esse fato.

2.3 Técnicas, ritmos e circulação: combinando contradições no Baixo Amazonas Paraense

O esforço do presente tópico é revelar que o capital em seu processo de expansão pelo Baixo Amazonas Paraense, além de produzir condições geográficas em prol da produção, ele também se apropria, combina e subordina, de forma

orgânica, as estruturas de produção da sociedade local, a saber instrumentos de trabalho, transporte e conhecimentos para serem usadas em favor da circulação ampliada do capital e, conseqüentemente, de sua reprodução. Essa característica do capital, Marx (2011), denomina de totalidade.

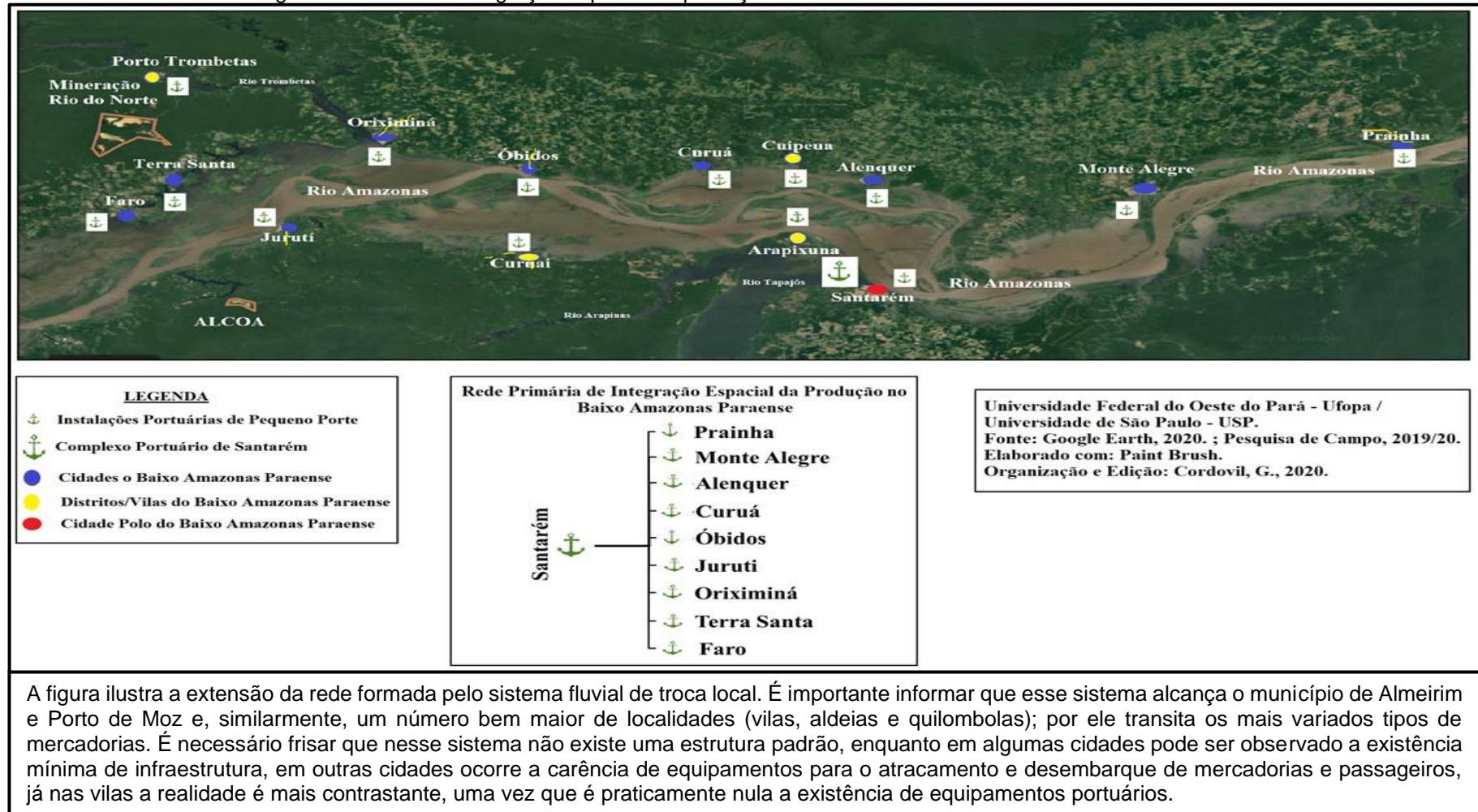
Como totalidade, esse próprio sistema orgânico tem seus pressupostos, e seu desenvolvimento na totalidade consiste precisamente em subordinar a si todos os elementos da sociedade, ou em extrair dela os órgãos que ainda lhe faltam. É assim que devém uma totalidade historicamente. O vir a ser tal totalidade constitui um momento de seu processo, de seu desenvolvimento (MARX, 2011, p. 343).

Mesmo o sistema de transporte fluvial tradicional apresentando uma estrutura diferente – na forma, nos ritmos, processos, equipamentos e no tempo – e contraditória – porque não aniquila o espaço pelo tempo, em razão de sua lentidão – em relação ao sistema de troca criado propriamente pelo capital, fato que lhe confere um estado de desenvolvimento inferior, ainda assim, as pesquisas revelam que ele não é descartado pelo modo de produção capitalista.

Assim sendo, compreende-se que este sistema de transporte local, mesmo sendo lenta a sua velocidade, em média 25 Km/h, ele cumpre um papel significativo à totalidade da produção, neste contexto, este papel está ligado à troca e, é por esta razão, que ele é indispensável as intenções de reprodução capitalistas na região. A princípio, duas manifestações empíricas se levantam para validar a relevância geográfica desse sistema.

Em primeiro lugar, mesmo existindo rodovias estaduais e federais, esse sistema é usado, hegemonicamente, como principal sistema de integração entre a maioria das cidades e comunidades do Baixo Amazonas Paraense. À vista disso, ele serve como meio de rompimento do isolamento espacial dessa e nessa região, mas em relação a que? A produção! Isso significa que a integração é da produção em sua totalidade, ou seja, a partir de determinado momento da produção, este sistema de troca funciona como uma conexão e passagem, na qual a mercadoria transita entre o ato da produção – que aconteceu em vários lugares do mundo –, até a troca, que corresponde à manifestação do consumo nos municípios do Baixo Amazonas, a figura 02 ilustra a integração das cidades, por meio dessa rede de transporte fluvial formada no entorno do rio Amazonas.

Figura 02 – Rede de integração espacial da produção entre as cidades do Baixo Amazonas Paraense



Assim, a integração geográfica produzida por esse sistema é composta por elementos simples, tais como: cais de arrimo, trapiches de madeira, balsas fixas flutuantes, rampas, que podem ser de concreto e terra batida, e escadaria de concreto ou madeira. A combinação desses elementos forma os pequenos terminais portuários dessas cidades, que articulados com os barcos formam o sistema de troca local primário, o qual corresponde somente a integração geográfica entre as cidades da região, como mostra a figura 02 e o quadro 24.

Quadro 24 – Caracterização do sistema de troca local no Baixo Amazonas Paraense - 2015

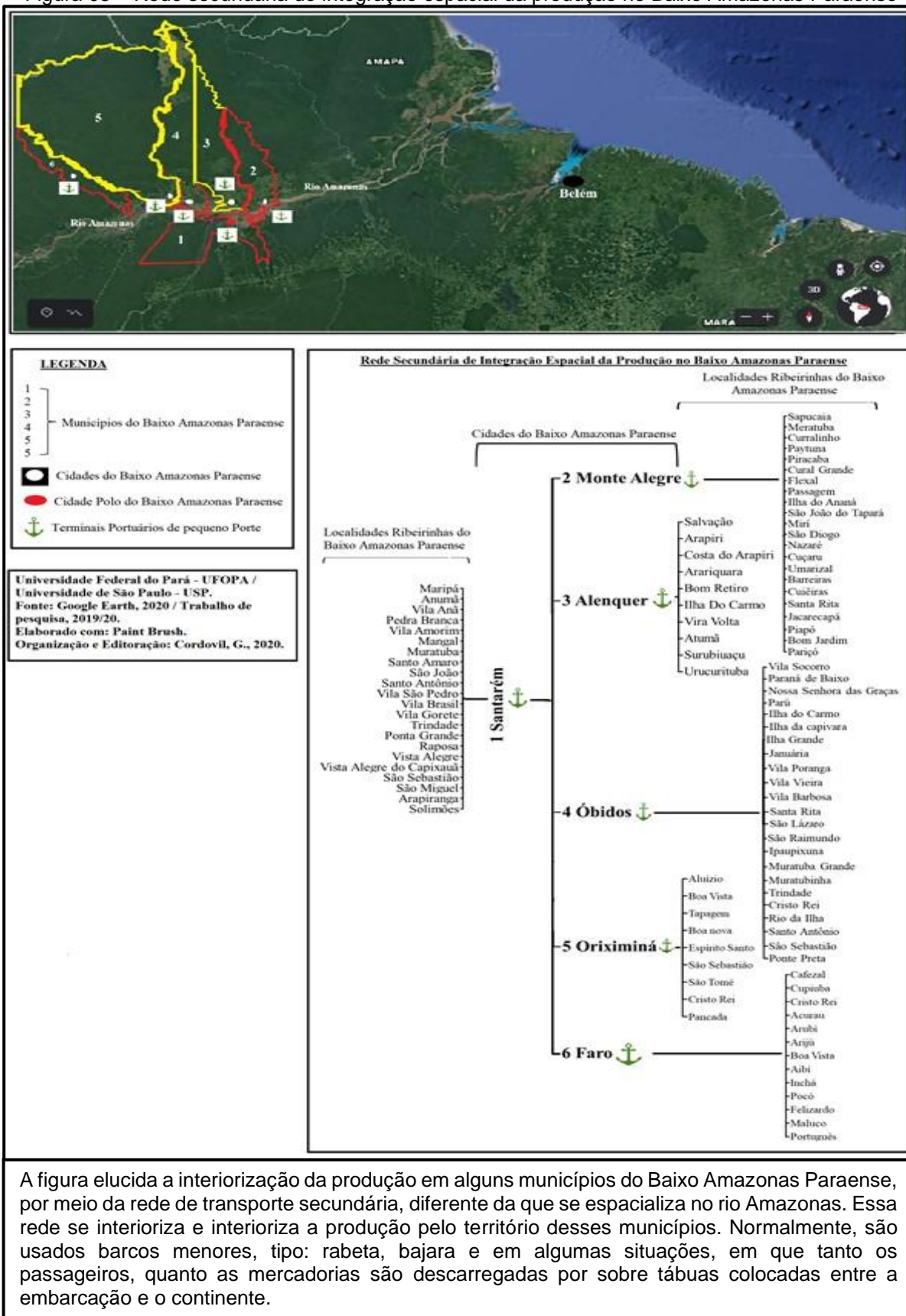
Pontos de Atração	Total	Localização	Total de Embarcação Profissional Cadastrada na CP de Santarém
Terminais hidroviários	04	Monte Alegre, Óbidos, Oriximiná, Alenquer	3182
Terminais Portuários	15	Alenquer, Almeirim, Belterra, Curuá, Faro, Juruti, Monte Alegre, Óbidos, Oriximiná, Prainha, Santarém e Terra Santa, Porto de Moz	

Fonte: Pesquisa, 2018; Capitania dos portos de Santarém-PA, 2015. Organização: Cordovil, G. 2017.

Assim, a figura 02 como foi dito anteriormente ilustra apenas a integração espacial da produção que acontece entre as cidades do Baixo Amazonas Paraense, partindo de Santarém. Entretanto, é necessário esclarecer que a produção capitalista não se espacializa somente nessa rede, cuja expressão fenomênica ocorre na influência do rio Amazonas. À vista disso, ela manifesta-se no interior dos municípios, em outras palavras, nas redes de transporte fluvial, que, igualmente, constituíram-se historicamente nos afluentes do rio Amazonas, que em muitos casos, são a única via e meio de acesso às comunidades ribeirinhas, quilombolas e aldeias indígenas, que estão interiorizadas nos territórios dos municípios dessa mesorregião, a figura 03 indica o sistema de troca secundário.

Apesar dos barcos e portos locais apresentarem um desenvolvimento, que corresponde ao movimento lento, estrutura de madeira e técnica e conhecimento de construção artesã, o qual é contrário àquilo praticado pelo capitalismo, a saber: desenvolvimento de meios de distribuição e de transporte velozes. Mesmo assim, eles têm sido usados pelo capital cotidianamente no transporte de mercadorias. As pesquisas apontam que não se trata de incapacidade do capital em superar essa realidade, mas que na ânsia de sua tendência, ou melhor, em superar o isolamento dos lugares, ele se apropria de tudo aquilo que possa lhe servir de possibilidade, não como dono, porém, combinando e subordinando a estrutura de transporte local.

Figura 03 – Rede secundária de integração espacial da produção no Baixo Amazonas Paraense



A figura elucida a interiorização da produção em alguns municípios do Baixo Amazonas Paraense, por meio da rede de transporte secundária, diferente da que se espacializa no rio Amazonas. Essa rede se interioriza e interioriza a produção pelo território desses municípios. Normalmente, são usados barcos menores, tipo: rabeta, bajara e em algumas situações, em que tanto os passageiros, quanto as mercadorias são descarregadas por sobre tábuas colocadas entre a embarcação e o continente.

Por mais que, aparentemente, o transporte fluvial local cumpra o papel de integração física nessa região, é necessário pensar para além disso, já que a realidade concede outras pistas. Certamente, esse transporte cumpre outro papel significativo para o capital. Diante disso, levanta-se a seguinte ideia, o IBGE (2020) estimou para o Baixo Amazonas, no ano de 2019, uma população de 781,934 mil habitantes, talvez insignificante comparando-se aos números populacionais expressivos de um grande centro metropolitano ou região metropolitana. Entretanto, as pesquisas revelam que o capital, da mesma forma que, não nega a estrutura econômica local, igualmente não despreza nem descarta nenhuma aglomeração humana. Desta maneira, as pesquisas revelam que a análise dessa aglomeração humana na região não deve ser reduzida somente a um dado demográfico, por certo, outra leitura dessa concentração evidencia que são indivíduos que participam da troca, que compram: brincos, batom, refrigerante, geladeira, televisão, automóveis, roupa etc., por isso a produção capitalista precisa chegar até esses consumidores. A tabela 15 ilustra a quantidade de veículos consumidos na região entre os anos de 2015 e 2021. A compra de veículos se desdobra no consumo de outras mercadorias (combustível, pneu etc.).

Tabela 15 – Estatística da frota por tipo de veículo nos municípios da área de estudo (continua)

Frota Por Tipo	Município						
	Alenquer						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Automóvel	844	885	928	978	991	1.061	1.080
Caminhão	208	219	212	214	214	221	225
Caminhonete	509	566	616	654	670	713	723
Camioneta	59	67	69	74	75	81	80
Motocicleta	5.977	6.355	6.696	7.117	7.402	7.743	7.830
Total	7.637	8.092	8.521	9037	9.352	9.819	9.938

Frota Por Tipo	Município						
	Monte Alegre						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Automóvel	1.227	1.323	1.377	1.405	1.468	1.561	1.576
Caminhão	300	316	336	355	362	378	383
Caminhonete	842	922	985	1.061	1.125	1.180	1.209
Camioneta	146	157	174	180	184	201	202
Motocicleta	7.929	8.465	8.780	9.229	9.625	9.949	10.032
Total	10.444	11.183	11.652	12.230	12.764	13.269	13.402

Frota Por Tipo	Município						
	Óbidos						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Automóvel	797	839	883	932	962	1.006	1.033
Caminhão	210	216	216	225	232	237	243
Caminhonete	609	648	684	713	758	819	838
Camioneta	104	108	115	115	118	128	129
Motocicleta	3.638	3.893	4.151	4.396	4.640	4.935	4.992
Total	5.358	5.704	6.049	6.381	6.710	7.125	7.235

Tabela 15 – Estatística da frota por tipo de veículo nos municípios da área de estudo (conclusão)

Frota Por Tipo	Município						
	Oriximiná						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Automóvel	1.771	1.797	1.826	1.897	1.936	1.971	1.979
Caminhão	370	358	353	362	360	365	362
Caminhonete	788	805	843	885	945	971	978
Camioneta	177	173	176	175	180	183	178
Motocicleta	4.655	5.099	5.682	5.995	6.157	6.325	6.367
Total	7.761	8.232	8.880	9.314	9.578	9.815	9.864
Frota Por Tipo	Município						
	Santarém						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Automóvel	28.130	29.760	31.269	32.763	34.712	37.244	38.026
Caminhão	2.926	3.072	3.190	3.246	3.377	3.487	3.522
Caminhonete	7.128	7.916	8.811	9.462	10.419	11.306	11.517
Camioneta	2.599	2.702	2.795	2.939	3.127	3.354	3.407
Motocicleta	38.016	40.201	42.146	43.833	45.500	46.655	47.033
Total	78.799	83.651	88.211	92.243	97.135	102.046	103.505
Total da frota de todos os municípios no ano de 2021							143.944

Fonte: Fonte: CNP/DTI/DETRAN-PA ; Obs.: dados informados até 04/2021

Assim, entendeu-se que não é meramente um quantitativo populacional, mas sim uma soma de indivíduos consumidores, os quais contribuem para a manutenção da circulação infinita do capital na região, por isso é necessário que eles estejam integrados à produção do capital, por meio de um sistema que viabilize a troca. Este fato ilustra o outro papel do transporte fluvial local na região para além de sua atividade natural, a qual é a integração e o deslocamento. Neste caso, ele passa a desempenhar para o capital, a função de condição física da troca dentro do Baixo Amazonas Paraense.

O desempenho desta função e seu uso ilustra a combinação desse sistema de troca local ao capital. As informações da tabela 16 e da figura 04, ilustram que as mercadorias – quadro 25 – vendidas não se movem sozinhas na região até ao seu comprador, mas, sobretudo, deslocam-se por meio de caminhões, trens ou barcos.

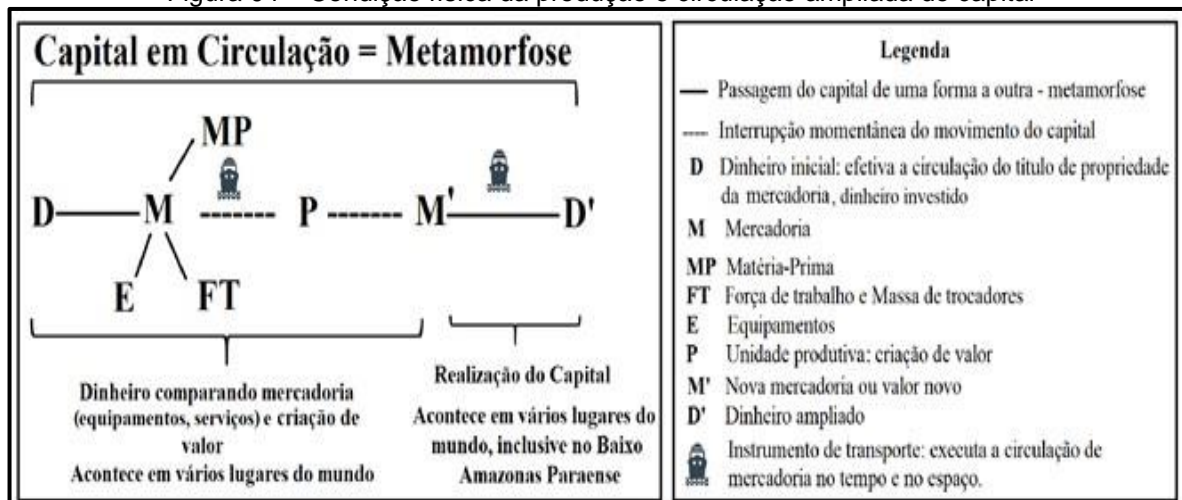
Tabela 16 – Volume de mercadorias transportadas semanalmente pelos barcos e balsas no porto do DER em Santarém - 2020

Características Gerais		
Tipo	Volume em T	Extensão Aproximada em m
Barco regional (madeira)	40 a 50	25 x 7
Barco de Ferro	70 a 80	25 x 7
Balsa	100 a 170	54 x 14

Fonte: Trabalho de Campo, 2020. Organização: Cordovil, G., 2020.

Como já foi dito, o capital não criou nenhuma condição física local de troca na região à sua imagem e semelhança, ele se apropria do transporte fluvial local, por meio da compra desse serviço, para que, deste modo, o deslocamento de mercadorias aconteça. Porém, há outro algo nesta relação, que não é somente romper o isolamento e deslocar mercadorias, a saber, o capital apropria-se dessa condição física de troca, para que a sua própria circulação (metamorfose) aconteça de forma efetiva na região. Assim, a representação da figura 04, ilustra a presença dos transportes entre cada etapa do processo de metamorfose da produção capitalista. Neste sentido, a circulação enquanto ato qualitativo e etapa do capital, necessita de condições materiais para cumprir seu papel qualitativo no processo de produção e reprodução do capital, em outras palavras, transformação de dinheiro em capital.

Figura 04 – Condição física da produção e circulação ampliada do capital



Universidade Federal do Oeste do Pará - UFOPA / Universidade de São Paulo - USP.
 Fonte: Adaptado de O Capital, Livro II.
 Elaborado com: Paint Brush.
 Organização e Editoração: Cordovil, G., 2020.

A figura mostra a produção, o movimento de metamorfose do capital, a criação de valor novo a cada metamorfose e o consumo. Ilustra, também, a necessidade do capital em relação às condições físicas do transporte durante todas as etapas da produção – produção, circulação, distribuição e consumo–. A etapa P---M' pode acontecer repetidamente em diferentes lugares, até o objeto alcançar a transformação definitiva. Neste caso, mesmo M' sendo uma mercadoria nova, ela pode se metamorfosear em algo novo em outro lugar, mas sempre depende das bases materiais de produção e de deslocamento.

Desta maneira, a figura 04 é relevante porque ilustra que executor do deslocamento é o sistema de transporte. Por isso, é importante definir que esse sistema é o meio que desloca, geograficamente, o algo para a troca, enquanto a circulação é a etapa da metamorfose desse algo. Então, durante as intermitências do

capital, isto é, a paralização momentânea para que as metamorfoses aconteçam, é necessário que a matéria prima chegue até a unidade produtiva para que o trabalho a transforme e introduza um novo valor.

A figura acima, além de ilustrar o processo de produção do capital e sua circulação, que pode ser qualquer forma de produção⁹⁸, indica que desde o início do processo, o capital necessita de condições materiais. Neste caso, como a produção e o consumo ou o vendedor e comprador estão distantes fisicamente, esse processo necessita de condições físicas de troca para transportar a matéria prima e o trabalhador até a unidade produtiva e, novamente, depende delas para deslocar a mercadoria até ao trabalhador, agora consumidor, para ser consumida. Assim, o sistema de troca local é apropriado em função do bom andamento da produção. Por conta disso, o consumo de mercadorias nas cidades do Baixo Amazonas Paraense e sua interiorização, é possível por causa da existência material dessa rede de transporte regional, visto que, o capital não criou nenhuma forma particular de transporte veloz de mercadoria nessa região.

O vendedor realizou, inversamente, o preço do ferro, o ferro como valor de troca. Mas o dinheiro não faz nada para trazer agora o ferro dele para mim; para tanto, necessita-se de uma carroça, de cavalos, de caminhos etc. A efetiva circulação das mercadorias no espaço e no tempo não é executada pelo dinheiro. O dinheiro realiza apenas seu *preço* e com isso transfere ao comprador o título sobre as mercadorias, àquele que ofereceu os meios de troca. Não são as mercadorias que o dinheiro faz circular, mas os seus títulos de propriedade [...]. (MARX, 2011, p. 208).

À visto disso, acredita-se que é possível adaptar a ideia de Oliveira (1992; 1999, 2007), referente a monopolização do território pelo capital. Sobre isso, em vez do uso da ideia de monopolização do produto da terra sem o capital estar territorializado nela, o capital monopoliza os equipamentos de transporte da região, ao subordinar o movimento deles à circulação ampliada, que é de natureza capitalista.

Assim, não é o capital que é determinado pelo sistema de transporte regional, mas são os donos de barcos, integrados a esse sistema, que são determinados pela circulação ampliada do capital, pois pelo fato desta circulação ser infinita, as mercadorias sempre retornam até o Baixo Amazonas Paraense, para serem distribuídas por todos os lugares possíveis dessa região para, em seguida, serem

⁹⁸ As formas de produção mencionadas no texto são representadas pela agricultura, pecuária e indústria.

consumidas pela população local. Esse retorno das mercadorias gera a possibilidade de comércio (venda do serviço de transporte fluvial) e de renda para os donos de barco e toda a tripulação que trabalha para os donos das embarcações. O quadro 25 e o 21 ilustram as mercadorias comercializadas e movimentadas no Baixo Amazonas Paraense.

Quadro 25 – Tipos de mercadorias que circulam (infinidamente) semanalmente pelo Baixo Amazonas Paraense - 2018

Tipo	Mercadoria
Alimento	Arroz, feijão, farinha de trigo, açúcar, alho, óleo, margarina, cebola, vinagre, café etc.
Construção Civil	Cimento, rejunte, lajotas, ferramentas, bebida, ferro, tinta etc.
Bebida	Cerveja, refrigerante, suco em caixa, energético etc.
Fumo	Tabaco, Cigarro.
Material elétrico	Fio, cabo, interruptor, tomada, fita isolante, transformadores etc.
Eletrodoméstico ⁹⁹	Fogão, geladeira, máquina de lavar, frizer etc.
Eletroeletrônico ¹⁰⁰	Celular, televisão, central de ar, computador etc.
Acessórios	Capa de celular, fone de ouvido, carregador etc.

Fonte: Trabalho de Campo, 2018/20. ; Organização: Cordovil, G., 2020.

Esse fato descrito no parágrafo anterior, o qual revela que toda vez que o dinheiro inicial (D) é aplicado na compra de mercadoria, para a produção de um novo produto sempre é acrescido um valor novo. Ao final de todo processo, D se transforma em mais-valor ($D' = D + d'$), isso significa que um determinado tipo de mercadoria, como um pacote de arroz ou uma chapa de aço, tende novamente a circular, porque o movimento do dinheiro transformou-se em capital, possibilitando D ser novamente investido na compra e produção de mercadoria e compra do serviço de transporte local, ressignificando desse modo, essa rede para transformá-la em um sistema de ato de troca do capital na região.

Por isso, é notório, no terminal fluvial municipal de Santarém, o movimento e a circulação semanal – infinita – dos mesmos tipos de gêneros, produzidas em outros lugares, chegando até este terminal, e deste em direção aos outros terminais dos municípios do Baixo Amazonas Paraense, os quais, em seguida, são direcionados

⁹⁹ Esse tipo de mercadoria é transportado em pequena quantidade, de acordo com as informações, cada barco transporta, em média, cinco unidades diariamente. O transporte em quantidades maiores, como em caminhão fechado, é feito por balsa.

¹⁰⁰ Idem.

para as suas comunidades quilombolas e ribeirinhas, bem como para as aldeias indígenas. A combinação das figuras 02 e 03 e do quadro 24 demonstra esse fato.

Portanto, o sistema de transporte fluvial local de troca não cumpriria somente um papel, aparentemente, de característica física, isto é, servir como ponte de passagem dos fluxos de mercadoria da produção capitalista. Entende-se que há algo mais nessa leitura. Além dos sistemas de troca local e global mediar a superação das descontinuidades físicas que existem entre todas as etapas de trabalho, desenroladas no interior da totalidade produtiva do capital, em algum lugar do mundo, esses dois sistemas de troca, igualmente, tem o papel de mediar a objetivação do trabalho nas diferentes fazes de sucessão do capital, ou seja, eles medeiam o objeto transformando-se em mercadoria, gerando o valor novo, e o produto transformando-se em capital, isto é, em dinheiro ampliado.

Diante disso, a navegação fluvial local, não somente rompe o isolamento geográfico dos lugares em relação a produção, em sua divisão produtiva, a qual consiste em elaboração e consumo, ou medeia o movimento mecânico de distribuição e de transporte de quantidades e tipos de mercadorias. É preciso entender, também, que esse sistema é apropriado para ser usado igualmente a favor da circulação, neste caso, o uso dos barcos, homens, equipamentos e dos terminais dessa região corresponde à tendência capitalista em combinar técnicas em favor da realização do capital, ou seja, o capital só se realiza e se metamorfoseia na circulação, mas que tipo de circulação? A ampliada!

Assim, a mercadoria valoriza-se não no transporte, mas no seu movimento, não o mecânico, mas o de mudança de forma e de funcionalidade, aquilo que Marx classifica como metamorfose, que é realizada na circulação, e esta só se trona real sobre bases materiais, assim como todo processo de produção ampliada do capital.

É evidente que no funcionamento do capital, em sua totalidade é presente a produção e circulação – vistos no quadro 24 e nas figuras 02, 03 e 04 –, o consumo de mercadorias (valor de uso) desenvolve um papel importante, pois a produção e a reprodução não dependem somente de dinheiro para comprar força de trabalho, matéria-prima e instrumentos de produção. Neste caso, esses recursos mostram que é necessário haver toda uma rede física, que coloque em funcionamento prático a troca, para que os bens de consumo alimentem o desejo e a vida orgânica dos trabalhadores.

Por fim, finaliza-se este tópico retomando, por ser conveniente, uma constatação da pesquisa feita no primeiro capítulo: a requalificação do transporte fluvial local. Deste modo, circulação como já foi explicado não é transporte, visto que o campo de abrangência da primeira é muito mais amplo. Neste sentido, transporte é deslocamento mecânico, enquanto a circulação é movimento qualitativo.

O transporte fluvial é um tipo de deslocamento no espaço e no tempo, enquanto a cabotagem, longo curso e interior, são modalidades de navegação, realizada por diferentes instrumentos em tamanho, tecnologia e capacidade de carga. Por conseguinte, essas duas classificações não significam ou não são tipos de circulação, os dois tipos de circulação são: a simples e a ampliada.

Por isso, que ao afirmar a requalificação ou ressignificação da navegação, atrelando-as à inserção de uma modalidade de navegação ou tipo de transporte, em razão da instalação de grandes portos ou fluxos de grandes navios é reduzir esse fato a uma percepção superficial. Portanto, basear-se nesse tipo de pensamento é negar, tanto a presença da circulação ampliada do capital, o qual é diariamente presente nas embarcações locais da região, quanto negar, uma das características desenvolvidas pelo capital em benefício de sua existência, a combinação.

Assim sendo, a navegação no Baixo Amazonas não se requalifica ou se ressignifica por causa do circuito superior da soja ou do minério, isso é um processo histórico de expansão do capital na região, que tem no ato da apropriação e monopolização uma das pistas de explicação desse processo.

Assim, o capital, em sua tendência universal, em romper o isolamento geográfico dos lugares, em relação à produção, monopoliza intencionalmente o transporte fluvial local, para que este tipo de transporte desloque as suas mercadorias produzidas até a aglomeração de consumidores dessa região, para que, dessa forma, estas mercadorias – observe o quadro 25 – metamorfoseiem-se em dinheiro ampliado, isto é, este sistema de transporte é apropriado pelo capital em função da circulação ampliada capitalista. As embarcações regionais não medeiam somente a circulação simples (M-D-M), mas, principalmente, a circulação ampliada, pois o que os barcos transportam é a produção capitalista, objetivada em diferentes tipos de mercadorias e em diferentes lugares. Assim, o funcionamento dos barcos acontece, também, a favor da circulação ampliada do capital.

2.4 O Capital no entorno do rio Amazonas e a posição da cidade de Santarém no processo produtivo do capital

É inquestionável que, por onde passa o rio Amazonas, ele manifesta suas virtudes de forma imparcial, isso significa que o uso de suas bençãos, força e possibilidades, são concedidas de forma indistinta a todas as sociedades de seu entorno; por exemplo, a possibilidade da atividade da pesca é concedida, tanto para os quilombolas do Bom Jardim, quanto para os índios Mundurucus da aldeia Ipaupixuna ou para os moradores do bairro Maicá, esse trio está localizado na área do Lago Maicá, no município de Santarém. Nesta perspectiva, o rio Amazonas é igual para todos.

Por outro lado, a mesma coisa não acontece com a manifestação do capital no entorno desse rio, já que o capital em circulação não produz uma equidade na região do Baixo Amazonas Paraense, que é cortada por esse rio, a expansão de sua força produtiva não significa desenvolvimento social para todos, a não ser no discurso progressista.

Deste modo, no Baixo Amazonas Paraense, o capital, em sua busca pela emancipação espacial, desenvolve-se de forma contraditória nas adjacências do rio Amazonas, já que no decorrer dessa busca é produzido, de forma simultânea, tanto a igualização, quanto a diferenciação geográfica da produção, isto significa que a distribuição das forças produtivas, nessa região, segue a lei do desenvolvimento desigual do capitalismo, cujo processo está atrelado à relação indissociada, entre acumulação, centralização e concentração do capital, em um determinado ponto dessa região. De acordo com Lapidus e Ostrovitianov concentração e centralização do capital significa¹⁰¹:

Todo capital individual representa uma concentração mais ou menos grande dos meios de produção e a dominação correspondente sobre um exército mais ou menos grande de operários. Toda acumulação se torna um meio de nova acumulação e, com o aumento da massa das riquezas, agindo como capital, ela aumenta a concentração nas mãos dos capitalistas individuais e estende por isto a base da produção a uma grande escala e os métodos especificamente capitalistas de produção. O crescimento do capital social realiza-se graças ao crescimento dos numerosos capitais individuais.

Ao mesmo tempo, dos capitais primitivos destacam-se novos capitais, que se põem em campo como capitais independentes. A divisão dos bens nas

¹⁰¹ Sobre este entendimento a respeito da acumulação, centralização e concentração, Neil Smith (1988), no capítulo quatro de sua obra "O desenvolvimento desigual", também traça semelhante compreensão.

famílias capitalistas desempenha papel importante. O número de capitalistas cresce mais ou menos com a acumulação do capital.

A este parcelamento do capital social em numerosos capitais individuais, a este afastamento das partes do capital social *vis-à-vis* um do outro, opõe-se sua atração. Esta já não é a simples concentração idêntica à acumulação dos meios de produção e da dominação do trabalho. É uma concentração de capitais já formados, é a abolição de sua independência individual, a expropriação do capitalista pelo capitalista, a transformação de grande número de pequenos capitais em pequeno número de grandes capitais. Este processo distingue-se do primeiro pelo fato de que ele apenas pressupõe uma modificação da repartição dos capitais existentes e já em funcionamento e que o seu campo de ação não é, conseqüentemente, limitado nem pelo crescimento absoluto do capital social, nem pelas fronteiras absolutas da acumulação. O capital concentra-se aqui numa prodigiosa massa, em poucas mãos, porque ele foge de numerosas outras mãos. Isto é, para dizer verdadeiramente, uma centralização ao contrário da acumulação e da concentração (LAPIDUS & OSTROVITIANOV, 1929, p. 465 e 466).

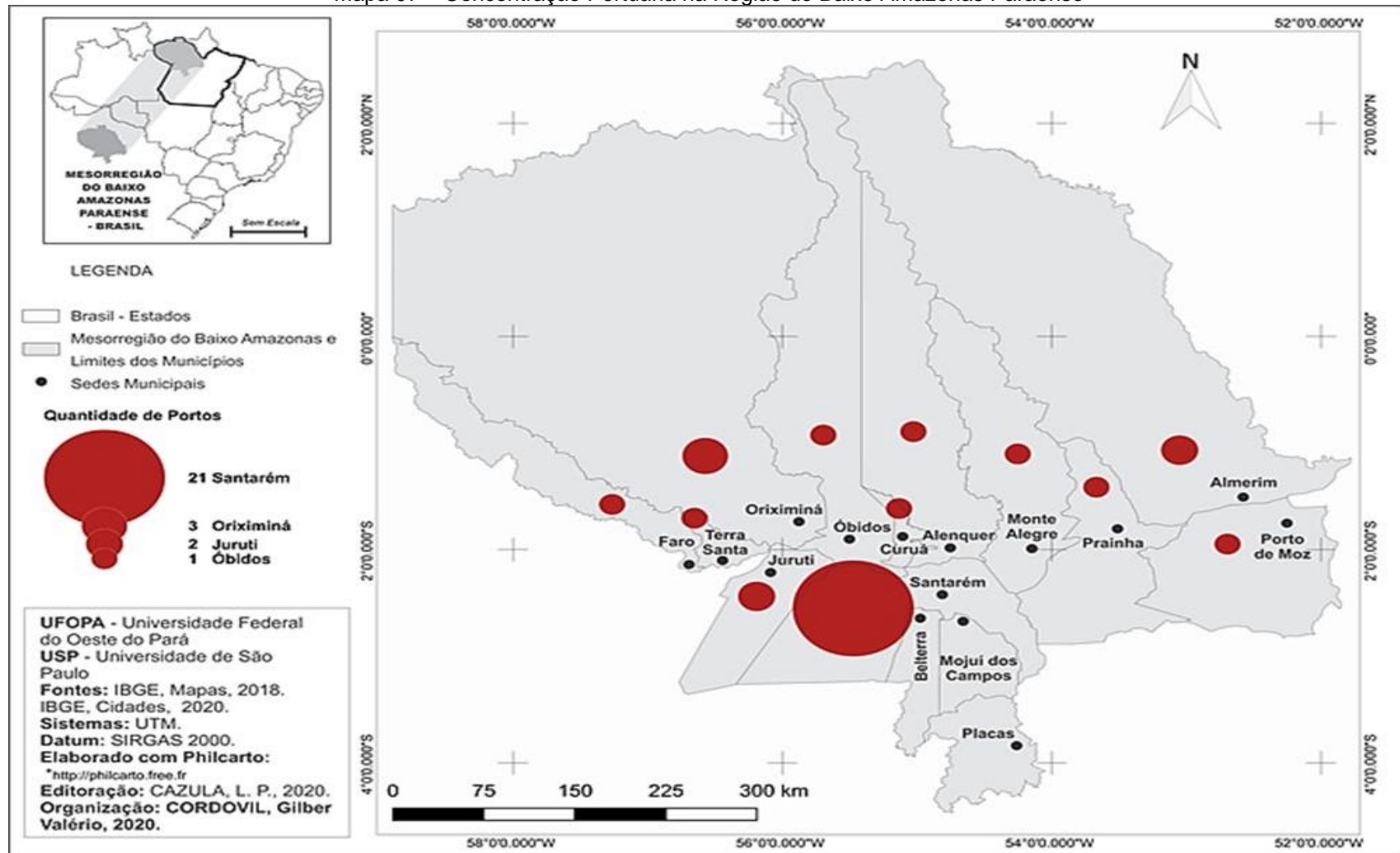
Deste modo, é notório perceber na paisagem um padrão desigual do desenvolvimento capitalista entre os municípios do Baixo Amazonas Paraense. Neste sentido, é possível usar, como manifestação empírica dessa diferenciação espacial, os terminais¹⁰² portuários existentes no território dos municípios dessa região – veja o mapa 09 –. Quanto a essa questão, apesar de manter-se características típicas da região, entretanto, a acumulação, a concentração e a centralização do capital tem sido fundamentais na indução da diferenciação espacial.

Com base nas pesquisas, foi constatado quatro tipos de terminais fluviais: terminal de uso privado, terminal de uso improvisado, terminal sob administração pública e mista. Igualmente foi constatado que existem aproximadamente 50 terminais fluviais distribuídos pelo Baixo Amazonas Paraense. Estes apresentam tanto diferenças de escalas de relações comerciais – local, regional, nacional e global – quanto de investimentos de capital. Também foi identificado que em Santarém, é onde ocorre a maior concentração de funcionamento de terminais de uso privado (20) e maior concentração de terminais de uso improvisado¹⁰³ (19). É onde, de igual modo, estão: instalado o complexo portuário e a delimitação jurídica da poligonal da área do porto organizado de jurisdição federal na Região.

¹⁰² Sobre os terminais portuários identificados no Baixo Amazonas Paraense são: Terminais de Uso Privado, Terminais Improvisados e Terminais de Uso Público. O complexo portuário de Santarém abrange, tanto os Terminais de Uso Público, quanto privado.

¹⁰³ Sobre o terminal de uso improvisado, ele é o nó que articulada, principalmente, as relações comerciais internas à região do Baixo Amazonas Paraense, nele o uso de equipamentos, tecnologia e infraestrutura portuária é praticamente inexistente.

Mapa 07 – Concentração Portuária na Região do Baixo Amazonas Paraense



O mapa 07, além de ilustrar a quantidade de portos¹⁰⁴ improvisados, organizado e de uso privado na região do Baixo Amazonas Paraense, no entorno do rio Amazonas, similarmente, expõe a concentração e a centralização espacial do capital. Deste modo, é possível evidenciar que no território de Santarém é notória a maior presença de capital individual, como empresas¹⁰⁵, e, conseqüentemente, a localização física da concentração e da centralização de capital¹⁰⁶.

É necessário frisar que no município Juruti-PA e Oriximiná-PA, semelhantemente, acontece o processo de centralização e acumulação do capital¹⁰⁷, vinculada à exploração mineral. Todavia, também é importante ressaltar que em Santarém este processo é mais complexo, em razão de envolver uma quantidade maior de empresas controlando determinados setores.

É necessário frisar que nos terminais públicos e improvisados, do Baixo Amazonas Paraense, existe uma concentração de pequenas e médias empresas locais e regionais, de transporte de carga e passageiros –capitais individuais –, usando a estrutura desses terminais, como equipamentos, máquinas e força de trabalho, a exemplo do porto da Companhia Docas do Pará.

De acordo com a pesquisa¹⁰⁸, vinte e quatro empresas de navegação fluvial regional operam nesse porto. Entretanto, pode-se constatar que apesar de ocorrer a concentração de capital nesses locais, por outro lado, não ocorre a centralização espacial do capital, diferente quando comparado à ALCOA, MRN, Cargill, Petrobrás, Ipiranga, UNIRIOS, Bertolini, as quais tem suas atividades instaladas na cidade de Santarém, menos as duas primeiras. Além de se concentrarem como capital, também centralizam a exploração de sua força de trabalho, meios de produção e seus setores de atividades como soja, mineração, combustíveis, logística, metalurgia, construção

¹⁰⁴ É necessário frisar que, apesar da articulação de um esforço de pesquisa (campo e relatórios da ANTAQ) que culminou no levantamento quantitativo dos portos da região do Baixo Amazonas Paraense é possível que o número de Terminais de Uso Privado existentes nos municípios da região seja maior. É necessário frisar também que, com relação ao quantitativo de terminais portuários em Santarém foi levado em consideração: os terminais de uso privado, público e misto e apenas um terminal improvisado. De acordo com a pesquisa feita foram detectados mais de dez terminais improvisados.

¹⁰⁵ Como exemplo de empresas é possível destacar: Bertolini, Petrobrás, Cargill, Fogás etc.

¹⁰⁶ É importante esclarecer que nos municípios de Juruti e Oriximiná estão instalados dois importantes Terminais de Uso Privado da ALCOA e da MRN, apesar da grandiosidade desses capitais, todavia, não se tem uma pluralidade de concentração de capitais individuais como existe em Santarém.

¹⁰⁷ A referência a manifestação empírica da concentração e centralização do capital é vinculada à ALCOA em Juruti e à Mineração Rio do Norte em Oriximiná, visto que ambas exercem sozinhas a exploração mineral nos respectivos municípios.

¹⁰⁸ Esse dado foi obtido em trabalho de campo em 2018, junto à Companhia Docas do Pará-CDP em Santarém.

naval etc. Além disso, na centralização “*O capital concentra-se aqui numa prodigiosa massa, em poucas mãos, porque ele foge de numerosas outras mãos. Isto é, para dizer verdadeiramente, uma centralização ao contrário da acumulação e da concentração*” (LAPIDUS & OSTROVITIANOV, 1929, p. 466). No caso em questão não há diversidade na exploração desses setores, isto é, esses empreendimentos citados controlam os seus respectivos ramos econômicos na região.

Desta maneira, o capital em circulação pela região em questão tem sua manifestação empírica nas forças produtivas, que se instalam, principalmente, em Santarém. Isso revela o crescimento da produtividade das formas de produção – agrário e industrial –, que existem em outros lugares, como, por exemplo, a soja no estado de Mato Grosso e os produtos industrializados da Zona Franca de Manaus. Assim, o capital em circulação e, ao mesmo tempo, o movimento geográfico do capital, diferencia o território do Baixo Amazonas Paraense ao concentrar e centralizar o capital em Santarém.

O investimento de capital no ambiente construído está em sincronia com o ritmo cíclico mais geral de acumulação do capital. Nós esperaríamos que isso fosse mais ou menos verdadeiro em relação a qualquer subdivisão do capital, mas é de especial importância com relação ao capital investido no ambiente construído, por causa do período prolongado durante o qual o corpo material do capital fixo está fossilizado na paisagem (SMITH, 1988, p. 182).

O grande destaque, sem dúvida nenhuma, dessa concentração e centralização do capital em Santarém é o complexo¹⁰⁹ portuário instalado na cidade, fato que não existe em outro município dessa região. Esse complexo é formado pela combinação dos Terminais de Uso Privativo da Cargill, Petrobrás, Raízen Shell, Fogás, Equador e de Uso Público da Companhia Docas do Pará. Nessa área é notória a instalação de uma estrutura técnica moderna, a qual é composta por: pátio de concreto, rampas, equipamentos, máquinas, veículos, esteira transportadora, galpões, armazéns, tanques, silos, uso de informação durante o transporte e outros. Além desses terminais localizados dentro do complexo portuário, fora dele também se destaca o terminal de uso privado das empresas Ipiranga, UNIRIOS, ATEM'S (em

¹⁰⁹ Esse termo é apropriado do documento Plano Mestre do Complexo Portuário de Santarém (2017), que é um instrumento de planejamento sob a gestão do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, elaborado para viabilizar diagnósticos para direcionar ações de melhoria, por meio de investimentos públicos e privados de curto, médio e longo prazo. Nesse mesmo documento é possível identificar a demanda que se projeta sobre esse complexo que é de granel sólido vegetal, granel líquido – combustível e químicos –, granel sólido mineral, carga geral e passageiros.

construção) e Bertolini, e outros de menor escala de investimentos de capital (COMAM Transportes, Opção Transportes, Samalverde Transporte Fluvial etc.), observar a figura 05.

Figura 05 – Áreas da orla fluvial da cidade de Santarém ocupadas por terminais portuários



Essa tendência contraditória do capital ao igualizar e diferenciar espacialmente a produção no território, faz com que ele defina a posição da cidade de Santarém no interior do processo produtivo do capital. Assim, ela é transformada em um ponto de distribuição de mercadorias, isso significa que ela não é autônoma em relação à produção, mas sim determinada por ela. Neste caso, Santarém assume a posição de distribuidora nas seguintes escalas geográficas. Na escala da mesorregião do Baixo Amazonas Paraense, o capital a transformou em polo de distribuição de mercadorias, para as suas localidades e para os municípios dessa região.

Nesse mesmo segmento, na escala regional, ela transforma-se em um importante lugar de distribuição e recepção de cargas entre Manaus e Belém, em função de sua conexão a estas duas cidades por meio do rio Amazonas, igualmente pela sua posição geográfica intermediária entre essas cidades e pela centralidade que

a cidade de Santarém exerce regionalmente. Na escala nacional, por conta de sua localização no entroncamento entre o rio Tapajós – a três quilômetros do rio Amazonas (COMPANHIA DOCAS DO PARÁ, 2017) ou supervia – e a Br-163. É por meio desses dois objetos (Br-163 e a supervia) que a cidade distribui mercadorias para a região sudeste, e por meio dela que também recebe mercadorias dessa região para distribuir e interiorizar entre as cidades do Baixo Amazonas Paraense.

Na escala global, em razão de sua proximidade geográfica em relação aos principais mercados externos de consumo de soja e milho, bem como, pela combinação entre rodovia BR-163 e a supervia, o capital agrário transformou-a em um estratégico ponto no interior do território brasileiro, para distribuição de grãos sólidos de soja e milho para outros países.

É justamente a definição de Santarém como ponto de distribuição de soja e milho para o mercado externo, que tem feito a cidade ser alvo de interesses econômicos de grandes empreendimentos portuários, como é o caso da Cargill, a qual instalou seu terminal fluvial próximo à foz do rio Tapajós a três quilômetros da supervia de troca e de projetos de instalação de portos, com destaque para a empresa EMBRAPA, cuja intenção é instalar na grande área do Lago do Maicá o seu terminal portuário de uso privado para o escoamento de grãos.

Esse papel cumprido por Santarém, no interior do processo produtivo, explica as ações de igualização da produção no território, uma vez que o escoamento da soja por outros portos brasileiros estavam comprometendo a produção da soja do estado do Mato Grosso. Diante do exposto, este trabalho não é adepto da ideia de que a instalação de grandes terminais fluviais de escoamento de grão em Santarém, elimina as diferenças espaciais. Entretanto, apenas as intensifica, a igualização que se estabelece, gerada pela condição física é entre produção e troca, ambas inseridas na totalidade da produção.

Outro fato compreendido é que apesar da posição geográfica da cidade de Santarém ser favorável, em relação ao mercado externo, e de sua construção física no entrono do rio Tapajós e Amazonas, ela não detém nem uma força de determinação sobre o que se produz em outras regiões e muito menos é autônoma economicamente, a cidade é somente uma articulação entre pontos de produção, neste caso, a transformação de Santarém em um importante ponto de distribuição de soja e milho do território brasileiro é resultado da produção em sua totalidade, mas

não somente isso, os portos, navios e barcos, que passam a existir na cidade são as forças produtivas da produção capitalista.

Por essa razão, as relações e os modos de distribuição aparecem apenas como o reverso dos agentes de produção. Um indivíduo que participa da produção na forma de trabalho assalariado participa na forma do salário nos produtos, nos resultados da produção. A articulação da distribuição está totalmente determinada pela articulação da produção. A própria distribuição é um produto da produção, não só no que concerne ao seu objeto, já que somente os resultados da produção podem ser distribuídos, mas também no que concerne à forma, já que o modo determinado de participação na produção determina as formas particulares da distribuição, a forma de participação na distribuição (MARX, 2011, p. 70).

Nesse mesmo seguimento, Marx continua afirmando que:

Na concepção mais superficial, a distribuição aparece como distribuição dos produtos, e, assim, como mais afastada [da] produção e quase autônoma em relação a ela. Mas antes de ser distribuição de produtos, a distribuição é: 1) distribuição dos instrumentos de produção, e 2) distribuição dos membros da sociedade nos diferentes tipos de produção, o que constitui uma determinação ulterior da mesma relação. (Subsunção dos indivíduos sob relações de produção determinadas.) A distribuição dos produtos é manifestamente apenas resultado dessa distribuição que está incluída no próprio processo de produção e determina a articulação da produção. Considerar a produção abstraindo dessa distribuição nela contida é manifestamente uma abstração vazia, enquanto, inversamente, a distribuição dos produtos é dada por si mesma com essa distribuição, que é originalmente um momento constitutivo da produção (MARX, 2011, p. 71).

Para finalizar este tópico, retoma-se à questão do discurso político local, o qual afirma que a instalação de grandes terminais portuários, e a renovação da BR 163 induzirá o desenvolvimento social da região. Entende-se que isso se mantém apenas no discurso político populista, uma vez que a territorialização do capital produz a desterritorialização de determinados sujeitos, até mesmo porque a expansão das forças produtivas do capital é uma tendência desenvolvida pelo capital para igualizar o processo da produção. Essa discussão será retomada mais adiante.

CAPÍTULO 3 – O CAPITAL EM CIRCULAÇÃO E O BAIXO AMAZONAS PARAENSE

A circulação, debatida no primeiro capítulo é um tema bastante comum em geografia, dependendo da perspectiva do autor, esse ato pode carregar em si o protagonismo na organização política e econômica de territórios, assim como ser decisiva na distribuição de pensamentos, homens e equipamentos por entre os diferentes lugares. Porém, para outros autores ela é apenas coadjuvante de um processo mais amplo, que tem em outro ato o papel principal. Na função de protagonista, inegavelmente, percebe-se que ela é autônoma e, por isso, determina as relações de geopolítica e de produção, já na segunda ela é condicionada, isto significa que, ela existe em função da produção, que está sob o controle de um segmento de classe e de sua trama de relações materiais de existência projetada sobre outro segmento social.

Ambas as perspectivas podem ser consideradas coerentes, dentro daquilo que se quer ver como mundo, entretanto, entende-se que dependendo da leitura que se queira fazer de mundo, provavelmente, uma delas pode ser limitada, em razão de seu método lhe impor uma análise superficial, fato que afeta a qualidade do debate.

Diante disso, entende-se que é necessário apresentar e debater algumas concepções já desenvolvidas sobre circulação para, em seguida, apontar o conceito de circulação sobre o qual este trabalho se assenta, lembrando que o conceito a ser tomado, fará sentido com a proposta teórica e método definido neste trabalho.

Após esse debate sobre circulação, o esforço se concentrará na perspectiva de que a circulação do capital não é apenas de sua mercadoria e dinheiro, mas dele, como totalidade. Neste sentido, o objetivo deste capítulo, de igual modo, é demonstrar que quando o capital, em sua totalidade, circula em direção a outras áreas, passando a concentrar-se e acumular-se para onde ele se direciona, o seu movimento provoca metamorfoses na realidade do lugar, bem como transforma a duração existente e, ao mesmo tempo, sucede-a para uma outra forma, com novas relações e sujeitos. No entanto, não significa que não exista resistência social nos lugares para onde ele se expande.

Transformar a natureza: 1) o rio Amazonas em uma supervia de deslocamento de mercadoria (soja, milho, minério, madeira) para a troca e 2) parte da área de sua várzea e das margens de outros rios em estrutura portuária para soja e milho, é condição espacial essencial para o capital, em que a combinação orgânica dessa

transformação, com outros elementos, amplia o sistema de troca. Esse fato, como já foi demonstrado, além de ser histórico, é produto do próprio desenvolvimento contraditório da produção capitalista.

Para construí-lo foi necessário desenvolver e articular alguns procedimentos metodológicos. Neste caso, o capítulo é amparado em trabalho de campo, leitura e análise de referenciais teóricos, assim como, na leitura e análise de outros materiais bibliográficos, tais como: relatórios em forma de anuários e diagnósticos, da mesma maneira, com pesquisas em sites oficiais do governo: Ministério da Agricultura pecuária e Abastecimento (MAPA), Ministério do Transporte, Portos e Aviação Civil (MTPA), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Empresa de planejamento e Logística (EPL) e de empresas particulares, no caso a Mineração Rio do Norte (MRN).

Por mais que o capítulo esteja estruturado em três tópicos distintos, eles não se comportam de forma isolada, pois estão em constante consonância. No primeiro, o empenho concentra-se em combinar a ideia de circulação definida para o trabalho com o fato empírico no Baixo Amazonas Paraense. No segundo, a tarefa é continuar afirmando a fundamentação conceitual sobre circulação e demonstrar empiricamente que o capital, em seu movimento perpétuo, produz suas determinações universais da produção. Neste caso, o sistema troca. A importância dele para a obra é que ele mantém o debate sobre o capital em circulação, relevando seus aspectos e suas características enquanto totalidade, mas, acima de tudo, a sua capacidade de se manter como forma de produção hegemônica. No terceiro tópico, o objetivo é revelar que o capital em circulação para o Baixo Amazonas, em seu movimento, distribui forças produtivas para a região, provoca metamorfoses na realidade: natureza, sociedade e espaço e conseqüentemente produz um cerco espacial do capital sobre a região. No quarto e último tópico, a intenção é revelar e dar início ao debate de que o capital em movimento quantitativo e qualitativo para o Baixo Amazonas Paraense, intencionalmente, produziu o desencontro territorial das sociedades elementares, no caso em questão as comunidades quilombolas.

Ademais, este capítulo, também, contribuirá para auxiliar no amparo e entendimento das transformações e do ressignificado do rio Tapajós e Amazonas, os quais foram discutidos no capítulo anterior. Ilustrando que as transformações são determinadas pelo modo de produção capitalista.

3.1 Do deslocamento do capital – distribuição e localização – ao movimento de metamorfose no Baixo Amazonas Paraense

O esforço neste tópico é tratar do processo de metamorfose da realidade geográfica do Baixo Amazonas Paraense, a partir da década de 1970. Assim dois períodos serão destacados: um que acontece na década de 1970, e o outro a partir da década de 1990. Evidenciando que essa transformação é conduzida pelo capital em circulação, especialmente, o produtivo: industrial mineral e o do agronegócio de produção de soja e milho, mas informando que, de igual forma, ocorre a participação do capital vinculado a produção e distribuição de combustíveis.

Neste sentido, entende-se que há uma relação direta entre capital em circulação, distribuição, localização, concentração e metamorfose da realidade, uma vez que essa relação ganha forma na categoria espaço. Por isso, essa classificação torna-se valiosa na análise deste tópico, assim como de toda a obra. Nesta perspectiva, na qual o espaço assume esta posição de destaque, é necessário ilustrar um caminho que este trabalho busca seguir, em razão de sua validade conceitual.

Tomado como uma das categorias da existência, o espaço surge-nos como categoria da ordem. Aquilo que permite verificar as localizações relativas dos entes entre si, e por sua vez sua distribuição, no conjunto de suas correlações, coabitações e, por decorrência, suas codeterminações. Trata-se da categoria que nos remete à ordem das relações das coisas que coexistem. (MARTINS, 2007, p. 37).

O entendimento teórico e prático dessa relação permitiu identificar coabitações, combinações, duração e sucessão no espaço da área pesquisada. Porém, é importante ressaltar que essa mesorregião do Pará, em outro contexto histórico, melhor dizendo, durante o governo militar, passou por um considerável processo de transformação, vinculado a circulação e expansão do capital, especificamente o industrial. Por isso, torna-se necessário frisar esse fato.

É necessário ressaltar que a inserção do Baixo Amazonas Paraense, na lógica do movimento de reprodução do capital na década de 1970, não acontece de forma espontânea ou sequencial, entretanto, é circunstante da própria circulação ampliada do capital, ou seja, nesta década a exploração do petróleo da região do Oriente Médio produziu um excedente de valor que precisava voltar à circulação. Esse fato criou a necessidade em determinados sujeitos, como os banqueiros e industriais,

de pôr em movimento esse incremento de dinheiro acumulado para se reproduzir, acumular e retornar à circulação. Esse fato lembra Marx quando fala que:

A transformação de uma quantia de dinheiro em meios de produção e força de trabalho é o primeiro movimento realizado pela quantidade de valor que deve funcionar como capital. Ela age no mercado, na esfera de circulação. A segunda fase do movimento, o processo de produção, é concluída assim que os meios de produção estão convertidos em mercadorias cujo valor supera o valor de suas partes constitutivas e, portanto, contém o capital originalmente adiantado acrescido de um mais-valor. Em seguida, essas mercadorias têm, por sua vez, de ser lançadas novamente na esfera da circulação. O objetivo é vendê-las, realizar seu valor em dinheiro, converter esse dinheiro novamente em capital, e assim consecutivamente. Esse ciclo, percorrendo sempre as mesmas fases sucessivas, constitui a circulação do capital (MARX, 2017, p. 639).

É preciso levar em consideração que não é somente isso, a sua distribuição para a Amazônia acontece em razão de determinados mercados, como o da Europa e dos Estados Unidos, segundo Harvey (2011), apresentarem-se de maneira exaustas, isso inicia uma crise na circulação do capital, em que a expansão para o Brasil e outros países, transforma-se na resposta para esse problema, isto é, de transformar esse excedente de capital em meios de produção e força de trabalho, e estes em mercadoria para ser vendida por uma determinada quantidade de dinheiro, para em seguida, este último, converter-se em capital e, assim, manter a circulação ampliada do capital e sua metamorfose.

Mas havia outra maneira de resolver o problema da demanda: a exportação do capital e o cultivo de novos mercados ao redor do mundo. Essa solução, tão antiga quanto o próprio capitalismo, foi perseguida com mais determinação a partir dos anos 1970. Os bancos de investimento de Nova York, então lotados de excedentes de petrodólares dos Estados do Golfo e desesperados por novas oportunidades de investimento num momento em que o potencial de rentabilidade de investimento dentro dos Estados Unidos estava exausto, fizeram empréstimos maciços para países em desenvolvimento como México, Brasil, Chile e até mesmo Polónia. Isso aconteceu porque, como Walter Wriston, chefe do Citibank, colocou, países não podem desaparecer – você sempre sabe onde encontrá-los em caso de dificuldades. (HARVEY, 2011, p.24).

A constatação de Harvey acima, ilustra o pensamento de Marx sobre a necessidade do capital se pôr em circulação infinita.

O próprio capitalista é o ponto de partida e de retorno. Ele troca dinheiro pelas condições de produção, produz, valoriza o produto, *i.e.*, transforma-o em dinheiro, e depois começa o processo de novo. A circulação de dinheiro,

considerada em si mesma, necessariamente se extingue no dinheiro como uma coisa imóvel. (MARX, 2011, p. 425).

É por causa disso – acúmulo e necessidade de reproduzir esse capital acumulado – que, o capital em circulação distribuiu, de forma integrada, objetos vinculados a segunda e terceira fase de seu ciclo para a região do Baixo Amazonas Paraense, provocando um movimento de metamorfose¹¹⁰ das dimensões da realidade existente nessa mesorregião, a saber: da natureza, da sociedade e das coisas como existiam – o espaço –. Estes objetos distribuídos em forma de unidades produtivas, setores de distribuição e escoamento, adquirem objetividade na construção da rodovia federal Cuiabá-Santarém (BR-163), supervia do rio Amazonas, indústria de exploração mineral, porto, aeroporto, rede de transmissão de energia, construção da hidroelétrica de Curuá Una e agências bancárias.

Para exemplificar a metamorfose das dimensões da realidade existente no Baixo Amazonas Paraense, a partir do capital em circulação, nesse contexto político-econômico de governo militar, utilizar-se-á o projeto Trombetas sob o controle da Mineração Rio do Norte (MRN). Neste processo de metamorfose, entende-se que a primeira dimensão da realidade afetada pelo movimento – quantitativo e qualitativo – do capital é a natureza, como pode-se verificar no mosaico 08. Porém, para que essa transformação aconteça foi necessária a presença do Estado para providenciar segurança e legalidade jurídica para a ação transformadora em benefício da empresa; o quadro 26 reúne algumas medidas jurídicas que exemplificam essa ideia.

Quadro 26 – Legislações para segurança jurídica da Mineração Rio do Norte (continua)

Ordem	nº	Ano	Finalidade
Decreto	62.934	1968	Aprova o Regulamento do Código de Mineração.
Decreto	67.714	1970	Fica outorgada à Mineração Rio do Norte S.A. a concessão para lavrar bauxita, em terrenos devolutos, no lugar denominado Serra do Saracá IV, distrito e município de Oriximiná, Estado do Pará, numa área de novecentos e três hectares oitenta e cinco ares (903,85ha).

¹¹⁰ Ressaltar-se que se entende que a metamorfose do capital em circulação no Baixo Amazonas não se manifestou apenas no trabalho objetivado, mas, também, como Cardoso & Müller (2008) elucidam, nas práticas. Isto é, na passagem da canoa para o avião, no uso de 1 a 2 hectares de cultivo para 500 ou 1000 hectares, da venda no mercado local para a venda direta na Europa e Estados Unidos. Ainda com relação a esse entendimento é igualmente relevante fazer referência à federalização de terras, como as que aconteceram em ambos os lados das rodovias federais, este ato político transformou terras estaduais em terras federais, portanto, uma metamorfose em âmbito político.

Quadro 26 – Legislações para segurança da Mineração Rio do Norte (conclusão)

Ordem	nº	Ano	Finalidade
Decreto	79.187	1977	1º. Fica outorgada à Mineração Rio do Norte S.A. concessão para lavrar bauxita em terrenos devolutos, no lugar denominado Serra da Bela Cruz, Distrito e Município de Oriximiná, Estado do Pará, numa área de mil e vinte e sete hectares (1027ha).
Decreto	98.704	1989	autoriza a continuidade das atividades minerais já em curso na unidade Flona Saracá-Taquera.
Licenciamento ambiental	966	2010	renovação da Licenciamento ambiental do platô Bacaba
Licenciamento ambiental	1472	2018	Licença para operação do empreendimento Platô Aramã e estruturas, localizado na Floresta Nacional Saracá-Taquera

Fonte: Decreto presidencial nº 62.934/1968 ; nº 67.714/1970 ; nº 79.187/1977 ; nº 98.704/1989; Mineração Rio do Norte, 2020; Diário Oficial do Estado do Pará, 21/2018; Organização: Cordovil, G., 2021.

O Estado ao pensar, organizar e projetar espacialmente estas ordens e outras, ilustradas no quadro 26, não providencia apenas a segurança e a legalidade em forma de lei a favor dos interesses materiais do capital, mas também providencia contra as comunidades quilombolas, a desposse do uso histórico dos recursos da natureza (castanha, peixe etc.), que estão localizados na área¹¹¹ sob a propriedade da Mineração Rio do Norte. É deste modo que o capital, sob a forma da MRN, adquire condições jurídicas para produzir as metamorfoses da natureza em Trombetas e tornar precária a existência desses segmentos de classe.

O fundamento empírico desse comentário é o fato da Mineração Rio do Norte (MRN) ter desmatado um “total de 5146”¹¹² hectares (ENVIRONMENT..., 2006, p.21) de floresta nativa para ter acesso ao minério bauxita. Além disso, este minério em Trombetas “encontra-se a uma profundidade média de 8m, coberto por vegetação densa e uma camada estéril, composta de solo orgânico, argila, bauxita nodular e laterita ferruginosa” (INSTITUTO..., 2008, p. 20). Nesta conjuntura, é necessário o trabalho de remoção da cobertura vegetal, solo orgânico e do estéril, que é justamente esta camada de 8 metros de profundidade contida de minerais com pouco ou nenhuma aplicação econômica. Somando essa camada de estéreis com mais 4

¹¹¹ 153.210 mil hectares, informação adquirida a partir da soma numérica das áreas obtidas pela Mineração Rio do Norte. Essa informação foi adquirida do artigo EXTRAÇÃO... (2012).

¹¹² Interpreta-se que esse valor total está ligado ao início da operação de extração da bauxita em 1979 a dezembro de 2004. Esta última data e o dado numérico foram obtidos na revista Environment Report jun/2006.

metros de camada de bauxita, tem-se um total de escavação de 12 metros de profundidade ou mais¹¹³.

Mosaico 08 – Extração de bauxita e metamorfose da natureza



A metamorfose da natureza não se restringe apenas a extração da bauxita. Neste sentido, paralelamente, combinada com as transformações levantadas no parágrafo anterior e apresentadas no mosaico 08, a Mineração Rio do Norte também metamorfoseia a natureza para a instalação de estruturas de armazenamento dos resíduos de lavra da bauxita. É diante da imposição dessa condição produtiva, que a empresa constrói tanques em determinadas áreas já mineradas, para armazenar as grandes quantidades de rejeitos oriundos do beneficiamento do minério de bauxita. Segundo Andrade (2018), desde o início da operação do empreendimento até o ano

¹¹³ Sobre isso, acessar o <https://www.mrn.com.br/index.php/pt/o-que-fazemos/perfil-litologico-da-jazida>. Neste endereço a Mineração Rio do Norte (MRN) informa o perfil litológico da jazida de Trombas mostrando uma ilustração do perfil laterítico típico de Trombetas.

de 2018, a Mineração Rio do Norte já construiu 23 tanques¹¹⁴ de rejeitos, mais quatro lagos de recuperação de água.

Fotografia 02 – Tanque de rejeitos da Mineração Rio do Norte



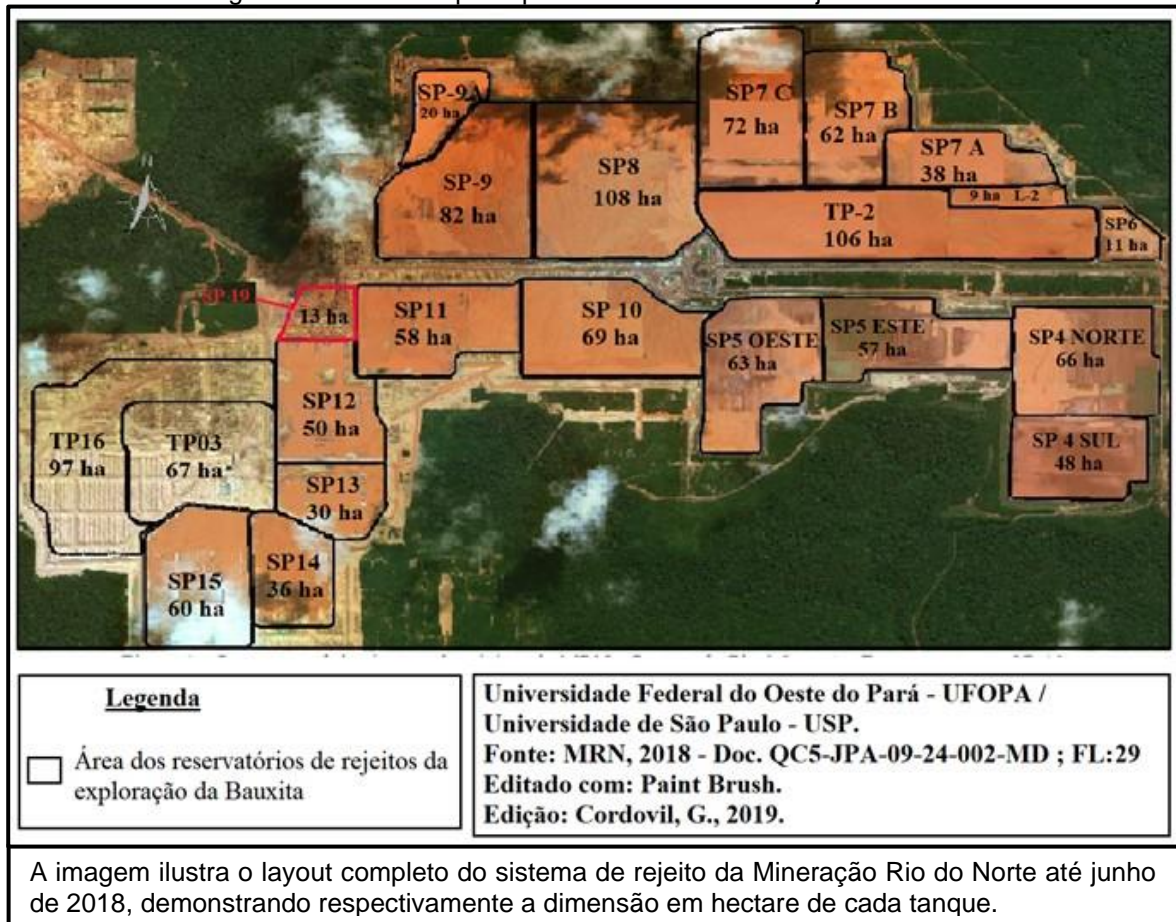
A imagem ilustra os tanques de rejeitos da MRN em Trombetas, localizada no município de Oriximiná-PA. De acordo com o site da empresa, estes tanques apresentam altura de 17 metros com quatro paredes de contenção, onde são depositadas argila e areia. A impressão que se tem é que os tanques mais parecem grandes lagos de argila.

Fonte: Andrade, 2018

Apesar da fotografia 02 e da figura 06 ilustrarem a mesma transformação, entretanto, a segunda revela em números, a dimensão da área da natureza metamorfoseada para transformação em tanques de rejeitos. A soma das áreas de todos esses tanques é de 1,222 mil hectares. O resultado dessa soma, apenas para ilustração, equivale a 112 campos de futebol profissional medindo 120m x 90m.

¹¹⁴ De acordo com Andrade (2018), a capacidade total dos 23 tanques de rejeito é de 158.234.613 m³.

Figura 06 – Área ocupada pelos reservatórios de rejeitos da MRN



À proporção que essas condições espaciais vão sendo produzidas, colocadas em relação e combinadas com outros objetos da/na região, é assegurado o ciclo do capital, uma vez que elas, em funcionamento relacional e combinado, asseguram velocidade, à produção e à circulação de mercadorias e, conseqüentemente, também a sucessão de todas as fases do ciclo do capital.

Finalizando, outra metamorfose produzida na natureza, do território de Oriximiná, foi a transformação do Lago Batata em depósito de rejeitos, ocasionado pelo despejo de rejeitos oriundos do beneficiamento da bauxita explorada pela MRN.

Durante 10 anos (1979 a 1989), a MRV despejou ali uma carga diária de cerca de 25 mil m³ de rejeito oriundo do beneficiamento da bauxita (Esteves *et al.*, 2014:1). A sedimentação do rejeito levou à formação de uma espessa camada compactada que, em alguns locais, chega a ser superior a seis metros (*idem, ibidem*). Cerca de 30% (correspondente a 630 hectares) do lago batata foi afetado pelo rejeito da lavagem de bauxita (IBAMA, 2002: 7.8). (ANDRADE, 2018, p. 17).

Da mesma forma que, o capital metamorfoseou a natureza, este mesmo capital em circulação também produziu transformação na sociedade local, empiricamente manifestando-se, em especial, nos quilombolas. Neste sentido, entende-se que a instalação do capital, representado pela Mineração Rio do Norte metamorfoseia os quilombolas, pertencentes ao quilombo Boa Vista, em razão deles transformarem-se em sujeitos. Neste caso, tornar-se sujeito é localizar-se e assumir uma posição na relação de conflito com o outro, e este outro, o capital, personificado na empresa Mineração Rio do Norte.

Esta relação de conflito com o outro, manifesta-se nas práticas políticas, que são as ações de luta¹¹⁵ que faz o capital reconhecer a sua existência, já que nesta luta, eles agem para alterar as condições materiais contrárias à sua existência (sobrevivência, trabalho). Para exemplificar esse entendimento, destaca-se a luta dos quilombolas na década de 1980 e 1990, para que o Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) outorgasse à Associação da Comunidade de Remanescente de Quilombola de Boa Vista a titulação coletiva de suas terras.

O PRESIDENTE DO INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA, no uso das atribuições que lhe confere os incisos II e IV do art. 20 da Estrutura Regimental da Autarquia, aprovada pelo Decreto n.º 966, de 27 de outubro de 1993;

CONSIDERANDO o que dispõe a Portaria INCRA/P/n.º 307/1995, que determina a medição e demarcação das áreas remanescentes de quilombos inseridas em áreas públicas federais, bem como a consequente emissão de Títulos de Reconhecimento, com base no art. 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal;

CONSIDERANDO que é necessário a concessão de apoio logístico das comunidades remanescentes de quilombos que tenham suas áreas ocupadas, reconhecidas e tituladas pelo INCRA, de conformidade com os preceitos legais;

CONSIDERANDO que a área denominada Boa Vista, situada no município de Oriximiná, no Estado do Pará, e área remanescente de quilombos, com 1.125,0345 hectares, medida, demarcada e titulada, conforme instruções procedidas no processo INCRA/PF/SANTARÉM/PA/Nº21411.000081/94, resolve:

I – Criar o PROJETO ESPECIAL QUILOMBOLA BOA VISTA, código SIPRA PA, com área de 1.125,0341 há (um mil, cento e vinte e cinco hectares, três ares e quarenta e um centiares), no município de Oriximiná, Estado do Pará, desmembrado de uma área maior, matriculada e registrada em nome da União Federal, sob o n.º R -1/423, livro n.º 2, B, F1 423, no Registro de Imóveis da Comarca de Oriximiná/PA, tendo em vista atender a 112 famílias em registro de exploração comunitária de atividades agrícolas e extrativistas; (Portaria Incra/P/n. 314, de 24/11/1995).

¹¹⁵ As lutas desenvolvidas pelos quilombolas da Comunidade Boa Vista tiveram o apoio da igreja católica e da Associação dos Remanescente de Quilombo do município de Oriximiná (ARQMO).

De igual forma, podemos vincular à circulação do capital a metamorfose do trabalho ocorrida na Comunidade Quilombola Boa Vista, uma vez que passa a existir na comunidade a proletarização do trabalhador, convivendo com o trabalhador extrativo. Neste sentido, a força de trabalho dos quilombolas é apropriada pelo capital, transformando-a em trabalho assalariado.

No entanto, o grau de interferência de modos de vida urbanos – caracterizados pelo trabalho assalariado, pela economia monetizada e pelo alto consumo de bens industrializados, entre outros aspectos – se faz sentir nesta localidade mais forte que em qualquer outra pesquisada. (CUMBUCA..., 2017, p. 45 e 46).

Continuando

A esse respeito, ressalta-se o fato de que a maioria das famílias locais depende economicamente da MRN, e os comunitários vivenciam a dinâmica do trabalho assalariado em um sistema que, em função da jornada diária, os afasta cada vez mais da economia agroextrativa que trazem do passado e que, ainda hoje, caracteriza a maior parte das comunidades quilombolas do Trombetas (CUMBUCA..., 2017, p. 154 Apud Silva, 2016).

É importante ressaltar que a existência do trabalho assalariado, introduzida pelo capital, a despeito de produzir um certo rompimento da identidade local, principalmente em relação à solidariedade do trabalho coletivo extrativo na Comunidade Quilombola Boa Vista, entende-se que isso não extingue a identidade quilombola. Por exemplo, a Cooperativa da Comunidade de Boa Vista (COOPERBOA) foi criada

Para facilitar sua inserção em vagas de trabalho na MRN e suas prestadoras de serviços, os moradores do Boa Vista criaram, em 1996, a Cooperativa de Trabalho da Comunidade Boa Vista, a Cooperboa. Desde sua concepção, essa cooperativa manteve ligação direta com o projeto minerador, não só porque a MRN foi a principal apoiadora de sua fundação, mas também porque ele lhe surgiu como a única opção de trabalho em um contexto de restrições às práticas agroextrativistas imputadas pelas UCs. Com o passar do tempo, a cooperativa tornou-se a principal estratégia de trabalho dos moradores de Boa Vista, já inseridos em uma economia visivelmente monetizada. A geração de renda monetária se tornou uma das principais preocupações das famílias locais, que adquiriram novos padrões de consumo (CUMBUCA NORTE, 2017, p. 154).

É necessário frisar que, na perspectiva de Marx, essa proletarização, isto é, o consumo do trabalhador quilombola, na verdade deve ser entendido como a transformação do trabalhador local em consumo produtivo e consumo individual, pois

somente dessa forma compreende-se o real significado da apropriação da força de trabalho pelo capital e, conseqüentemente, sua alienação.

Com relação a essa metamorfose social experienciada pelos quilombolas, como produto da circulação do capital, compreende-se que a produção capitalista não se limita somente na escala econômica, mais também na escala social. Isso é ressaltado por Marx, quando este autor faz a alusão de que tanto o consumo produtivo, quanto o individual da força de trabalho, são importantes para a reprodução do capital. É essa realidade que os trabalhadores quilombolas assalariados passam a experienciar.

O consumo do trabalhador tem uma dupla natureza. Na própria produção, ele consome, por meio de seu trabalho, meios de produção, transformando-os em produtos de valor maior que o do capital adiantado. Esse é seu consumo produtivo. Ao mesmo tempo, ele é consumo de sua força de trabalho pelo capitalista que a comprou. Por outro lado, o trabalhador gasta em meios de subsistência o dinheiro pago na compra da força de trabalho: esse é seu consumo individual. O consumo produtivo e o consumo individual do trabalhador diferem, portanto, inteiramente. No primeiro, o trabalhador atua como força motriz do capital e pertence ao capitalista; no segundo, ele pertence a si mesmo e executa funções vitais à margem do processo de produção. O resultado de um é a vida do capitalista, o do outro é a vida do próprio trabalhador (MARX, 2017, p. 646).

Por outro lado,

A questão assume outro aspecto assim que passamos a considerar não o capitalista individual e o trabalhador individual, mas a classe capitalista e a classe trabalhadora, não o processo isolado de produção da mercadoria, mas o processo de produção capitalista em seu fluxo e em sua escala social. Quando o capitalista converte parte de seu capital em força de trabalho, ele valoriza, com isso, seu capital total e mata dois coelhos de uma cajadada. Ele lucra não apenas com o que recebe do trabalhador, mas também com o que lhe dá. O capital que foi alienado em troca da força de trabalho é convertido em meios de subsistência, cujo consumo serve para reproduzir os músculos, os nervos, os ossos, o cérebro dos trabalhadores existentes e para produzir novos trabalhadores (MARX, 2017, p. 646 e 647).

Analisando esses dois momentos distintos do trabalhador da Comunidade Boa Vista, chega-se a seguinte reflexão: quando ele se identifica como trabalhador extrativista, integrando uma solidariedade coletiva, percebe-se uma autonomia na prática do trabalho que se reflete em sua existência, isso em razão da relação de trabalho não o aprisionar. Todavia, a partir do momento em que ele é induzido a tornar-se proletariado, a relação de trabalho assalariada o aprisiona, afetando diretamente na sua liberdade como trabalhador. Desta forma, apesar de se entender as razões

para a criação da Cooperativa de Trabalho da Comunidade Boa Vista (COOPERBOA), e o fato dela ter se tornado o principal meio de inserção dos quilombolas no mercado de trabalho proletariado, é importante ressaltar que esses Quilombolas apenas encontraram uma sobrevida.

Assim como o capital em circulação provocou metamorfoses sociais e na natureza, da mesma maneira ocorreram transformações na forma de existir dos quilombolas, em outras palavras, no seu espaço – observar o quadro 27.

Neste sentido, o fato não se sustenta apenas na identificação da transformação dos elementos, como solo, rio, floresta etc., os quais corresponderiam nas coisas em si, mas na forma de como elas existiam na relação com os quilombolas. Por certo, a autonomia que os quilombolas possuíam e exerciam em razão da liberdade de poder circular pela natureza apropriada, sobre a qual se desenvolvia a prática da pesca artesanal, caça e extrativismo e onde vigoravam regras de uso coletivo, estabelecidas entre os quilombolas e outras populações tradicionais, tem sido desfeita a partir da instalação do complexo industrial do projeto Trombetas.

Quadro 27 – Metamorfose do espaço quilombola

Ações vinculadas à MRN	Transformação na forma de existir
As concessões de lavra à MRN	Sobrepõem-se parcialmente sobre as áreas ocupadas por comunidades quilombolas e ribeirinhas, interferindo na prática da caça, agricultura e do extrativismo.
Descarte de rejeitos no Lago Batata	Assoreamento do lago e poluição, interferência na prática da pesca.
Barragens de contenção de sedimentos da mineradora e das atividades do seu terminal portuário.	A inexistência de rede de abastecimento de água e saneamento básico é na “beira” dos cursos d’água que as mulheres realizam as atividades diárias de lavagem de roupas e de louças, momentos em que aproveitam para tomar e dar banho nas crianças de quem frequentemente estão acompanhadas nessas circunstâncias. As margens dos igarapés, rios e lagos são também espaços de brincadeiras e sociabilidade entre crianças e jovens. Porém, os impactos sobre igarapés e o rio trombetas tem alterado essa prática cotidiana.
Criação da Reserva Biológica do Rio Trombetas.	Restrição ao acesso tradicional aos recursos naturais nas áreas na margem esquerda do Rio Trombetas, consumo de tracajá e tartaruga.
Regras para a circulação de embarcações e circulação de grandes embarcações.	Promove restrições na tradicional circulação das pequenas embarcações dos quilombolas no rio Trombetas.
Circulação de grandes navios.	Espanta e afugenta os peixes, fato que interfere na pesca artesanal.

Fonte: adaptado de Andrade, 2018; Elaboração: Cordovil, 2019.

A condição física do capital criada no Baixo Amazonas Paraense, que envolve o processo de produção, circulação e metamorfose do capital, além de demonstrar o empenho de expansão do modo de produção capitalista no mundo, de igual forma inaugura um processo de produção bastante diferente do que já existia nessa região, uma vez que mecaniza o território¹¹⁶ – observar mosaico 09 – e tornam o território informacional em grandes proporções, para que esses elementos combinados auxiliem na máxima exploração do que existe no território, este máximo podendo ser representado por exemplo, através da metrificação tonelada ou volume.

Mosaico 09 – Mecanização do território da Mineração Rio do Norte



As duas tabelas abaixo ilustram quantitativamente a proporção da exploração a partir da mecanização do território, mas não somente isso, também o grau de complexidade e grandiosidade da estrutura vinculada ao processo de produção e distribuição da bauxita do projeto Trombetas, instalado no município de Oriximiná. Da mesma forma, mostra a relevância da Mineração Rio do Norte na escala nacional.

¹¹⁶ A mecanização do território é entendida como acumulação do capital. Durante as pesquisas (2016) identificou-se que a mecanização do território, a qual ocorreu no município de Oriximiná, é constituída de esteiras, ferrovia, vagões de trens, virador de vagões, porto, aeroporto, pista de pouso para avião de voo doméstico, sistema de produção – duas usinas termoeletricas –, e distribuição de energia, sistema de comunicação digital, malha viária formada por estradas asfaltadas, galpões, britador etc.

Tabela 17 – Comparativos de exploração e transformação da bauxita

Produção de Bauxita no Brasil – 2015				
Principais empresas produtoras		UF	Participação (%)	
MRN – Mineração Rio do Norte S.A.		PA	48	
Mineração Paragominas S.A. (Hydro)		PA	27	
Alcoa Alumínio S.A.		PA/MG	15	
Companhia Brasileira de Alumínio - CBA		MG	6	
Outros *		-	4	
(*) Hindalco, Mineração Curimbaba, Bauminas Mineração, Mineração Santo Expedito e Mineração Varginha;				
Produção de Bauxita no Brasil – 2017				
Principais Empresas Produtoras		UF	Participação (%)	
Mineração Rio do Norte S. A.		PA	40,17	
Mineração Paragominas S. A.		PA	36,83	
Alcoa World Alumina Brasil Ltda.		PA	16,76	
Companhia Brasileira de Alumínio		MG	3,18	
Terra Goyana Mineradora Ltda.		GO	1,44	
Hindalco do Brasil Indústria e Comércio de Alumina Ltda.		MG	0,71	
Mineração Caldense Ltda.		MG	0,26	
Companhia Geral de Minas		MG, SP	0,23	
Mineradora Santo Expedito Ltda.		GO	0,14	
Relação Quantitativa Direta Entre Bauxita, Alumina e Alumínio				
Quantidade de matéria prima		1ª Metamorfose	2ª Metamorfose	
5 a 7 toneladas de bauxita		Para produzir 2 toneladas de alumina	Para se converter em 1 tonelada de alumínio.	
Capacidade da Planta da Mineração Rio do Norte				
18,3 milhões de toneladas anuais				
Estrutura Técnica Produtiva da Mineração Rio do Norte				
Objetos		Extensão e capacidade		
Ferrovia		28 km		
Porto		Capacidade para receber até 60 mil T		
Planta de lavagem		Sem informação		
Forno secador		Sem informação		
Galpões de estocagem		Capacidade de 170,000 mil T		
Evolução Produtiva da Mineração Rio do Norte em Milhões de Toneladas				
Início 1979	Final de 1990	2001 - 2004	2005	2006
3,35	11	16,3	17,2	18

Fonte: Adaptado Anuário ABAL, 2017 & ANM, Anuário Mineral Brasileiro, 2019. ; Elaboração: Cordovil, G., 2019

As informações contidas na tabela 17 afirmam que a mecanização do território, instalada pelo capital em circulação, intensifica a exploração da natureza, indicando que o desequilíbrio local não é uma questão de consciência, mas de

produção, sendo que, caso o processo produtivo se acelere acima do tempo de reprodução da natureza, em razão do alto grau tecnológico, tem-se a intensificação do desequilíbrio.

Os dados da tabela 17 e 18, também, permitem entender que a apropriação da natureza é essencial para a existência, tanto dos quilombolas, quanto do capital, mas isso não acontece de forma igual. Deste modo a tabela e as imagens apresentadas nesse tópico transmitem claramente que a apropriação da natureza pelo capital é econômica, porque é material. Desta forma, o propósito de apropriação da natureza tanto para um, quanto para o outro não acontece somente em nome da sobrevivência, no entanto, em nome do lucro, da renda e reprodução do capital.

Tabela 18 – Mecanização do Trombetas e o escoamento da bauxita

Movimento de Bauxita no Terminal de Uso Privativo da Mineração Rio do Norte		
2005		Milhões T
Terminal de Uso Privativo de Porto Trombetas		17.280.818
2006		Milhões T
Terminal de Uso Privativo de Porto Trombetas		17.915.014
2007		Milhões T
Terminal de Uso Privativo de Porto Trombetas		17.878.875
2008		Milhões T
Terminal de Uso Privativo de Porto Trombetas		18.142.381
2009		Milhões T
Terminal de Uso Privativo de Porto Trombetas		15.780.052
2016		Milhões T
Total de Bauxita movimentada em outros TUP		33
Terminal de Uso Privativo de Porto Trombetas		18
Ranking – Portos Privados no Brasil em 2017		
Porto Trombetas	Colocação	Milhões T
	6º	16,4
Destino da Exportação da Bauxita da Mineração Rio Do Norte		
Escalas		
Lugar	Mundo/Nacional	
Trombetas	Estados Unidos, Canadá, China, Europa e outras regiões do Brasil.	

Fonte: adaptado ANTAQ, Anuário Estatístico 2009, 2016 e 2017. ; Elaboração: Cordovil, G, 2019.

Enquanto os dados da tabela 17 estão mais vinculados à produção, por outro lado as informações da tabela 18 ilustram a capacidade de escoamento do minério de bauxita e sua distribuição a partir da mecanização de Trombetas. As pesquisas

revelam que existe um equilíbrio entre todas as etapas do processo de produção do minério de bauxita na Mineração Rio do Norte.

A mecanização do território, os dados das tabelas já apresentadas neste tópico e as relações entre quilombolas e entre estes com o seu meio físico, remetem-nos à Marx (2017), ao nos levar a perceber que a produção social, independente da sociedade e do seu grau de desenvolvimento, não tem como furtar-se da apropriação e uso da natureza, isto é, permanece sempre vinculada às condições naturais. Além disso, a mesma natureza, em sua totalidade, dentro de um mesmo recorte espacial, é apreendida como uma coisa distinta por seus apropriadores.

Neste sentido, os fatos revelam que as condições naturais, do ponto de vista econômico, dividem-se em duas perspectivas: para os quilombolas a natureza é meio de subsistência, da qual dependem para satisfazer seu sistema de necessidades, tanto aquilo que está pronto para ser consumido, tais como: castanha do Pará, peixe, tartaruga, animais de caça, frutos etc., quanto daquilo que pode ser produzido a partir do uso da terra. Por outro lado, para o capital, a natureza é tida como riqueza natural em meios de trabalho ou entidade econômica, no caso em questão tem-se o minério, que para ser explorado, beneficiado, distribuído e comercializado, em proporções gigantescas, exige a mecanização do território e o de desenvolvimento tecnológico.

O movimento incansável do capital faz com que a geografia do Baixo Amazonas Paraense não seja estática, visto que este fato metamorfoseia a realidade, produz espaço, marca o tempo, estabelecendo períodos, produz novos objetos, insere novos sujeitos, envolvendo-os em novas tramas de relações e localiza o fenômeno, onde começa e onde termina.

Da mesma forma que, a distribuição de objetos vinculados à produção, a saber, a do capital industrial provocou a metamorfose da realidade do Baixo Amazonas Paraense na década de 1970, igualmente a produção ligada ao capital agrário também tem sido decisiva em provocar as metamorfoses, contradições e os conflitos nessa região, especificamente em Santarém. Assim, a partir do final da década de 1990 este ramo do capital também passa a determinar a distribuição, a localização e as transformações da natureza e da sociedade nesta região.

De acordo com o entendimento obtido em Marx (2017), a acumulação do capital não pode sofrer longas interferências seja de ordem natural, a saber: clima, hidrografia e solo, ou de ordem social, como questões ligadas a política, economia, guerra ou mais, especificamente, questões de ordem infraestrutural, mecânica e

tecnológica, isto é, durante o processo de produção do capital as etapas de produção, circulação, distribuição e consumo tem que ser contínuas e fluidas, caso uma dessas etapas apresente ou enfrente algum problema ou obstáculo, a ponto de acontecer a sua paralisação, a produção, reprodução e acumulação do capital pode ser interrompido, fato que seria catastrófico para o capital e seus capitalistas.

A transformação de uma quantia de dinheiro em meios de produção e força de trabalho é o primeiro movimento realizado pela quantidade de valor que deve funcionar como capital. Ela age no mercado, na esfera de circulação. A segunda fase do movimento, o processo de produção, é concluída assim que os meios de produção estão convertidos em mercadorias cujo valor supera o valor de suas partes constitutivas e, portanto, contém o capital originalmente adiantado acrescido de um mais-valor. Em seguida, essas mercadorias têm, por sua vez, de ser lançadas novamente na esfera da circulação. O objetivo é vendê-las, realizar seu valor em dinheiro, converter esse dinheiro novamente em capital, e assim consecutivamente. Esse ciclo, percorrendo sempre as mesmas fases sucessivas, constitui a circulação do capital. A primeira condição da acumulação é que o capitalista tenha conseguido vender suas mercadorias e reconverter em capital a maior parte do dinheiro assim obtido. Em seguida, pressupõe-se que o capital percorra seu processo de circulação de modo normal (MARX, 2017, p. 639).

Marx, ainda complementa

Seja qual for a forma social do processo de produção, ele tem de ser contínuo ou percorrer periodicamente, sempre de novo, os mesmos estágios. Assim como uma sociedade não pode deixar de consumir, tampouco pode deixar de produzir. Portanto, considerado do ponto de vista de uma interdependência contínua e do fluxo contínuo de sua renovação, todo processo social de produção é simultaneamente processo de reprodução. As condições da produção são, ao mesmo tempo, as condições da reprodução. Nenhuma sociedade pode produzir continuamente, isto é, reproduzir, sem reconverter continuamente uma parte de seus produtos em meios de produção ou elementos da nova produção. Mantendo-se iguais as demais circunstâncias, essa sociedade só pode reproduzir ou conservar sua riqueza na mesma escala se substitui os meios de produção *in natura* – isto é, os meios de trabalho, matérias-primas e matérias auxiliares consumidos, por exemplo, durante um ano – por uma quantidade igual de exemplares novos, separados da massa anual de produtos e incorporados novamente ao processo de produção. (MARX, 2017, p. 641).

É justamente este fato que está acontecendo, não de paralisia, mas de obstrução. Diante disso, Apesar da região concentrada destacar-se como principal região do território brasileiro no escoamento de grãos, como ilustra as informações da tabela 19, entretanto, por causa da insuficiente infraestrutura¹¹⁷ de escoamento,

¹¹⁷ Neste caso, essa relação se dá entre total de produção de soja e milho e capacidade tecnológica e mecaniza dos portos, ou seja, muita demanda (a cada ano crescente) para uma infraestrutura portuária que não se renova na mesma proporção da produtividade desses grãos.

vinculada aos modais de transporte e portos e concentração dessa mercadoria na área portuária dessa região, o capital agrário tem enfrentado obstáculos no que se refere à etapa de distribuição e deslocamento da soja, farelo de soja e milho, fato que influencia também no atraso da metamorfose da mercadoria.

Assim, as pesquisas revelam que este fato tem provocado atrasos no fluxo dessas mercadorias até o mercado externo, afetando diretamente o lucro e a acumulação¹¹⁸, uma vez que o processo de produção do capital de escala nacional, também é acumulação e, neste caso, “*para acumular, é necessário transformar uma parte do mais produto em capital*” (MARX, 2017, p. 656). Desta forma, a transformação do valor em mais valor (ou capital) se torna lenta, em razão das dificuldades materiais existentes afetar as etapas da circulação e distribuição dessas mercadorias.

Tabela 19 – escoamento de grãos da região concentrada do Brasil em 2017

Estados Produtores	Soja/milho em milhões de T distribuído pelos portos brasileiros	Soja/milho distribuídos pelos portos da região concentrada %	Principais Portos de distribuição de soja/milho da região concentrada	Soja/milho em milhões de T
Mato Grosso			Santos (SP)	26,6
Mato Grosso do Sul	124,8	73,1	Paranaguá (PR)	15
Paraná			Rio Grande (RS)	7,0
			São Francisco do Sul (SC)	6,3
			Tubarão (ES)	4,6

Fonte: adaptado do Anuário ANTAQ 2017. ; Elaboração: Cordovil, G., 2019.

Ao que tudo indica, segundo as fontes bibliográficas pesquisadas, é que existem problemas logísticos vinculados à distância, ao transporte, ao tempo percorrido das principais áreas produtoras até o local de escoamento, ao tempo de espera para o carregamento das mercadorias nos navios e entre a evolução da produção da soja e milho e a capacidade de suporte da infraestrutura utilizada no escoamento dos grãos.

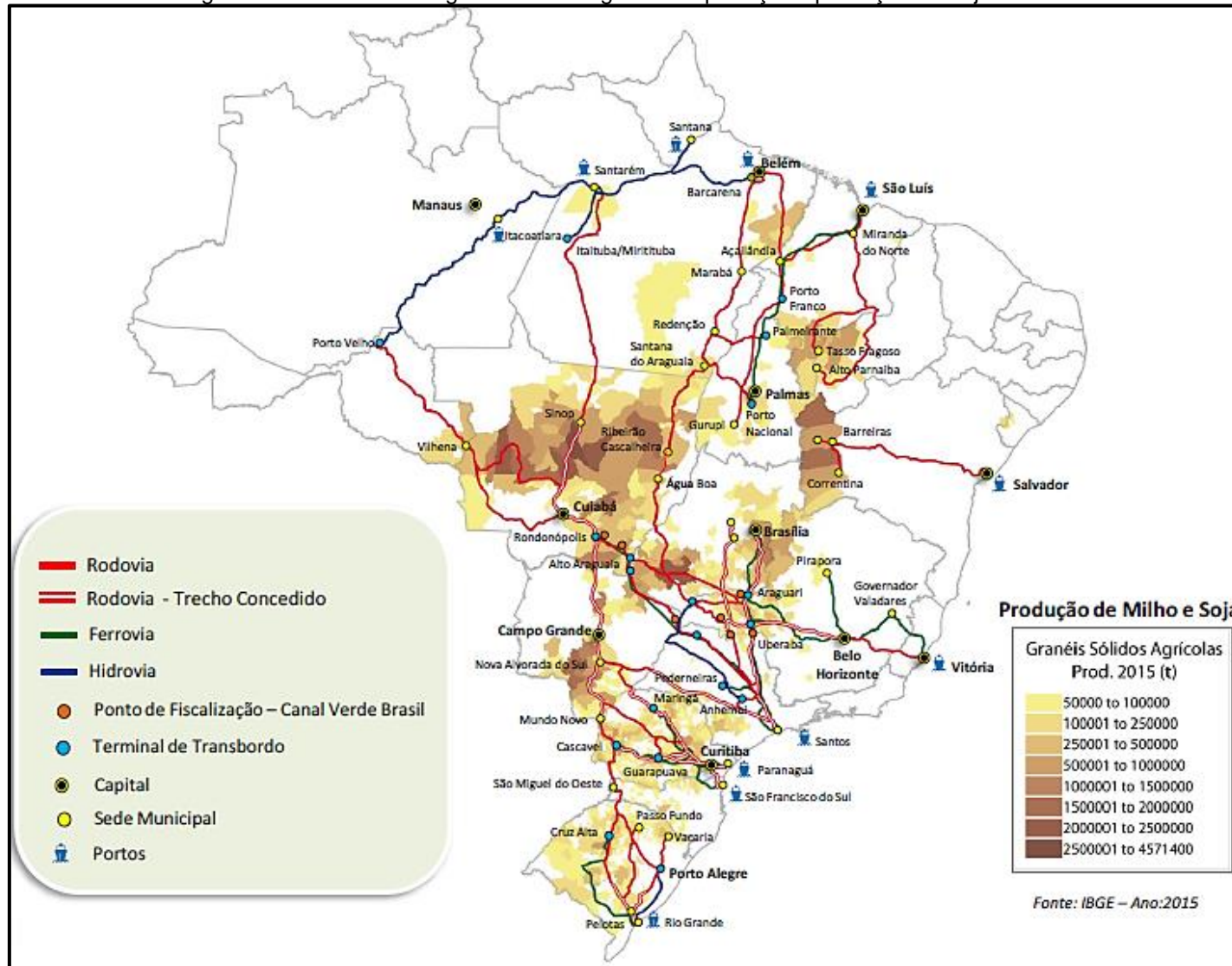
¹¹⁸ Entende-se que a acumulação do capital envolve concentração de mais valor, riqueza e meios de produção.

Tabela 20 – Boletim estatístico – 2017

Rodoviário					
Malha Rodoviária – extensão em Km			Frota de veículos		
Classificação	Pavimentada	Não pavimentada	Total		
Federal	64.844,7	11.842,1	7 6.686,8	Caminhão	2.684.227
Estadual	119.747,0	105.600,6	2 25.347,6	Cavalo mecânico	606.679
Municipal	26.826,7	1.234.918,3	1.261.745,0	Reboque	1.399.298
Rede planejada			1 57.309,3	Semirreboque	896.354
Total	211.418,4	1.352.361,0	1.721.088,7	Total	5.586,558
Ferroviário					
Malha Ferroviária – Extensão em Km			Material Rodante		
Total Nacional*			30.576	Vagões em circulação	102.043
Total Concedida			29.165	Locomotivas	3.046
<i>*incluindo malha de trens urbanos, turísticos, metrô e outros</i>				Total	105.089
Aquaviária					
Infraestrutura			Frota Navegação Interior		
Terminais de Uso Privado			156	Longitudinal de Carga	2.052
Estação de Transbordo de Cargas			25	Passageiros e Misto	148
Instalação Portuária de Turismo			2	Transporte de Travessia	407
Portos Organizados			37		
Hidrovia - extensão em Km			Frota Cabotagem/Longo Curso		
Vias Navegáveis*			41.635	Cabotagem/longo curso	190
Vias economicamente navegadas**			22.037		
Aeroviário					
Aeródromos			Nº de Aeronaves registradas no Brasil		
Aeroportos Internacionais			34	Transporte aéreo público regular, doméstico ou internacional	650
Aeroportos Domésticos			29	Transporte público não regular - Táxi aéreo	1.479
Aeródromos Públicos			600	Privado	10.019
Aeródromos Privados			1.797	Outros	11.087
MOVIMENTAÇÃO ANUAL - CARGAS E PASSAGEIROS					
Matriz do Transporte de Cargas					
Modal	Milhões (TKU)		Participação (%)		
Rodoviário		485.625		61,1	
Ferroviário		164.809		20,7	
Aquaviário		108.000		13,6	
Dutoviário		33.300		4,2	
Aeroviário		3.169		0,4	

Fonte: CNT – fevereiro, 2017.

Figura 07 – Corredores logísticos estratégicos – exportação - produção de soja e milho



Fonte: CORREDORES..., 2017.

Além de ilustrar a extensão e concentração dos corredores de escala nacional de exportação de soja e milho, a figura 07, também, mostra que existe uma contradição no interior do extenso território brasileiro, isto é, um vazio ferroviário na região produtora do Centro-Oeste e entre ela e a região Norte. Outra contradição é a concentração de sistemas de troca na região Sudeste em detrimento da região Norte. Apesar da figura não ilustrar, porém, é necessário destacar que as estradas rurais municipais e estaduais também assumem destaque no escoamento de soja, uma vez que é por elas o primeiro movimento de deslocamento e distribuição de milho e soja das áreas produtoras destacadas na figura até as unidades de armazenamento e distribuição.

O Brasil é um país de dimensões continentais, já que seu território ocupa 48% da América do Sul, esse fato produz um desafio geográfico para a distribuição de cargas, em que se faz necessário superar, constantemente, o aspecto da distância, por exemplo, este aspecto geográfico é real entre a principal região (Centro-Oeste) produtora de soja e milho e os principais terminais portuários – Santos e Paranaguá – do território brasileiro que exportam essa mercadoria para os centros de consumo, já que existe um longo percurso de escoamento entre estas áreas.

Segundo o relatório do Centro de Estudos e Debates Estratégicos da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados Federais, a distância entre Lucas do Rio Verde (MT) e o porto de Paranaguá (PR) é de 2.278 Km e entre este mesmo município e o porto de Santos (SP) é de 1555 Km. Outro exemplo é com relação à distância entre Rondonópolis (MT) e o Porto de Paranaguá que é de 2.018 Km e entre este município e o porto de Santos é de 1.750 Km. Com base nessa constatação, o resultado desse estudo indica que:

Para a CNT, custos logísticos são aqueles associados às atividades logísticas. Compõem, como qualquer outro custo, o preço do bem ou serviço. Quanto mais altos, maior a participação deles no preço final do que se produz e comercializa. Obviamente, quanto menos valor se agrega a um produto, mais se deixa saliente o impacto dos custos logísticos na sua cadeia de comércio.

Exemplo claro disso ocorre na produção e comercialização de *commodities* agrícolas, como a soja e o milho, responsáveis em grande parte pela pujança do setor rural brasileiro. Na prática, o que acontece? Resumidamente, essas culturas, beneficiadas pelo progressivo aumento de produtividade, geram enormes volumes de carga que precisam deixar áreas de produção rumo aos centros de consumo, processamento ou exportação. Em virtude de os destinos das cargas agrícolas, no Brasil, estarem muitíssimo afastados das zonas produtivas, é preciso realizar viagens extensas e demoradas para que a cadeia se interligue.

Como lembra a CNT, a conjunção de grandes distâncias com a carência de opções logísticas, atuando sobre mercadorias de baixo valor agregado, produz dificuldades tanto no plano interno como no externo. (Arco Norte, 2016, p. 31).

A análise dos dados da tabela 20 e da figura 07 confirma alguns fatos contraditórios vinculados ao Estado. O primeiro, mesmo as informações, contidas nesses recursos, corresponderem ao ano de 2017, isso ilustra que em quase cinco décadas nenhum outro modelo de transporte de mercadorias alterou a hegemonia do modelo rodoviário.

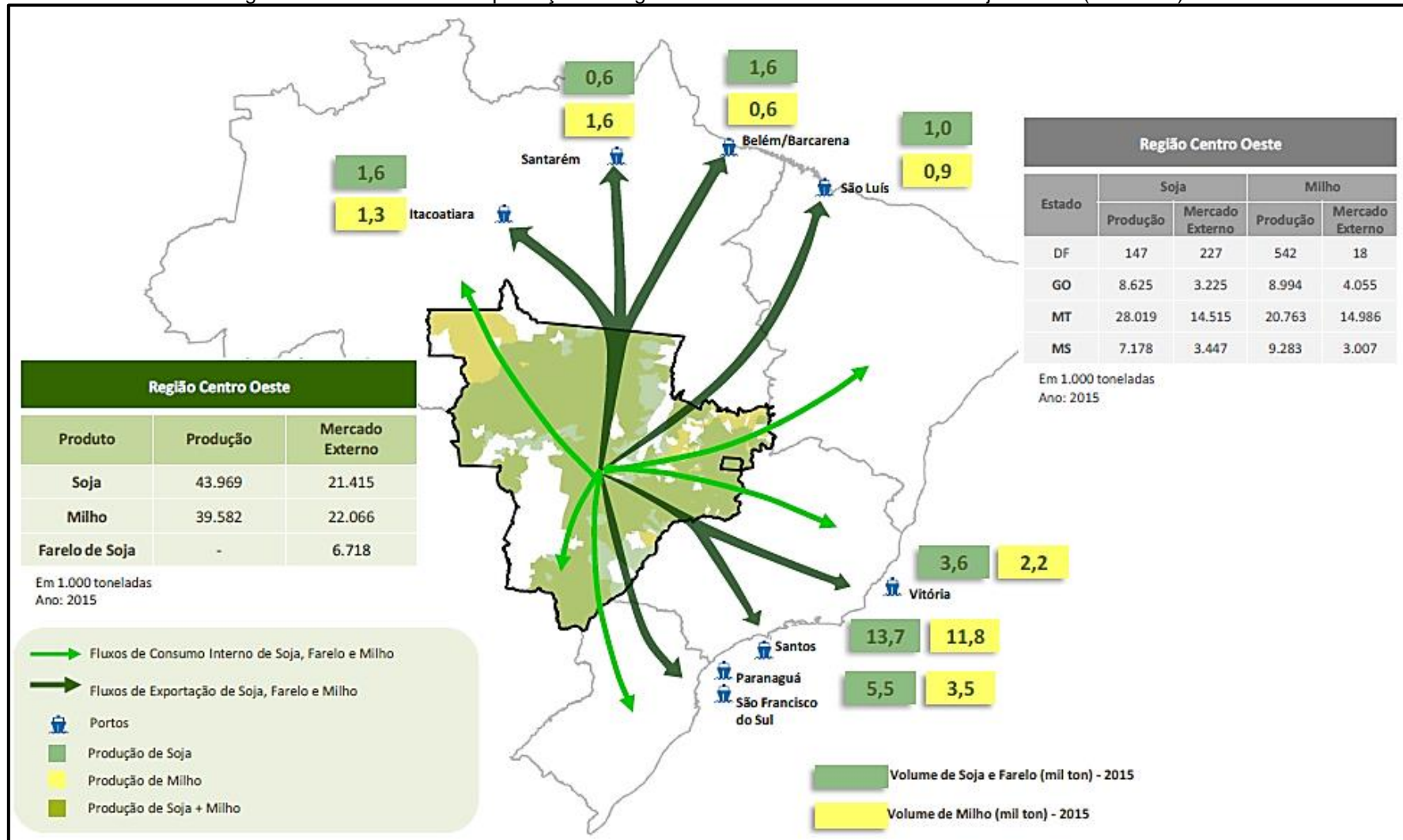
Segundo, as informações confirmam que o Estado concentrou políticas públicas territoriais¹¹⁹, mesmo que pretéritas, para transformar o modal rodoviário, como matriz do transporte nacional de mercadorias. E o terceiro, diz respeito ao resultado dessa concentração, ou seja, as contradições internas da acumulação do capital e o desequilíbrio regional acentuado entre disponibilidade e o uso de modais de transporte no que se refere ao escoamento de mercadorias, da qual a produção de soja e milho faz parte.

Quarto e última, de acordo com a tabela 20, e com a ilustração das informações da figura 07, o modal rodoviário assume posição hegemônica em razão de concentrar 61,1% de todo o escoamento de cargas do território brasileiro e, também, por deter o maior quantitativo de extensão de malha viária. Essa realidade logística obriga os principais produtores de soja e milho a usarem os equipamentos ligados ao modal rodoviário.

Assim, a participação do transporte rodoviário no deslocamento de soja e milho, de acordo com o Arco Norte (2016), não começa nos principais corredores rodoviários do território brasileiro. A presença dele inicia-se desde a colheita, ou seja, *“diretamente da lavoura para o armazém na propriedade rural ou para os armazéns públicos, de cooperativas ou de tradings, realizado por via rodoviária”*. (Arco Norte, 2016, p. 32) ramais de propriedade particular, municipal e estadual. Após a finalização dessa etapa do escoamento, inicia-se outro momento que é a distribuição dos grãos para os portos, principalmente, o de Santos (SP) e Paranaguá (PR), para em seguida serem distribuídos para o mercado consumidor externo. A figura 08 ilustra esse processo, a partir da maior região produtora.

¹¹⁹ Exemplo dessas políticas públicas é o Programa de Integração Nacional (PIN), integrante do I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), que previa a construção das rodovias federais Transamazônica e Cuiabá-Santarém.

Figura 08 – Escoamento da produção da região Centro-Oeste – mil toneladas Soja e Milho (ano 2015)



Fonte: CORREDORES..., 2017

A figura 08 ilustra o movimento e os sentidos geográficos do fluxo da mercadoria soja e milho no interior do território brasileiro, produzida na região Centro-Oeste no ano de 2015. Expõe, também, que esses fluxos se direcionam para todas as regiões do Brasil com intensidades diferentes. A figura igualmente ilustra os portos – condição física de troca – mais usados no escoamento dessas mercadorias no território brasileiro.

Apesar da concentração e do imenso volume em tonelada de soja e milho que circula pelas rodovias do território, todavia, o processo de deslocamento e distribuição não tem sido positivo para os produtores desses grãos no país, já que ele está afetando, o tempo, de metamorfose dessa mercadoria em capital e o retorno desse capital para o início da circulação do capital. Neste sentido, segundo o relatório do Arco Norte:

Trata-se de um transporte pulverizado, de custo geralmente elevado em virtude da ausência de pavimentação em grande parte das estradas rurais brasileiras (CNT, 2015).

Quanto à primeira etapa, vale destacar que existe uma miríade de transportadores rodoviários em ação, amiúde operando em vias não pavimentadas, situação comum no meio rural. Não por acaso, o custo do transporte nessa etapa é mais elevado do que o que se poderia esperar, dada a precariedade da infraestrutura e a inconstância da oferta dos serviços de transporte no período das safras.

No caso da segunda etapa, verifica-se principalmente um desperdício de tempo na atividade de transporte, o que representa, no final das contas, aumento de custo. Isso decorre em grande medida da opção de escoamento da produção por rodovia, em direção aos portos meridionais do país, de forma sazonal, congestionando eixos de tráfego e infraestruturas portuárias já saturados (Arco Norte, 2016, p. 32).

Além desses problemas, acima citados, para a produção, também, existe o fato de boa parte dos principais eixos rodoviários não serem duplicados, realidade que também provoca demora no escoamento de grãos, principalmente os oriundos da região Centro-Oeste, que é mais ainda penalizada por estar distante dos portos da região Sudeste e Sul.

Diante disso, os custos que os produtores de grãos arcam com o transporte rodoviário, que é resultado da combinação da má conservação das estradas, não conclusão da pavimentação, duplicação, longas distâncias e, conseqüentemente, atrasos, tem se tornado um obstáculo à circulação da mercadoria no interior do território brasileiro.

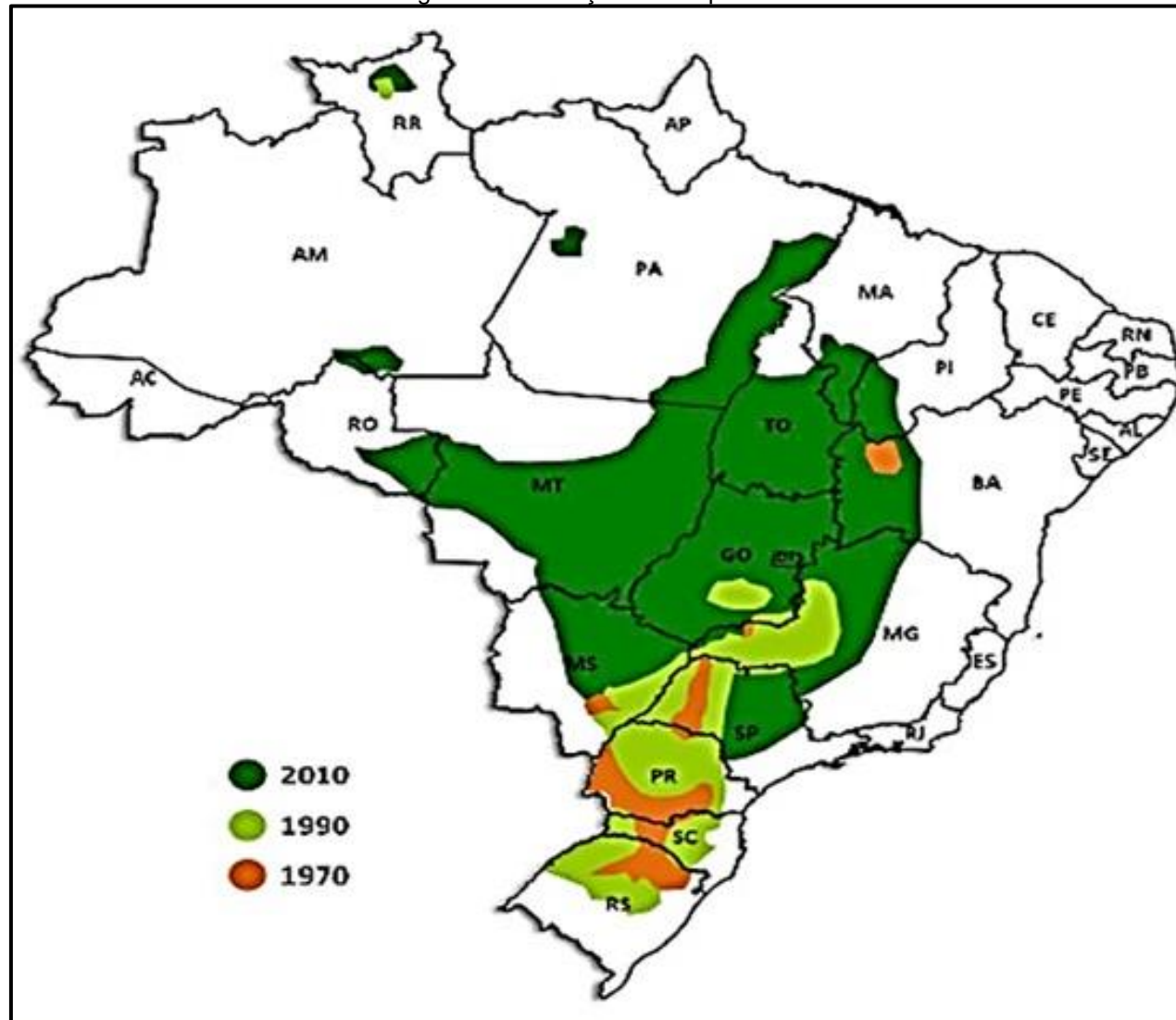
Responsável pela movimentação de mais de 60% das mercadorias e de mais de 90% dos passageiros, o transporte rodoviário enfrenta graves problemas com a baixa qualidade da infraestrutura no Brasil: apenas 12,4% da malha rodoviária é pavimentada. A frota, por sua vez, aumentou 63,6% no período de 2009 a 2017, chegando a quase 100 milhões de veículos em circulação no Brasil.

Outros números demonstram o tamanho do problema. A maior parte das rodovias pavimentadas é de pista simples (92,7%). Além disso, as condições deixam a desejar: segundo a Confederação, que avalia toda a malha federal pavimentada e os principais trechos estaduais também pavimentados, 61,8% das vias pesquisadas apresentam algum tipo de problema sendo classificadas como regular, ruim ou péssima. O pavimento apresenta problemas em metade dos trechos. Já a sinalização e a geometria da via têm classificação regular, ruim ou péssima, com índices de 59,2% e de 77,9%, respectivamente. (Agência CNT de Notícias, 2018).

São esses fatos levantados neste tópico, vinculados à contradição da produção, cuja manifestação empírica adquire forma na existência da incoerência quando se compara os sistemas de transporte e na concentração destes na região Sul e Sudeste, que tem provocado o movimento do capital para determinadas áreas de outras regiões, na intenção de igualizar a diferença no interior da totalidade da produção (produção, circulação e distribuição). Além destes, a evolução da produção de soja e milho no território brasileiro, também tem reflexo direto na realidade do Baixo Amazonas Paraense, visto que o capital agrário da soja e milho tem se movimentado em direção dessa região.

A combinação destes fatos revela que, as metamorfoses (social, natureza e espaço) nessa mesorregião não são ocasionais, isoladas, evolutiva e linear, elas são intencionais e estão diretamente associadas às contradições e ao movimento do capital. Essa evolução da produção de soja e milho, seria o surgimento de novas áreas de cultivo, o aumento da produção e aquilo que os especialistas desse setor chamam de logística de distribuição. Por exemplo, até a década de 1950, o cultivo de soja concentrava-se nas áreas de produção consolidada, a região Sul do Brasil, especificamente os estados do Paraná e Rio Grande do Sul. Porém, a partir dessa década, em razão do desenvolvimento de novas sementes e novas técnicas de plantio e fatores externos de mercado, o cultivo de soja se expande dessa região, principalmente, para o Centro-Oeste – Mato Grosso, Goiás e Mato Grosso do Sul – e, mais recentemente, a partir da década de 1990 para a Amazônia. A figura 09 ilustra esse movimento de expansão da soja pelo território brasileiro.

Figura 09 – Avanço da área plantada



Fonte: CORREDORES..., 2017.

A figura 09 ilustra o aumento da área plantada e o avanço da produção de soja pelo território brasileiro em 30 anos, sendo que a cada período de 20 anos acontece um processo de expansão para outras áreas, indicando que o maior avanço na apropriação e concentração de terras e transformação da natureza em área de produção de soja, acontece na década de 2010. A figura elucida que a mancha de cultivo de soja ocupa boa parte do território brasileiro. Igualmente ilustra que as regiões com menor área usada para a produção da soja são o Nordeste e Norte.

Ainda analisando a figura 09, a região Norte representa, geograficamente, uma área de fronteira, tanto na perspectiva de área não estruturada para a expansão da produção e distribuição da soja, quanto na perspectiva de fronteira de conflito, visto que, como ela ilustra, essa expansão para a região ainda é tímida quando comparada com a região Centro-Oeste.

Enquanto a figura 09 representa cartograficamente as manchas e o movimento de expansão da soja pelo território, as informações da tabela 21 ilustram, quantitativamente, o aumento e o tamanho de áreas em hectares apropriadas do território para a produção de soja e milho. Assim, de acordo com a ilustração da tabela, desde a década de 1970 é crescente o aumento de áreas apropriadas para o plantio de soja e milho. A mesma informação pode ser obtida em Moreira Neto (2014). Segundo este autor a área plantada de soja em 1940 foi de 640 hectares, enquanto no ano de 1990 a área total plantada foi de 11.584.734 milhões de hectares.

Tabela 21 – Evolução da área plantada de soja e milho no Brasil

Grão	Em milhões de ha					
	1976/77	1986/87	1996/97	2006/07	2016/2017	2018/19
Soja	6,9	9,2	11,4	20,7	33.909,4	35.874,1

Grão	Em milhões ha					
	1977	1987	1997	2006/07	2016/2017	2018/19
Milho	11.797.411	13.503.431	13.798.500	13.857,6	17.591,7	17.495,4

Fonte: Adaptado CADEIA..., 1999 & CONAB, 2007, 2016, 2019 & MAPA, 2009. ; Elaboração: Cordovil, G., 2020

Quando comparada as informações da tabela 21, que trata da evolução de áreas plantadas de soja e milho, com as informações da tabela 22 que aborda a produção e produtividade da soja, entende-se uma simultaneidade e combinação entre área plantada, produção e produtividade, assim, a combinação desses três fatores permitiu o crescimento da produção de soja. Por isso que, ao comparar a

produção de soja do ano de 1941 com a do ano de 2019, constata-se que a produção desse grão cresceu 253 vezes.

Tabela 22 – Produção e produtividade da soja

Ano	Produção (t)	Produtividade (t/ha)
1941	450	0,70
1960	206 mil	1,20
1990	19.897.804 milhão	1,73
2012/13	82,2 milhão	3,01
104/2015	98,1 milhão	2,9
2016/17	114,1 milhão	3.36
2017/18	118.885,8	3,38
2018/19	115.029,9 milhão	3.20
2019/20	122.225,2 milhão	3.32

Fonte: Adaptado Moreira Neto, 2014 & Conab, 2013, 2015, 2016, 2020. Elaboração: Cordovil, G., 2020.

Apesar do desenvolvimento tecnológico, disponibilidade de terras baratas e dessa evolução espetacular da produção de grãos de milho e soja, registrada em números na modalidade produção, produtividade e área plantada – tabela 21 e 22 – , entretanto, de acordo com a pesquisa, a infraestrutura existente no Brasil construída para a distribuição de mercadorias para o mercado externo, não tem acompanhado essa evolução, fato que tem provocado constrangimentos durante a distribuição dessa mercadoria para o mundo.

Neste caso para minimizar os efeitos desse crescimento inverso da infraestrutura, as pesquisas revelaram que para compensar essa “insuficiência” ou contradição, as autoridades portuárias desenvolveram a estratégia de agendamentos de caminhões, que é uma alternativa utilizada para controlar o fluxo e organizar a chegada dos caminhões, cuja intenção é evitar congestionamentos nos principais portos do Brasil, localizados na região Sul e Sudeste, entretanto, essa estratégia não resolve problemas de distância e gastos financeiros da principal região produtora e muito mais do que isso, não resolve o problema que é material, insuficiência de condições físicas de troca, fato que prejudica a circulação e a reprodução do capital. O quadro 29 apresenta notícias sobre os problemas ocasionados no escoamento de grãos.

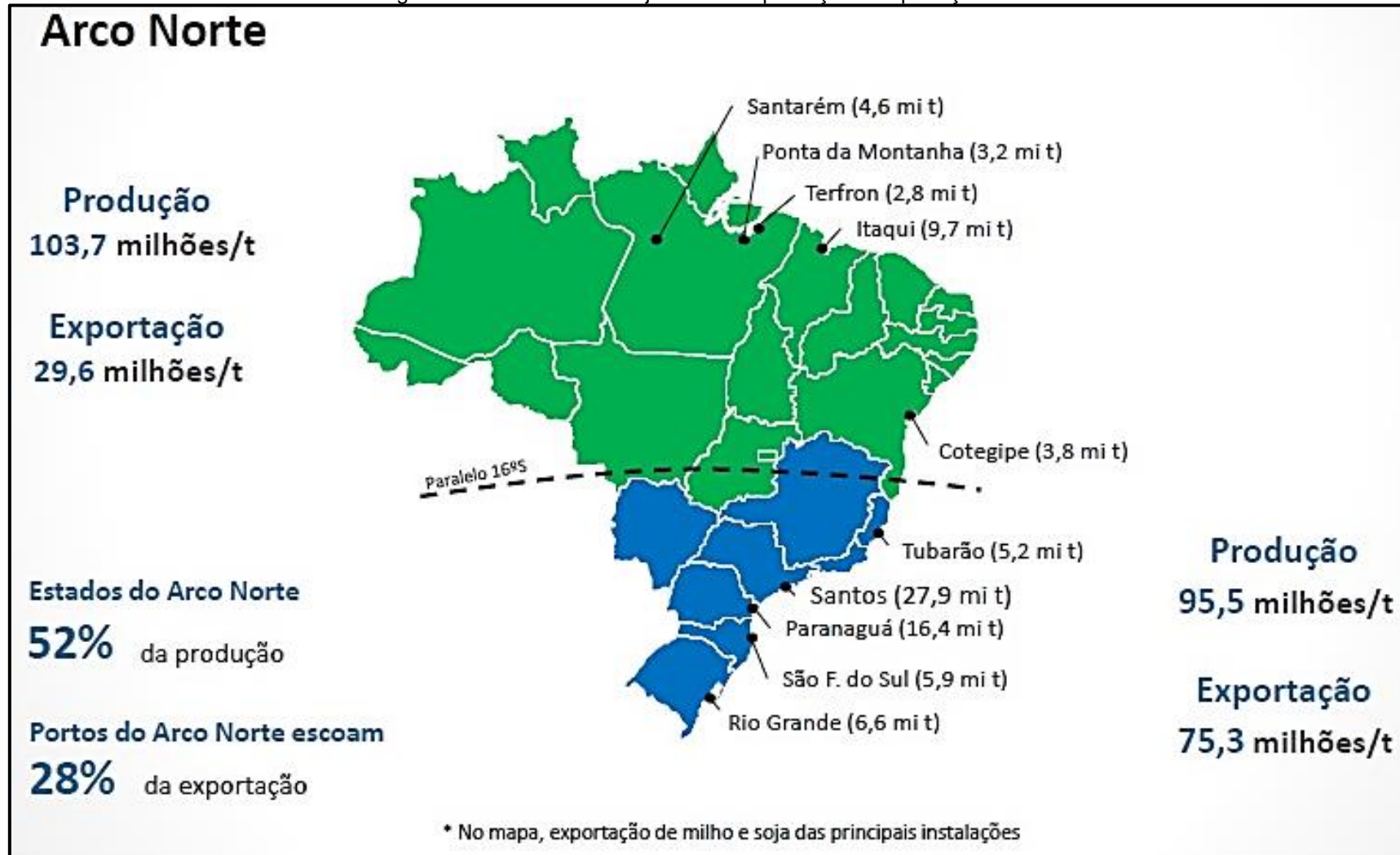
Quadro 28 – Entraves no escoamento de grãos

Descrição	Relatos de Entraves	Ano
Logística	Outro problema relacionado ao escoamento interno da produção de soja é a concentração do seu escoamento logo após a colheita, acarretando problemas de congestionamento nas estradas e nos terminais exportadores. Essa pressa em escoar o produto deve-se à falta de armazenamento nas propriedades ou próximo aos locais de produção.	2006
	Os congestionamentos de caminhões nas rodovias que dão acesso ao litoral de São Paulo estão causando enormes problemas financeiros e logísticos para o Porto de Santos, o maior da América Latina. Segundo o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), o prejuízo já chega a R\$ 115 milhões somente para os agentes marítimos. Além disso, exportadores, importadores, terminais portuários e a população estão sofrendo com o congestionamento nas estradas. Se há congestionamento, os caminhões ficam retidos na estrada e não têm acesso ao terminal portuário. Assim, o caminhão demora chegar ao cais e a rotatividade no Porto de Santos é afetada. Há atraso para carregar e descarregar mercadoria no período da supersafra de grãos, gerando prejuízos econômicos. Segundo José Roque, presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo, os agentes associados fizeram uma estimativa otimista e calcularam que já tiveram um prejuízo de US\$ 57 milhões dólares, cerca de R\$ 115 milhões. Sem contar o prejuízo por parte dos exportadores, importadores e os terminais portuários. O navio de grãos sólidos são os mais prejudicados em dias de chuva, como na última semana. Nos navios de contêineres é possível realizar a operação de descarga e recarga, tanto no sol quanto na chuva. Já para os navios de grãos sólidos isso não é possível. “Está chovendo em Santos e isso acaba prejudicando a operação do navio”, explica Roque.	2013
	A grande quantidade de caminhões em direção ao Porto de Santos, no litoral de São Paulo, provocou congestionamento na via Anchieta na manhã desta quinta-feira (17). De acordo com a Ecovias, concessionária responsável pelo Sistema Anchieta-Imigrantes, por volta das 10h, por conta do excesso de veículos, o congestionamento chegou a 6 km, do km 58 ao 64. Os veículos ficaram totalmente parados na rodovia até a altura do bairro Jardim Casqueiro, em Cubatão.	2017
	Em tom irônico à época, essa é, ainda, a verdade do local. No dia 17 de agosto de 2017, o congestionamento chegou à altura do bairro Jardim Casqueiro, em Cubatão. As Autoridades da região devem se reunir nos próximos dias para tratar dos congestionamentos que vem ocorrendo na entrada do complexo portuário santista nesta semana. Com fluxo intenso, os caminhões que tentam acessar os terminais no bairro da Alemoa, acabam parando a Rodovia Anchieta. A paralisação também atingiu a área do Porto Organizado. O impacto no tráfego de saída do cais santista chegou até a frente do prédio de Operações da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), em frente à Rua General Câmara, no Centro de Santos. No início da tarde, a situação já estava resolvida. “Os caminhoneiros ficam parados por muito tempo. O pessoal que faz o vira chega a perder trabalho”, afirma o presidente do Sindicato dos Caminhoneiros (Sindicam), Alexsandro Viviani. A Prefeitura de Santos afirma que o problema deve-se aos terminais portuários estarem chamando mais caminhões do que a capacidade que têm para receber. A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) autuou as empresas e aplicou sanções.	2017

Fonte: adaptado Agência Embrapa de Informação Tecnológica, 2006 & Portal de notícias G1 Santos-SP, 2013 e 2017 & Revista Logística e Supply Chain, 2017. ; Elaboração: Cordovil, G.

Apesar do crescimento do escoamento de grãos, da principal região produtora de grãos para os portos da região Norte, do território brasileiro, porém, 72% de todo escoamento continua sendo realizado para os portos das regiões Sul e Sudeste, fato que colabora para hegemonia dessas regiões. A figura 10 ilustra essa informação.

Figura 10 – Arco Norte – soja e milho – produção e exportação 2018



Fonte: Anuário Estatístico ANTAQ, 2018

A figura 10 mostra a produção e exportação de soja e milho acima e abaixo do paralelo 16. Apesar da produção ser maior na região reconhecida como Arco Norte, todavia a exportação é menor pelos portos que formam esse Arco. Neste caso os portos da região Sul e Sudeste ainda se mantêm hegemônicos, no que se refere a distribuição dessas commodities, por isso que a figura ilustra maior concentração de escoamento pelos portos dessas duas regiões.

Mesmo boa parte da produção de grãos, produzidas no Centro-Oeste escoar para os portos de Vitória, Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul – neste caso observar a ilustração da figura 08 – em razão da concentração de estrutura técnica, isso não significa que seja vantajoso para os produtores de grãos de Mato Grosso. De acordo com a agência de notícias da Confederação Nacional do Transporte (CNT), em 2017, as más condições das rodovias tornavam o transporte somente da soja e do milho R\$ 3,8 bilhões mais caro.

De acordo com Paulo Resende, a falta de planejamento de longo prazo aliada à expansão da produção agrícola deve deixar o problema cada vez mais em evidência, impactando diretamente a economia nacional. Estimativas do Ministério da Agricultura, em 10 anos, a safra de grãos no país deve crescer 30%. Quanto maiores os custos logísticos para levar os produtos aos compradores, menor o lucro e menor a competitividade do produto brasileiro. Além disso, existe o risco do não cumprimento de contratos. “Se você não chega com a soja no porto para embarcar o navio, o cliente simplesmente desvia o navio e manda pegar soja em outro lugar, e nós morremos com o produto na mão” ... (CONFEDERAÇÃO ..., 2017).

Ainda, segundo a CNT (2017), o fato da má qualidade das rodovias federais que integram as regiões do território brasileiro, combinada com a insuficiente oferta de ferrovias e hidrovias, assim como a baixa integração multimodal, afetam o transporte da produção de grãos de milho e soja.

O Brasil está brincando com fogo ao não criar melhores condições logísticas para escoar nossos graneis. Está rasgando dinheiro. Veja como funciona a venda da soja e do milho: as commodities são negociadas na bolsa de Chicago (EUA), e o preço final é decidido a priori. Então você vende o produto e depois os custos logísticos incidem sobre esse preço final. Portanto, quanto maior a incidência percentual desses custos no preço final negociado na bolsa de Chicago, menor a margem de ganhos. Todo mundo perde na cadeia de suprimentos: perde o produtor, perdem as empresas que negociam soja e milho no Brasil, perdem os embarcadores. E o país perde muito em competitividade. Além disso, há o risco, porque existe um contrato. Se você não chega com a soja no porto para embarcar o navio, o cliente simplesmente desvia o navio e manda pegar soja em outro lugar, e nós morremos com o produto na mão. Atualmente, o Brasil não está morrendo com o produto na mão de forma mais significativa porque a demanda é muito grande,

principalmente por causa do mercado chinês. Mas no dia em que países concorrentes tiverem maior oferta de produtos, o Brasil começará a perder. A única solução será negociar com preço menor. Se negociar com preço menor e os custos internos continuarem aumentando, o resultado será uma perda econômica enorme. (CONFEDERAÇÃO ..., 2017).

Tanto a figura 10, quanto as três anteriores representam o desequilíbrio da acumulação capitalista no território brasileiro em seu processo de reprodução. Todavia, é importante ressaltar que durante as décadas de 1950 a 1970, havia um certo equilíbrio territorial entre produção e distribuição de soja e milho, no que se refere ao aspecto da distância e da concentração, isto é, a produção e a infraestrutura de escoamento e distribuição estavam concentradas, principalmente, na Região Sul e Sudeste.

A análise dessas figuras também permite observar o capital em circulação no território brasileiro, ao apresentar a expansão produtiva do capital agrário da soja e milho da região Sul para outras regiões do território. Da mesma forma que é evidente o movimento de distribuição e localização da produção de milho e soja para outras regiões, também, é evidente que esse movimento não foi acompanhado pela distribuição e localização de infraestrutura de escoamento e distribuição¹²⁰ para outras regiões, permanecendo concentrada nas regiões Sudeste e Sul do Brasil. Esse fato produz um desenvolvimento desigual no território, que, conseqüentemente, produz a necessidade de ajuste espacial.

Deste modo, as metamorfoses geográficas profetizadas e em andamento para o Baixo Amazonas Paraense, é resultante dos obstáculos geográficos, que a produção da soja e milho do Centro-Oeste, enfrenta no território brasileiro, ou seja, entende-se que essa metamorfose contemporânea deriva das tramas de relações do capital, em que o seu começo advém da região Concentrada com término¹²¹ em Santarém, no qual os sujeitos envolvidos são: os produtores do agronegócio, as empresas da construção civil, empresas de serviço transporte, empresas de exportação e a sociedade local, como quilombolas, pescadores, feirantes e moradores tradicionais da várzea do rio Amazonas.

Assim, afirma-se que não se trata absolutamente de um melhoramento, um desafio logístico ou, simplesmente, tonar o território fluido por meio de infraestruturas

¹²⁰ Por exemplo, mesmo o Brasil não apresentando uma extensa malha ferroviária, no entanto, a maior concentração desse modal acontece nas Regiões Sudeste e Sul.

¹²¹ Esse término em Santarém não significa a última parada do capital em movimento.

para melhorar a produtividade e a competitividade dos grãos no mercado externo¹²², cujo resultado pode ser visto numericamente nos recortes de produção, escoamento e lucros, registrados em relatórios anuais da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), Ministério dos Transportes, Confederação Nacional do Transporte (CNT), nos planos mestres dos portos ou em revistas especializadas em agropecuária, mas, sim, produzir condições físicas de troca para assegurar a reprodução e acumulação do capital em escala nacional.

No processo de produção do capital a interrupção somente é aceita quando o produto sai da circulação, momentaneamente¹²³, para transforma-se em mercadoria, ou seja, para adquirir valor adicional. Diante disso, esse fato verificado, na região concentrada, demonstra que o direcionamento do capital para o Baixo Amazonas Paraense não se dá de forma sequencial, evolutivo e muito menos ocasional, mas em razão de um desequilíbrio, neste sentido, finda-se a duração, significando mudanças das localizações e da distribuição e, conseqüentemente, dá-se a sucessão. Assim, a partir dessa perspectiva entende-se: (a) tanto o fenômeno da distribuição, da concentração e da localização de objetos – portos, caminhões, pontes –, para outros lugares do território brasileiro; (b) assim como da renovação de objetos – estradas e pontes –, e geração de um novo sentido do fluxo de grãos e farelo de soja e do milho no território para outras regiões, neste caso, para a região Amazônica e Nordeste; (c) quanto ao fato, isto é, a metamorfose da realidade do lugar.

Por fim, está claro na leitura e análise das notícias de associações sindicais e relatórios de órgãos do Estado, que o debate desenrolado nestas instâncias e divulgados nas diferentes redes de comunicação que, a necessidade de planejamento e melhoria da distribuição da soja e milho para o mercado externo é uma questão vinculada a logística, que tem como objetivo diminuir os custos e os prejuízos obtidos pelos produtos dessas commodity da região Centro-Oeste. Entretanto, as pesquisas revelam que é algo maior do que isso. Apesar de haver uma relação entre atributos geográficos e esse projeto. Entretanto, não se resume à logística. É diante dessa realidade territorial que se levanta a proposta do Arco Norte, proposta política e econômica vinculada ao capital agrário. Neste sentido, o esforço de debate,

¹²² Para diminuir os prejuízos dos produtores de soja e milho obtidos durante o transporte e distribuição.

¹²³ Compreendeu-se em trabalho de campo, que na produção capitalista as unidades de tempo hora e dia são usadas religiosamente para representar a racionalidade capitalista em determinadas tarefas, isto é, quando é rompido o tempo estipulado de tantas horas ou tantos dias para que determinada tarefa aconteça, isso produz problemas no processo de produção, acumulação e reprodução do capital.

desenvolvido no tópico abaixo, se concentrará em analisar o Arco Norte, não na perspectiva da logística que exalta a importância dos transportes e sua integração, mas na perspectiva material dialética, que entende que todo esse esforço é para produzir a condição física de trocas, fato que é importante e decisivo para o algo maior, isto é, a reprodução do capital agrário nacional.

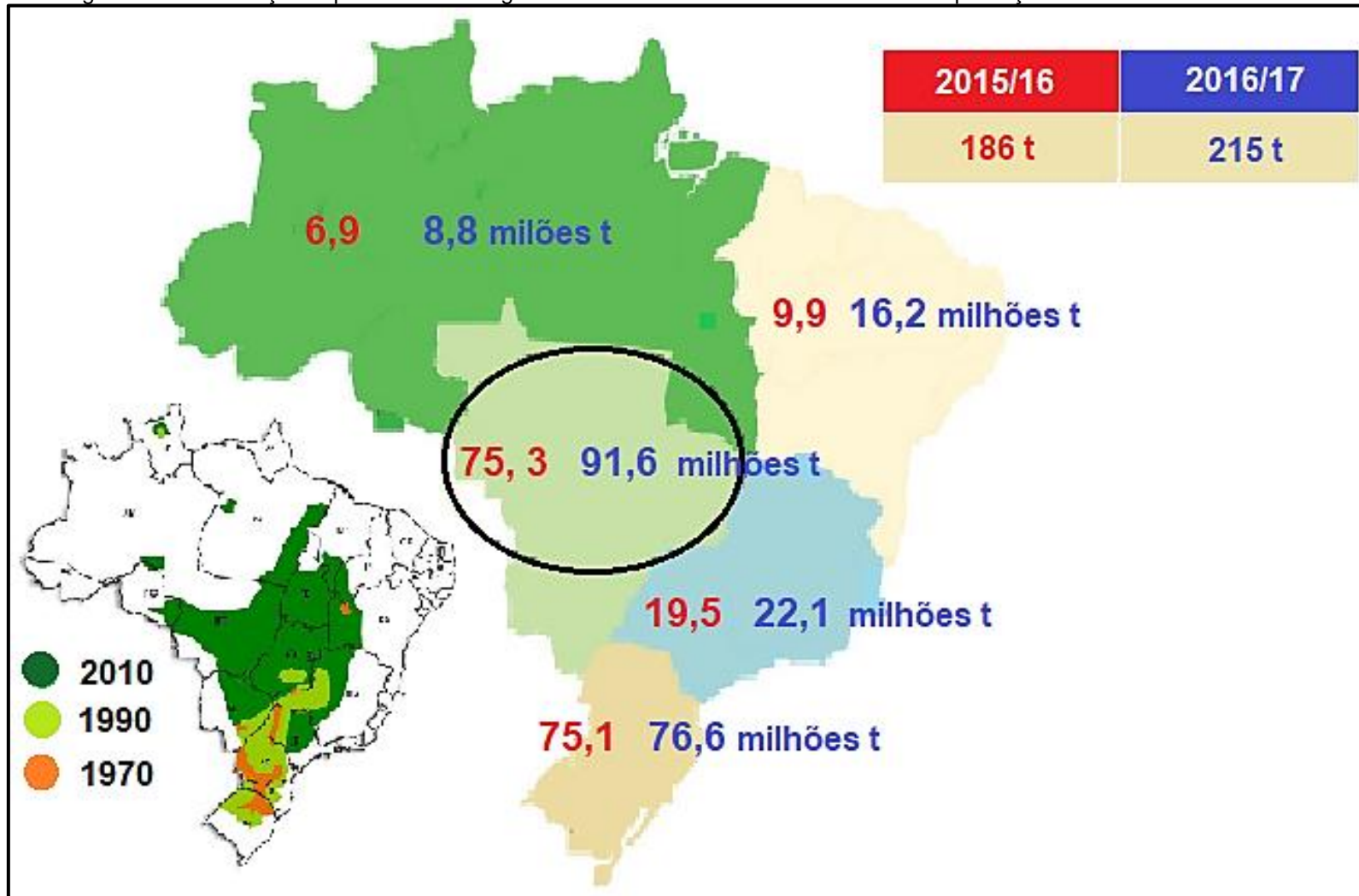
3.2 O movimento perpétuo: o Arco Norte ou condição física de trocas

Diferente do capital agrário, como referência, a atividade de produção de Grãos de milho e soja, constatou-se que o capital produtivo industrial, neste caso, a indústria de exploração de minérios de ferro e bauxita, em nenhum dos distintos períodos (1970, 1980, 2000), em que se expandiu e instalou-se para e na região Amazônica, a sua produção propriamente dita – vista como ponto de partida – foi carente ou desacompanhada de suas condições físicas de troca. Como foi demonstrado no tópico anterior, paralelamente ao funcionamento da lavra do minério de bauxita do projeto Trombetas, foi construído todo um complexo para atender a produção na transição para outras etapas. Essa mesma informação vale para outras atividades industriais, como o projeto ferro Carajás, ALBRAS, ALUNORTE, mineração em Paragominas, a mineração em Juruti projeto (todas no estado do Pará) e a mineração da Serra do Navio no estado do Amapá.

Como foi mencionado no tópico anterior, durante as últimas seis décadas ocorreu um incremento do plantio de soja e milho em novas áreas do território brasileiro, fato que juntamente com o uso de tecnologias¹²⁴ contribuiu para o aumento da produção. Neste sentido, entende-se que aconteceu não somente uma elevação em toneladas da safra de grãos – veja figura 11 –, mas, sobretudo, o aumento da produção de mais trabalho excedente, principalmente no Centro-Oeste, numa proporção maior que os sistemas de troca do Sudeste e do Sul conseguem suportar, e para sustentar e proteger a renovação desse capital, tem-se tornado necessário a criação de condições materiais apropriadas que garantam a velocidade constante de sua circulação mecânica e de metamorfose.

¹²⁴ O compêndio de estudos do CONAB (2017), afirma que o incremento do plantio nas regiões Centro-Oeste e Norte é sustentado pelo uso de novas áreas, enquanto na região Sul o que sustenta o aumento da produção é a incorporação de tecnologias.

figura 11 – Distribuição espacial da safra agrícola – safras 2015/16 e 2016/17 – safra e produção em milhões de toneladas



Fonte: COMPANHIA ..., 2016

A figura 11 ilustra a combinação de duas mensurações por região. A saber, a relação entre expansão territorial da soja e milho nas décadas de 1970/90 e 2010 com o quantitativo da produção dessas commodities nas safras de 2015/16 e 2016/17 em milhões de toneladas. Isso significa *“que o aumento da área plantada é um fator importante para impulsionar a produção agrícola”* (COMPANHIA ..., 2016). Nota-se que até a década de 1990 a produção de soja e milho estava concentrada principalmente na região Sul, nota-se também que em todas as regiões ocorreram o incremento da produção, com destaque para a região Centro-Oeste, já que a diferença entre a produção da safra 2015/16 e 2016/2017 quando comparada às outras regiões é maior.

Tradicionalmente, nas décadas de 80 e 90, a produção agrícola nacional era realizada na região sul do país. Contudo, terras mais baratas, o avanço tecnológico e o aumento da demanda possibilitaram o deslocamento da produção para as regiões ao norte do país, com destaque para o Centro-Oeste.

Segundo o levantamento da safra 2015/16, realizada pela Conab, a produção de grãos do Centro-Oeste alcançou a marca de 75,3 milhões de toneladas, correspondendo a 40% da colheita nacional, de 186 milhões de toneladas. Para a safra 2016/17, está sendo projetada para a referida região, uma colheita de 91,6 milhões de toneladas de grãos, ou seja, aproximadamente 43% da safra, de 215 milhões de toneladas.

Atualmente, a cada ano e de forma sucessiva, observa-se também a expansão da produção agrícola para as regiões do Norte e Nordeste brasileiro. Esse fato vem promovendo um novo desenho da distribuição espacial da produção agrícola. (COMPANHIA..., 2016).

Todavia, Isso não significa que as condições de produção que existem na principal área de cultivo de soja e milho – figura 12 e 13 – sejam idênticas ao seu deslocamento e realização (metamorfose da mercadoria em outra mercadoria). Neste caso, tudo indica que há uma divergência entre espaço e tempo. Diante disso, é necessário que aconteça o ajuste espacial. Isso não significa o fim das desigualdades entre as regiões ou equidade espacial, no entanto, compreende-se que o significado desse ajuste é, acima de tudo, o equilíbrio entre capital inicial e sua realização em capital acrescido de mais valor.

O tempo de circulação aparece, portanto, como obstáculo da produtividade do trabalho = aumento do tempo de trabalho necessário = redução do tempo de trabalho excedente = redução do valor excedente = freio, obstáculo do processo de autovalorização do capital. Assim, enquanto o capital, por um lado, tem de se empenhar para derrubar toda barreira local do intercâmbio, i.e., da troca, para conquistar toda a Terra como seu mercado, por outro, empenha-se para destruir o espaço por meio do tempo; i.e., para reduzir a um mínimo o tempo que custa o movimento de um local a outro. Quanto mais

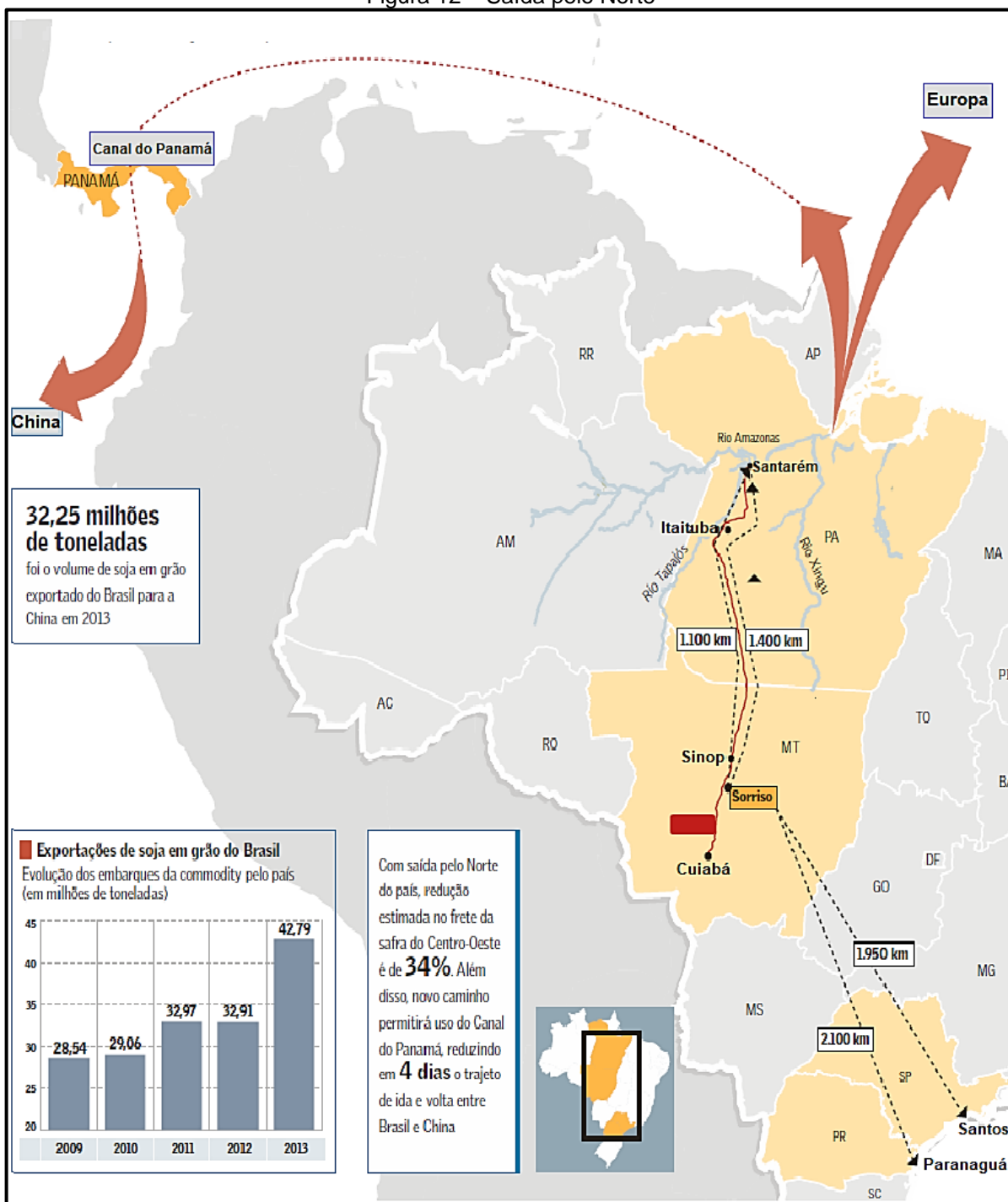
desenvolvido o capital, quanto mais distendido, portanto, o mercado em que circula, tanto mais ele se empenha simultaneamente para uma maior expansão espacial do mercado e para uma maior destruição do espaço pelo tempo. (MARX, 2011, p.445).

Na leitura dos relatórios pesquisados, sejam em forma de anuários ou diagnósticos logísticos, vinculados ao escoamento da safra de soja e milho, é notório o destaque para a etapa da distribuição, já que é desarmoniosa a relação entre tempo e redução de custos no escoamento dos grãos produzidos nas diferentes áreas produtoras, mas, principalmente, do Centro-Oeste. Deste modo, inegavelmente, estabelece-se um debate, cujo núcleo duro é a luta entre custos operacionais do frete e logística, para diminuir a distância entre área produtora, áreas de distribuição e mercado consumidor por meio da redução do tempo de deslocamento dos grãos de soja e milho.

Isso é aquilo que alguns reconhecem como geografia dos transporte, que ao nosso entendimento é um ramo cujo debate travado é pueril, já que esta perspectiva não abrange as metamorfoses que vão acontecendo durante a realização do capital e as tramas políticas que sustentam essas transformações, mas sobretudo, empenha-se em: (a) apontar estratégias sobre como levar a mercadoria de um lugar a outro, sem tanta perda de tempo e gastos financeiros; (b) relacionar expansão da fronteira agrícola com infraestrutura de transporte; (c) entender o uso do território apenas como algo mecanizado, ou um grande sistema de objetos; (d) enxergar tudo isso como uma organização espacial produtiva do território; e) os atributos geográficos, como localização, tem profunda relação com o planejamento logístico, para o alcance de um bom desempenho econômico nas relações comerciais.

Assim, é enaltecido o complexo logístico, ou seja, planejamento, a combinação de veículos, modais de transporte, rotas, tecnologias, localização e técnicas de gestão. É desta forma que, para alguns, o Arco Norte é interpretado e é desta mesma maneira que esta interpretação é veiculada nos diferentes meios de comunicação e debatida nos órgãos oficiais do Estado, universidades e sindicatos. A figura 12 ilustra essa ideia de logística, como: distância, técnicas e o melhor caminho que o fluxo interno da safra deve seguir.

Figura 12 – Saída pelo Norte



Fonte: BARROS e CAETANO, 2014 apud produtores rurais, associações do setor e Ministério da Agricultura.

A figura 12 ilustra as alternativas de escoamento da safra 2012/2013, pelos portos da região Norte em comparação aos portos da região Sul e Sudeste, e o impacto financeiro positivo que a escolha dessa alternativa provoca nos custos do escoamento da safra de soja e milho para os produtores desses grãos, já que a figura

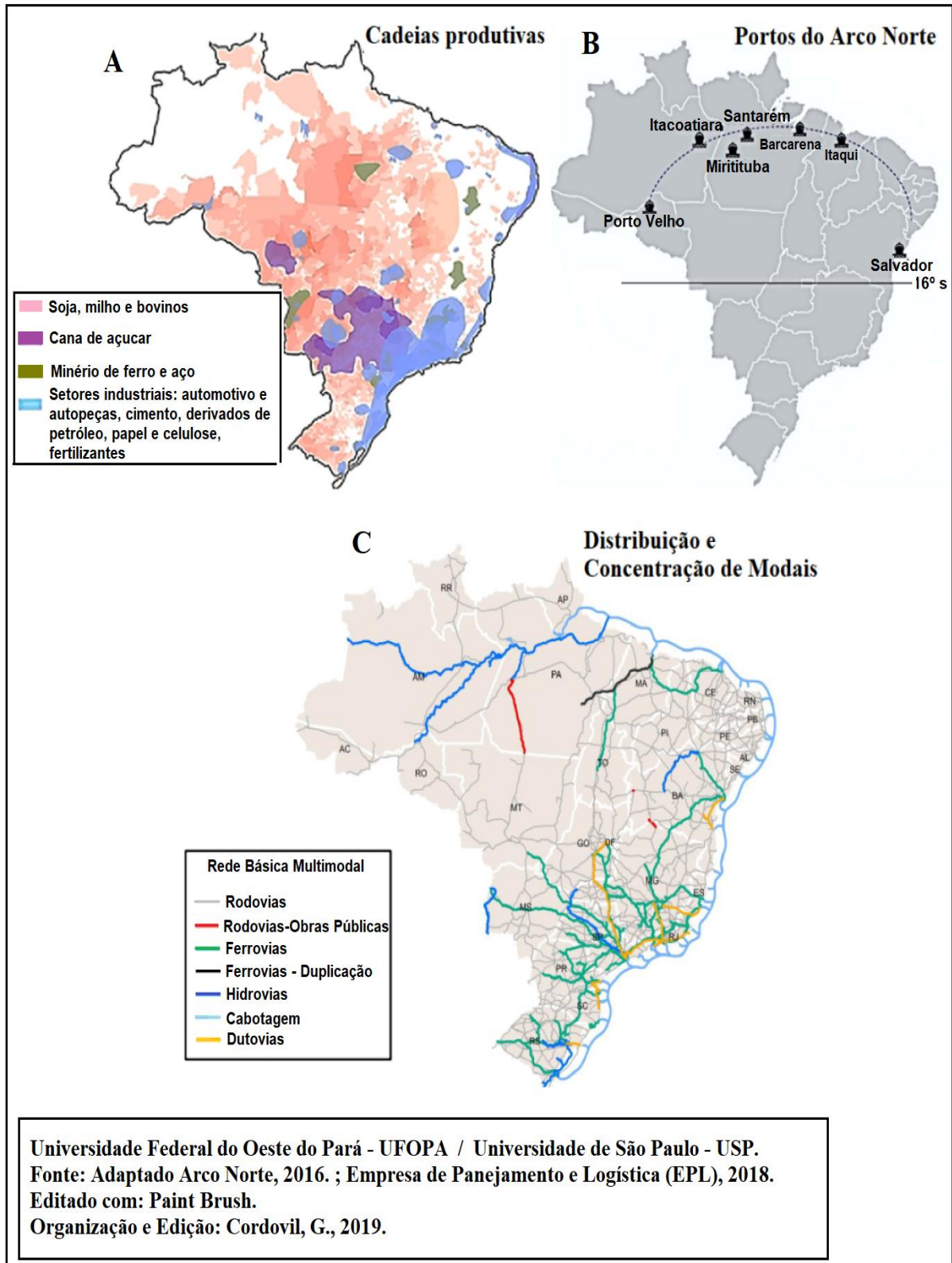
ilustra a menor distância de escoamento e distribuição entre área produtora e as principais instalações portuárias da região Norte e regiões Sudeste e Sul do Brasil.

Apesar dessa opção servir para entender o papel do Arco Norte, todavia, acredita-se que a sua objetivação teria uma função bem mais crucial dentro do processo do capital produtivo agrário, que é para além daquilo que se constata nos relatórios e nas revistas especializadas em economia, a saber, uma reorganização produtiva do território, mas, o que de fato se está considerando é o movimento que o capital em circulação provoca, para criar e ampliar seu sistema de troca.

Aqui se levanta uma reflexão, a luta do capital é de fato contra o espaço ou contra o tempo? Apesar de levantar-se essa indagação, não é pretensão desenvolvê-la, mas entende-se que a resposta parte do espaço, pois para reduzir o tempo gasto é necessário que haja transformações na forma como as coisas existem. Assim, entende-se que apesar das estratégias de planejamento e gestão serem importantes e necessárias para a circulação do capital, como vem acontecendo nos portos das regiões Sul e Sudeste, por meio do agendamento de caminhões. Todavia, não é esse tipo de prática que de fato é determinante na transição das etapas do capital, isto significa que, o capital depende de condições materiais para garantir a sua reprodução, isto é, de fato a produção, circulação e reprodução do capital é fundamentado em uma base material e objetiva, que adquire forma nas suas forças produtivas (portos, rodovias, ferrovias, transportes). Caso esta materialidade esteja comprometida, pela própria contradição do capital (concentração), ele desenvolve ou distribui essas condições para outros lugares e ao fazer isso, ele confirmando a sua tendência universal, a dissolução do outro (relações, religiosidade, comportamentos, solidariedade etc.).

É diante desse fato, que se levanta a tendência universal do modo de produção capitalista, que é empenhar-se para superar qualquer limite – quando e onde –, que se levante contra a produção, por isso, que ocorre o desenvolvimento e a expansão das forças produtivas para determinadas áreas onde elas não existem, ou existem de forma insuficiente – confira a figura 13 –. Neste caso, entende-se que o Arco Norte reflete a segunda ideia.

Figura 13 – Cadeias produtivas, redes de deslocamento e distribuição de mercadorias



A figura 13 ilustra a distribuição das cadeias produtivas e a extensão de cada uma delas no território brasileiro; a distribuição diferencial dos modais e, conseqüentemente, a sua concentração no território e a distribuição dos portos do

Arco Norte, com maior concentração no estado do Pará, como alternativa ou novas condições físicas de troca. Deste modo, a combinação das forças produtivas vinculadas ao transporte, formam esse sistema de troca que se manifesta empiricamente entre instrumentos já construídos (BR 163) e renovados (BR 163, porto da Cargill), combinando-se com aqueles a serem construídos – porto do Maicá e Ferrogrão –, que materialmente constituem-se como condição física para imprimir velocidade, valorização e realização do capital.

A análise do documento do Arco Norte, quer dizer, da objetivação de sua proposta que permite a sua concreticidade, como por exemplo, a renovação da BR 163 e a instalação do porto de Miritituba, revela que a nova área para onde o capital está circulando, para se acumular, não é decorrente da saturação da estrutura de transporte da região Sudeste e Sul, para assim diminuir a pressão sobre seus portos. Neste sentido, é mais do que isto, a leitura revela que o desenvolvimento desse estudo estratégico confirma o desenvolvimento contraditório do capital, ou seja, a sua característica em distribuir de forma diferencial pelo território, as suas forças produtivas.

Se o modo capitalista de produção prevalecer em todos os aspectos, em todas as esferas e em todas as partes do mundo, haverá pouco ou nenhum espaço restante para a acumulação adicional (o crescimento populacional e a criação de novos desejos e necessidades seriam as únicas opções). Muito antes que se atinja tal situação, o processo de acumulação fica mais lento. A estagnação se imporia, acompanhada por toda uma gama de problemas econômicos e sociais, (...) (HARVEY, 2005, p. 64).

Assim, ao colocar-se em circulação para outras áreas, entende-se que a própria natureza do capital produziu seu obstáculo na relação entre nova região produtiva (ponto de partida) com a antiga região de distribuição, a qual é o ponto de troca. Neste caso, como aponta Harvey (2005), a sua distribuição diferencial é proposital. Então, essa característica do capital revela que ela é criada historicamente. Sendo que a sua expansão é lenta, acontecendo apenas quando ocorre a saturação das condições físicas de uma determinada acumulação. É essa situação que produz restrições materiais na reprodução do capital.

Neste contexto, no momento em que o capital movimenta-se para desenvolver ou expandir suas forças produtivas para continuar existindo, como modo de produção hegemônico, esse movimento pode ser verificado por meio do tempo, porque vai gerar sucessão, e do espaço, já que o movimento do capital vai romper a duração.

Deste modo, a leitura do Arco Norte, isto é, da matéria apropriada transformada em forças produtivas, e estas relacionando-se, assim como inseridas numa trama de relações, revela que é o capital que define como as coisas são, a saber, como o espaço é. Portanto, o espaço não é materialidade ou os objetos, mas sim a forma como tudo isso existe, por isso que ele desempenha uma função decisiva para o capital.

Então, o espaço, juntamente com o tempo, organiza o pensamento, sendo que o espaço, por ser marcado por uma correlação de objetos (LEIBNIZ, 1983) da conta da externalidade, ao contribuir na organização dos sentidos externos. Deste modo, compreende-se que quando Marx (2011), sugere que é necessário que o capital anule as barreiras espaciais para que seja realizada a troca, na verdade é anular a duração da forma de existir das coisas do espaço. Neste sentido, é que se levanta outra base objetiva – portos, pontes, rodovias, ferrovias, hidrelétricas – em outra área, negando e substituindo qualquer fenômeno da superfície que já exista – floresta, casas e sociedades – para imprimir velocidade à produção em sua totalidade, por meio da dissolução dos obstáculos. Isso nos remete a ideia de ordem tópica, acrescentando apenas uma palavra, capitalista.

Neste caso, enquanto a duração permanecer contrária à realização da produção, quer dizer, contrária à totalidade do capital, este leva tempo para se reproduzir ou não se reproduz. E como a soja e o milho constituem-se como uma das principais cadeias produtivas da economia do Brasil – rever as informações da figura 13 A –, é necessário romper a duração do espaço para abrir novas áreas para a acumulação do capital, mas, acima de tudo, é necessário que aconteça a circulação do capital para que seu movimento provoque as transformações na realidade, criando as condições físicas, para que a acumulação aconteça.

Do espaço não se pode dizer que seja um produto como qualquer outro, um objeto ou uma soma de objetos, uma coisa uma coleção de coisas, uma mercadoria ou um conjunto de mercadorias. Não se pode dizer que seja simplesmente um instrumento, o mais importante de todos os instrumentos, o pressuposto de toda produção e de todo o intercâmbio. Estaria essencialmente vinculado com a reprodução das relações (sociais) de produção. (LEFEBVRE, 2008, p. 48).

A priori, levanta-se o seguinte entendimento sobre o Arco Norte. Ele representa, ao mesmo tempo, o capital em circulação, não somente do ponto de vista de mobilizar quantitativamente o fluxo de mercadorias, mais também do ponto de vista

qualitativo, melhor dizendo, a sua acumulação em outras áreas; o empenho do capital em derrubar obstáculos geográficos estabelecidos no ponto de partida da produção de milho e soja, a saber, do Centro-Oeste e, provavelmente, o mais interessante, sustentar e assegurar o volume de capital inicial, empreendido no desenvolvimento da produção desses grãos, ou seja, garantir a realização do dinheiro inicial (D).

Deste modo, o Arco Norte não representa a evolução das forças produtivas, mas apenas a expansão geográfica – máquinas, rodovias, portos, ferrovias– delas para novas áreas pouco estruturadas, como exemplo, a região Norte – figura 16 C –, combinando-se com o que já existe, neste caso com a rodovia BR 163, os portos da Cargill, Vila do Conde, os rios e outros. Mas uma vez afirmar-se que, o Arco Norte é o esforço do capital produtivo em transformar sua mercadoria em dinheiro, isso acontece na circulação.

De tudo o que foi dito, segue-se que a circulação aparece como processo essencial do capital. O processo de produção não pode ser recomeçado antes da transformação da mercadoria em dinheiro. A *permanente continuidade* do processo, a passagem desimpedida e fluente do valor de uma forma à outra, ou de uma fase do processo à outra, aparece como condição fundamental para a produção fundada sobre o capital em um grau muito diferente do que em todas as formas de produção precedentes (MARX, 2011, p.441).

Neste caso, pelo fato de o capital realizar-se na circulação, e analisando as figuras 12 e 13 (A e B), não se pode negar que o capital produtivo ao se empenhar para cada vez mais objetivar o Arco Norte, ele está criando uma condição espacial para favorecer o movimento de deslocamento da mercadoria e sua metamorfose, já que esta condição também é considerada no processo do capital. Mas, neste caso, não por meio do aprimoramento das tecnologias, fato que influenciaria na velocidade, porém pela expansão de suas forças produtivas.

O fato dele projetar-se acima do paralelo 16°s como ilustram as figuras 10 e 13 B, confirma que o modo de produção capitalista é expansível, e quando ele se expande provoca metamorfoses. É importante ressaltar, que esse esforço não é para ampliar a produção ou a produtividade desses grãos ou alargar a riqueza/ambição dos produtores, não que isto não esteja envolvido, mas sobretudo de sua reprodução, a superação de seu ponto de partida.

A circulação do capital é ao mesmo tempo seu devir, seu crescimento, seu processo vital. Se alguma coisa tivesse de ser comparada com a circulação

sanguínea, não seria a circulação formal do dinheiro, mas a circulação plena de conteúdo do capital.

Se a circulação pressupõe a produção em todos os pontos – e se é circulação de produtos, seja de dinheiro, seja de mercadoria, e se estes sempre têm origem no processo de produção, ele próprio processo do capital, a própria circulação de dinheiro aparece agora determinada pela circulação do capital, ao passo que antes parecia estar *ao lado* do processo de produção (MARX, 2011, p. 426).

Assim, para que a circulação – ato vital para o capital produtivo de grãos – se realize é necessário um movimento, que é objetivo do próprio capital, cujo caráter revela-se qualitativo, para que, em seguida, aconteça a circulação quantitativa – toneladas – de fluxos de qualquer mercadoria, mas, neste caso, de milho e soja. Então, o Arco Norte, é a criação dessa oportunidade para a acumulação do capital.

Mesmo se o desenvolvimento tecnológico romper com as distâncias, em razão do encurtamento do tempo de percurso, em que alguns autores falam até de aniquilamento do espaço pelo tempo. Todavia, é importante ressaltar que o princípio geográfico da distância é levado em consideração por aqueles que estão pensando o Arco Norte.

Apesar do Arco Norte assumir um papel de força produtiva, entretanto, a sua projeção acima do paralelo 16º sul não é aleatória, em especial para o Baixo Amazonas.

Não há dúvidas, por exemplo, que é mais viável escoar os grãos produzidos no Centro--Oeste brasileiro pelos portos do chamado Arco Norte. Um caminhão realiza duas viagens por mês de Sinop, no Mato Grosso, até o Porto de Santos. Se a carga fosse de Sinop até Itaituba, no Pará, seriam feitas seis viagens no mesmo período. Nos terminais de Itaituba, a carga seria embarcada em comboios e levada, por meio da hidrovía do Tapajós e Amazonas, até o Porto de Outeiro, no Pará, sendo que cada comboio transporta em carga o equivalente a dezenas de caminhões (ARCO NORTE, 2016, p. 17)

Como já apresentado no capítulo primeiro, essa mesorregião do estado do Pará apresenta condições geográficas favoráveis, isto é, vantagens naturais permanentes, entretanto, não determinantes. Essa condição natural pode ser dividida em aspectos geográficos, compondo-se de distância, localização e atributos geográficos como: (a) rios navegáveis, o quais, em termos de largura e profundidade, dão a possibilidade ao capital de criar uma supervia de circulação; (b) áreas de várzeas, em que podem ser construídos portos e outros equipamentos necessários para o funcionamento do capital. Mesmo não sendo determinante, entende-

se que isso não pode ser negado, já que essa particularidade da região é favorável ao capital produtivo.

Portanto, as pesquisas desvendam que esse movimento de expansão do capital tanto na década de 1970, quanto na década de 1990 impactaram povos e comunidades do Baixo Amazonas Paraense, assim como as pesquisas também desvendaram que estes sujeitos também impactaram o capital em sua luta. Da mesma forma que acontece esses impactos, o capital por meio da produção supervia, do Arco Norte, Mineração Rio do Norte e outras formas de objetivação do capital produzem um cerco espacial capitalista sobre o Baixo Amazonas Paraense. Assim, o tópico abaixo irá apresentar essa ideia.

3.3 O capital em circulação e o cerco espacial capitalista do Baixo Amazonas Paraense

O objetivo neste tópico é sistematizar os desvendamentos referentes ao movimento do capital em direção do Baixo Amazonas. Neste sentido, descobriu-se que ele não apenas produz objetos, concentração, centralização e acumulação no entorno do rio Amazonas. Nesta continuidade, compreendeu-se que os fatos do capital em circulação, cuja manifestações são representadas pelo processo de apropriação da natureza, a supervia, a produção de condições físicas de troca, o Arco Norte e outros não são fenômenos isolados, eles são relacionais e combinados, por isso se levanta o pressuposto de que estes fatos servem como manifestação empírica de que existe um cerco espacial capitalista sobre o Baixo Amazonas.

Diante dessa ideia, resgata-se Hébette (1991), visto que o autor afirma que o Programa Grande Carajás, o Polonoeste e o Programa Calha Norte, todos pensados e colocados em prática pelo Estado na década de 1980, produzem o cerco da Amazônia, segundo ele é um abraço ideológico carregado de boas intenções, mas que causou grandes impactos sobre a região, ambientais e sociais; por outro lado, amparando-se em outra ótica, Becker (1990), entende estes eventos como um grande projeto de modernização nacional, vinculada as prioridades de segurança nacional e econômica. Entende-se que a ideia de Hébette tem mais potência crítica. Sendo assim, tomando emprestada e combinando a ideia de cerco de Hébette, acrescenta-se o termo espacial, visto que este cerco adquire dimensão material, temporal,

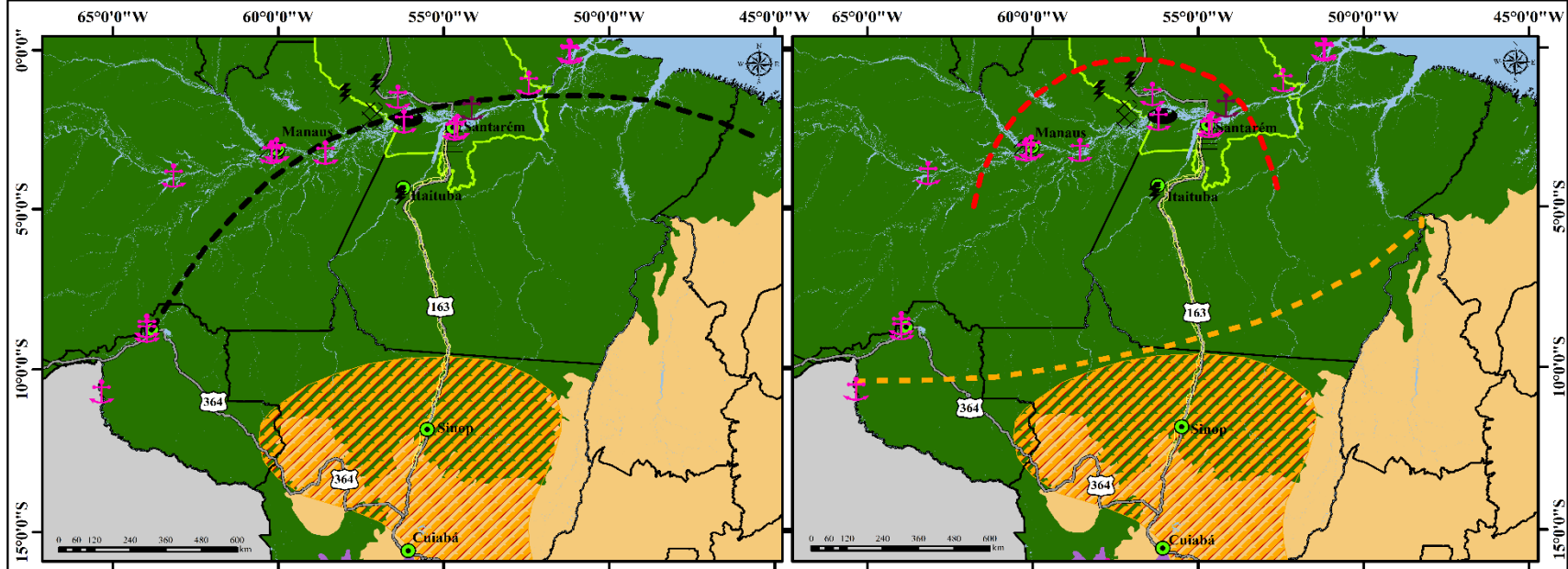
transformadora e relacional na pessoa dos empreendimentos capitalistas de escala nacional e internacional.

O cerco é objetivo, por isso é real, mas também é “virtual” porque ainda está em processo de objetivação, cuja velocidade de objetivação é ditada por uma trama de relações políticas e jurídicas. O cerco se desenvolve no processo, porque cumpre etapas e porque o capital é contraditório, o cerco também é conflito porque envolve segmentos de classe, já que está em jogo a existência. Continuando, o cerco do Baixo Amazonas Paraense é formado por recortes espaciais descontínuos, entretanto, articulados entre si e por temporalidades representando cada momento de constituição do cerco. Neste sentido, para este debate, aponta-se a década de 1960, como momento histórico de “início” do cerco espacial capitalista, que continua nas décadas seguintes. O levantamento desse recorte temporal corresponde ao período de relevante destaque de integração e incorporação da Amazônia à expansão produtiva capitalista e é a partir desta data, que por meio do espaço, observa-se a sucessão temporal e o rompimento da duração daquilo que existe, intencionado pela natureza das novas relações que se estabelecem.

Da mesma forma que a história do cerco espacial capitalista é marcada por tempos diferentes, ele também se estende pelo território, produzindo manchas que correspondem às áreas ocupadas pelos empreendimentos capitalistas e pelas forças produtivas do capital, estas externalidades localizam-se tanto na região Amazônica, quanto no Centro-Oeste do Brasil.

Porém, afirma-se que os objetos, de forma isolada ou entendê-los dessa forma, não possuem forças capazes de produzir o cerco, este torna-se orgânico e concreto a partir das relações espaciais que se estabelecem entre estes objetos. Deste modo, o espaço geográfico que surge pela combinação das relações entre estas diferentes partes – condição espacial – no tempo, constitui-se no cerco espacial capitalista – como ilustra as informações do mapa 08 –. Todo cerco almeja e cerca algo e tem uma natureza, neste caso ao estabelecer a propriedade privada, a expropriação, a alienação e por ser projetado pelo capital, revela-se a sua natureza capitalista.

MAPA 08 CERCO ESPACIAL CAPITALISTA DO BAIXO AMAZONAS



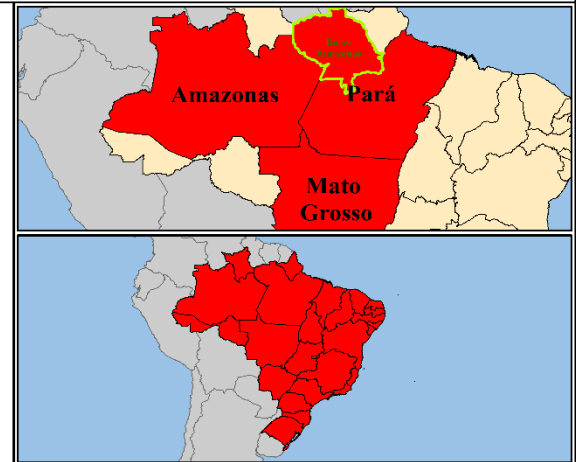
Universidade Federal do Oeste do Pará
- UFOPA/ Universidade de São Paulo - USP

Sistema de Coordenadas Geográficas:
Projeção Cilíndrica de Mercator
Datum: WGS 1984
Fontes: IBGE, 2008; ANA, 2018;
DNIT, 2018; Trabalho de Campo,
2017; Oeckadi: hidroelétricas,
conflitos, 2016; Atlas da Questão
Agrária Brasileira.

Organização: **COROVIL, Gilber Valério. 2019**
Elaboração: **LOPES, Claudio H. Sampaio.**

Legenda:

- | | |
|---|--|
| Amazônia | Cargil |
| Caatinga | Cidades |
| Cerrado | Ferrovia FerroGrão |
| Mata Atlântica | Hidrografia |
| Pantanal | Limite Estadual |
| Alcoa | Mireração Rio Norte |
| Alto grau de especialização do agronegócio da soja, do milho e do algodão | Portos |
| Arco Norte | Projeto de Construção de Hidroelétrica |
| Baixo Amazonas | Projetos de Construção de Portos |
| Cercos Espaciais Capitalistas | Rodovias |
| Cercos da Soja | Zona Franca de Manaus |



O mapa 08 ilustra os tipos de empreendimentos capitalista que já estão instalados e aqueles que estão em processo de objetivação no entorno e no interior da região do Baixo Amazonas Paraense. Todos eles de forma individual e relacional produzem o cerco espacial capitalista, a organicidade que se produz a partir da relação de todos os empreendimentos cria a condição espacial para a reprodução do capital, mesmo que isso signifique grandes impactos ambiental e social.

Para exemplificar, o porto da Cargill não é uma peça isolada, o qual foi instalado apenas para atender os interesses econômicos da empresa. A sua construção é parte de um todo orgânico, que dá continuidade ao movimento da produção da soja localizada em outra área do território brasileiro. O mesmo argumento serve para as instalações dos terminais portuários das empresas de distribuição de combustível de derivado de petróleo, a existência delas, enquanto objeto localizado, está combinada ao funcionamento produtivo das indústrias automobilísticas localizadas em outras regiões do território. As informações do quadro 29 ilustram os empreendimentos envolvidos no cerco espacial capitalista do Baixo Amazonas.

Quadro 29 – Empreendimentos de escala nacional e internacional envolvidos no cerco geográfico do Baixo Amazonas Paraense – 2018

Industrial	Produção de energia	Transporte	Rotas
Extrativa de minério	Hidrelétrica	Transportadoras de cargas: rodoviário e fluvial	Rodovias (BR-163, BR-364, BR-230) Ferrovia (projeto)
Bens de consumo			
Pesqueira			
Distribuição	Agronegócio	Madeireiro	Comércio varejista e atacadista
Complexos e terminais portuários de: Distribuição de combustível (líquido e gás), contêineres e Granéis sólidos	Soja	Extração de madeira em pé	Hipermercado
	Milho		

Fonte: Pesquisa de campo e bibliográfica 2017. Elaboração: Cordovil, G., 2019.

O cerco espacial, que é um atributo capitalista, ilustra o movimento de expansão, incorporação e combinação do Baixo Amazonas Paraense ao capital. Como foi mencionado anteriormente todo cerco almeja algo, por isso é carregado de intenções, neste seguimento a intenção é romper os obstáculos geográficos, representado pelas comunidades tradicionais e seus respectivos espaços, para,

assim, apropriar-se de áreas economicamente estratégicas para auxiliar na reprodução ampliada do capital, este fato é acompanhado dos processos de desterritorialização e territorialização e, inevitavelmente, de conflitos.

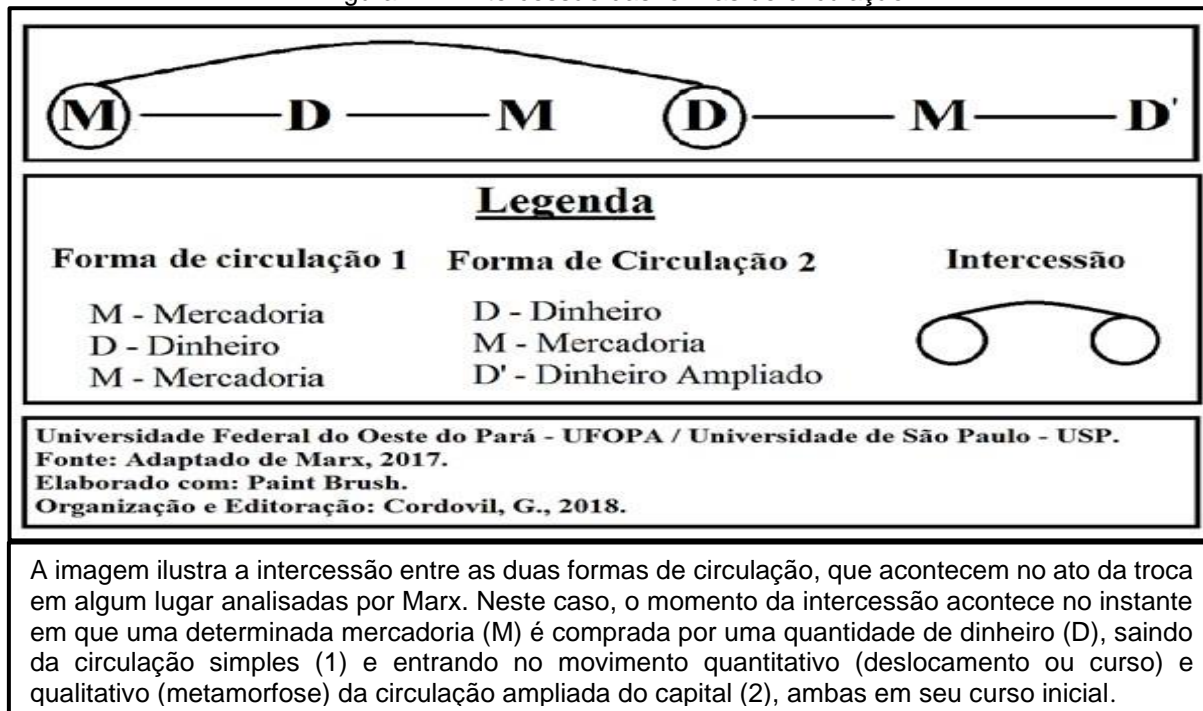
Deste modo, o espaço coleciona todas as correlações de objetos na região com tempos diferentes em um determinado instante. Já se sabe quem o capital cerca no Baixo Amazonas Paraense, que são as sociedades elementares (indígenas, quilombolas e ribeirinhos), mas o que ele cerca nessa mesorregião e em outras áreas da região amazônica semelhantes a ela? De acordo com as pesquisas: a terra para a expansão do cultivo do agronegócio, o subsolo para exploração de minério, a água para uso na monocultura e indústria, os rios para a navegação comercial capitalista e construção de hidrelétricas para produção de energia, a floresta para a extração madeireira, as áreas urbanas para a formação de complexos industriais e bacias de mão de obra e as margens dos rios para a construção de grandes terminais portuários; para além disso, abstraindo-se desse conteúdo material, compreendeu-se que o cerco também acontece sobre a circulação – caso isso seja possível –, *“já que a circulação de mercadorias é o ponto de partida do capital”* (Marx, 2017, p. 223). O fato que produz segurança para essa afirmação é a requalificação da circulação ocorrida na região, assim como em outras áreas da Amazônia, que se intensificou com a chegada desses grandes empreendimentos capitalistas que combinados produzem o cerco espacial.

Falar em requalificação ou resignificação da circulação fluvial no Baixo Amazonas Paraense ou na Amazônia como um todo e, até mesmo, em requalificação da navegação, amparando-se apenas nas novas formas, como os navios graneleiros ou de containers, balsas e navios transatlânticos, os quais passam a se movimentar na região, é pueril, superficial e insuficiente.

É necessário apontar que a requalificação da circulação na região é produto de segmentos de classe e não do objeto e que, a existência deste fato dá-se em razão da substituição ou da convivência entre as formas de circulação: Mercadoria-Dinheiro-Mercadoria (M-D-M) e Dinheiro-Mercadoria-Dinheiro (D-M-D'). Diante disso, não é a navegação de grandes navios que requalifica ou resignifica esse ato, a movimentação de navios de longo curso ou de cabotagem é o resultado da penetração da segunda forma. Deste modo, apesar de não saber precisar o tempo em que passa a existir a circulação ampliada do capital na geografia da região, todavia, entende-se que isto acontece no momento de interseção entre as formas M-D-M e D-M-D', melhor dizendo, quando o possuidor do dinheiro captura a mercadoria na sua primeira

metamorfose, na circulação simples, e a insere na circulação ampliada, como pode ser observado na ilustração da figura 14.

Figura 14 – Intercessão das formas de circulação



Por exemplo, é comum em determinadas áreas da cidade de Santarém observar ribeirinhos vendendo sua mercadoria, como peixe, frutas etc., para adquirir dinheiro para comprar outras mercadorias, tais como: querosene, sabão, roupas, ferramentas, lamparina entre outros, com o objetivo de satisfazer necessidades (qualitativas) pessoais do cotidiano. Estas mercadorias compradas equivalem ao dinheiro adquirido por ele na venda de seus produtos. Como observado, o dinheiro não é o produto final desse tipo de circulação, mas sim o valor de uso. Ressalta-se que quando o possuidor do dinheiro compra a mercadoria do ribeirinho para o seu próprio consumo, a circulação se encerra, destaca-se, igualmente, que para a concretização desta forma simples de circulação, não é necessária a produção ou o uso de uma estrutura espacial complexa.

É comum observar, também, na orla da cidade, proprietários de caminhões frigoríficos comprando a produção de peixe dos pescadores artesanais. Entende-se que é neste momento que a mercadoria entra na circulação capitalista, visto que o portador do dinheiro não compra a mercadoria com a intenção de satisfazer necessidades básicas de existência, como alimentação. A sua intenção é vender a

mercadoria mais cara, para gerar mais valor ao dinheiro empregado inicialmente na compra da mercadoria. Esta forma, requalifica a circulação (simples) de mercadoria iniciada pelos pescadores artesanais, já que por ser capitalista, de maneira proposital, o indivíduo retira o máximo possível de dinheiro (D') dessa forma de circulação.

Destaca-se que, a mercadoria comprada pelos proprietários de caminhões frigoríficos pode encerrar, momentaneamente, a circulação, no instante em que ela alcança o seu objetivo, isto é, retornar como dinheiro ampliado para estes indivíduos. Todavia, ela pode iniciar outro ciclo para outro possuidor de dinheiro ou, então, parte do mais valor gerado entra novamente em circulação como dinheiro inicial.

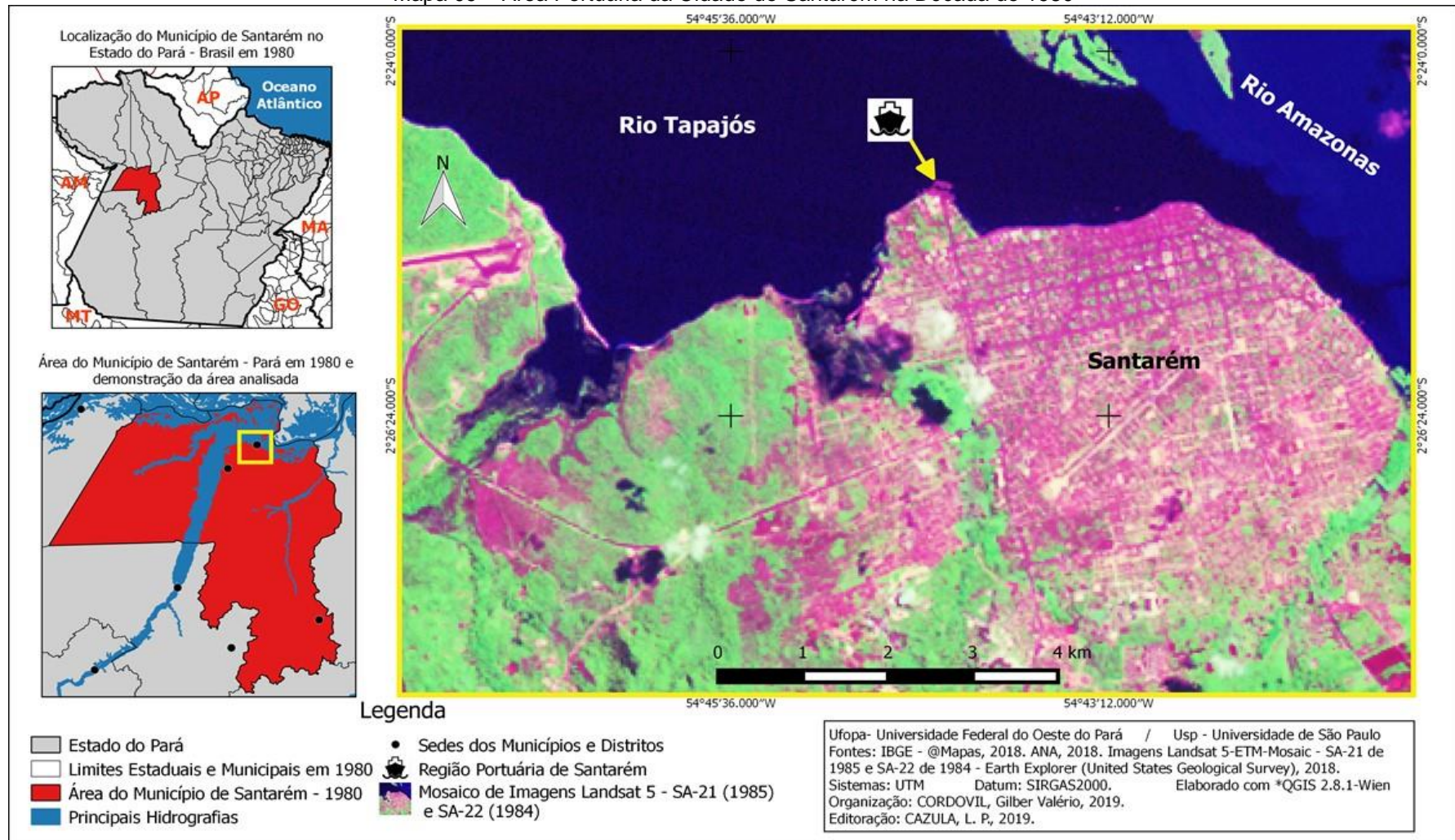
As pesquisas revelaram que em determinados lugares, em que o modo de produção capitalista faz-se mais presente, maior é a presença do valor de troca nas relações comerciais. Deste modo, o capital ao promover ou intensificar a requalificação da circulação consagra finalidades opostas dentro de uma mesma região: satisfação das necessidades em contraposição ao valor de troca.

As pesquisas também revelam que o deslocamento de longo curso, que envolve mercadorias como a soja, minérios e combustível, não acontece de qualquer forma, em qualquer estrutura espacial. Como a circulação de mercadorias é fundamental para o capitalista, ele precisa de condição física que faça o deslocamento geográfico de D, localizado em algum lugar para se metamorfosear em D' em outro local, por isso que complexos portuários são construídos¹²⁵, ampliados nas margens do Amazonas e seus afluentes e combinados com outros objetos já existentes, como as rodovias federais. Talvez, esse fato seja o motivo da confusão quando se fala em requalificação da navegação no Amazonas, confunde-se a criação como criador.

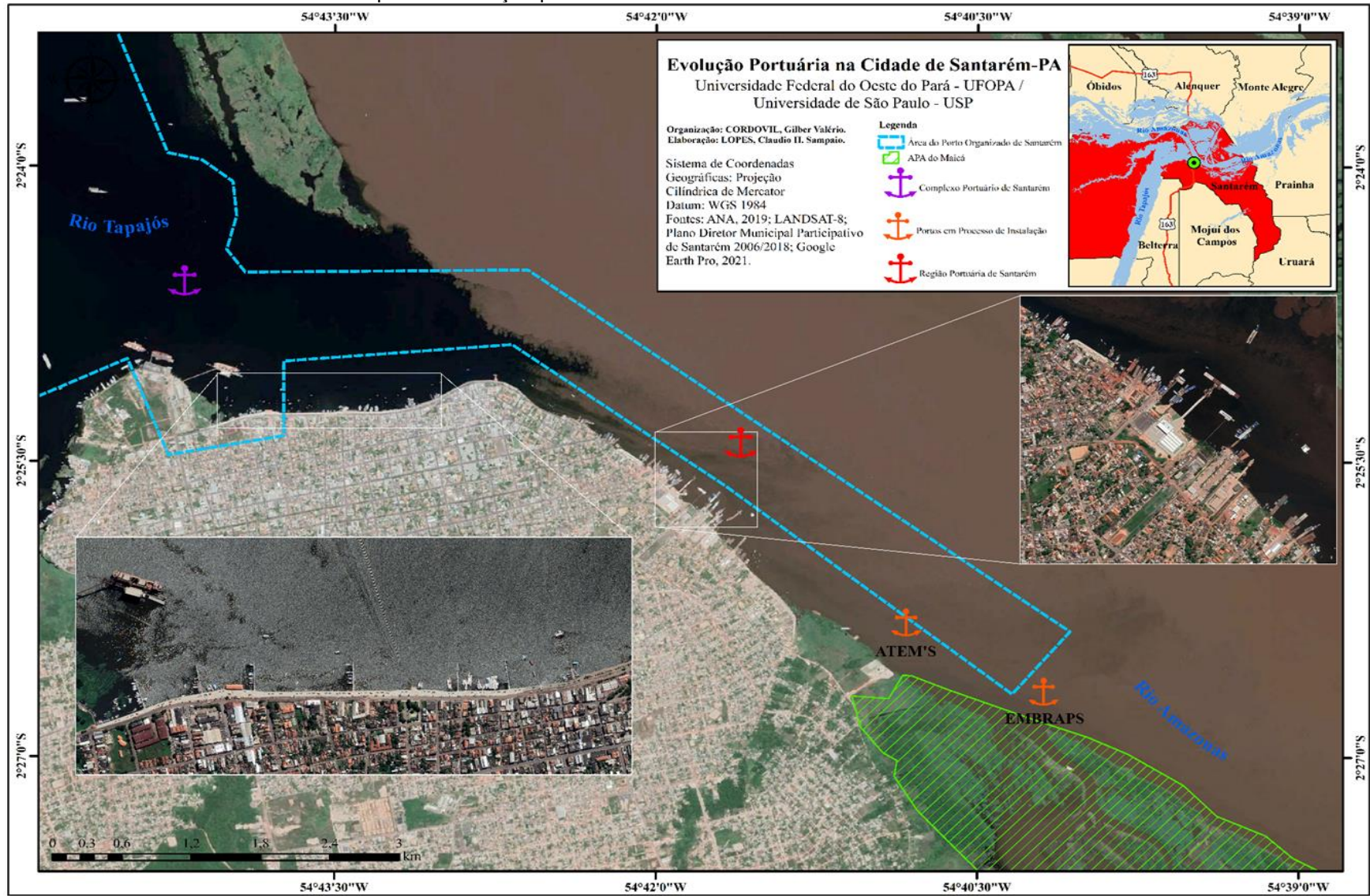
Os mapas 09 e 10 abaixo representam a evolução da condição espacial na cidade de Santarém, o primeiro ilustrando a infraestrutura portuária na década de 1980, onde existia apenas o porto da Companhia Docas do Pará (CDP) e o segundo representando a infraestrutura portuária da década de 2010, na qual se constata o Complexo Portuário de Santarém, formado pela combinação do porto da Cargill, das empresas distribuidoras de combustíveis e o porto da CDP, a expansão de terminais portuários para o bairro da Prainha e a implantação da poligonal da área do porto organizado.

¹²⁵ Ressalta-se que há projetos para construção de portos no Baixo Amazonas e para construção da Ferrogrão, que interligará portos do Pará (Itaituba e Santarém) às áreas produtoras do Mato Grosso.

Mapa 09 – Área Portuária da Cidade de Santarém na Década de 1980



Mapa 10: Evolução portuária da cidade de Santarém na década de 2010



Deste modo, apesar do barco regional ser o meio de deslocamento mais utilizado na Amazônia central – da qual o Baixo Amazonas faz parte –. Por outro lado, ao que se refere ao transporte de toneladas de grãos e minérios, a estrutura local, tais como embarcações e terminais improvisados, tradicionalmente usada pela sociedade não apresenta capacidade técnica para realizar esse deslocamento. Diante deste caso, é necessário estruturas complexas, como é ilustrado no mosaico 10.

Mosaico 10 – Estrutura técnica da Mineração Rio Norte e Cargill



Com base em Marx (2011), é diante desse fato que o capital produz, a instalação de outra “condição física de troca” na região, uma estrutura capitalista de transporte. Este ato imediatamente desqualifica a estrutura local e qualifica outra mais fluida, racional e integradora, requalificando o uso dos rios e suas margens para um novo movimento de navios, produtos e instalação portuárias para a atracação, embarque e desembarque de milho, soja e minério. Ampliando o cerco da região.

Porém, essas estruturas tradicionais não sofrem apenas a desqualificação quanto ao seu uso, ao mesmo tempo em que elas são depreciadas, também são reabilitadas ou combinadas à circulação capitalista (D-M-D’). Além disso, essa relação expressa a hegemonia do capital sobre os donos das embarcações locais. Neste

sentido, estas estruturas, que tradicionalmente, transportam e distribuem produtos regionais (frutas, peixe etc.) e pessoas pelo Baixo Amazonas, contemporaneamente, também passam a ser usadas para o transporte, a distribuição e interiorização dos diferentes tipos de mercadorias capitalistas, entre elas temos: alimentos, cosméticos, bebidas, eletroeletrônicos etc., como é ilustrada no mosaico 11.

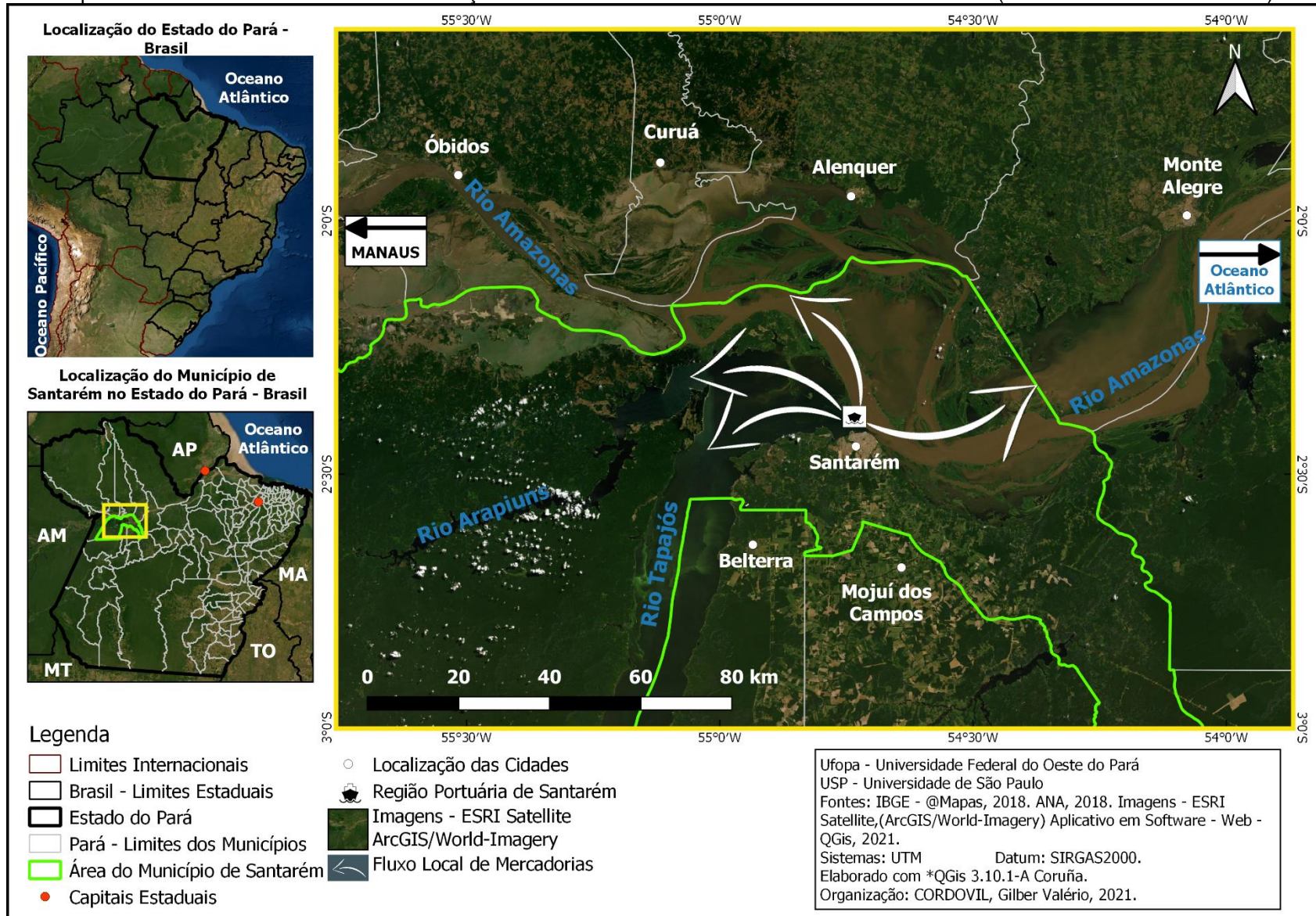
Mosaico 11 – Embarque de mercadorias no porto improvisado da Praça Tiradentes



Geralmente, as mercadorias saem da cidade de Santarém em direção às outras cidades do Baixo Amazonas, como ilustra as informações do mapa 11, assim como o fluxo segue das cidades em direção às comunidades quilombolas, aldeias indígenas e vilas ribeirinhas da região, para abastecer o quantitativo demográfico de aproximadamente 491.363 mil habitantes¹²⁶.

¹²⁶ É necessário frisar que esse número de 491.363 mil habitantes não é exato, entretanto, ele é necessário porque serve para ilustrar o quantitativo demográfico abastecido pelo fluxo de mercadorias que parte de Santarém. Para chegar a esse quantitativo usou-se dados do IBGE de 2010, 2020 e 2021. Além disso foi subtraída a população urbana de Santarém de 215,790 habitantes (IBGE, Censo Demográfico 2010) e a população dos municípios de Placas de 32,325 habitantes (IBGE, 2021) e de Porto de Moz de 42.456 mil (IBGE, 2021) de um total de 781.934 mil habitantes.

Mapa 11 – Sentido do fluxo local e interiorização de mercadorias em Santarém e no Baixo Amazonas (localidades e outras cidades)



O mapa 11 também ilustra o curso fluvial do fluxo de mercadorias industrializadas que se deslocam para e pelos rios Tapajós, Trombetas, Arapiuns, Ituqui, Amazonas até chegar às populações localizadas no entorno desses rios. Por exemplo, é por meio do uso dos rios Tapajós e Arapiuns que as mercadorias distribuídas pela cidade de Santarém chegam as mais de 100 localidades do município Santareno.

Deste modo, este sistema de distribuição e transporte local, o qual é descrito na tabela 23, é combinado às redes de distribuição – transporte, portos, armazéns, supermercados e lojas atacadistas responsáveis em armazenar as mercadorias, para, em seguida, serem deslocados pelos barcos e bajaranas para os diferentes lugares localizados na região. A necessidade do capital em circular, transforma o transporte local em condição material local necessária para a realização desse ato, já que por meio dos barcos e bajaranas, dá-se continuidade ao movimento de mercadorias e de metamorfose do capital na região.

Tabela 23 – Estrutura técnica tradicional de distribuição e transporte da mesorregião do Baixo Amazonas Paraense – 2019*

Estrutura			
Município	Terminais portuários de uso público por municípios	Equipamentos	Quantidade de embarcações cadastradas na Capitania dos Portos em Santarém – 2015.
Santarém	03	Balsas flutuantes fixas	3182
Monte Alegre	01	Carros de mão de madeira	
Alenquer	01		
Óbidos	01		
Oriximiná	02		

* O Baixo Amazonas Paraense é constituído por quinze municípios, todavia, o quadro destaca apenas a estrutura técnica hidroviária dos municípios constituídos como recorte espacial de pesquisa.

Fonte: Trabalho de campo, 2017. ; Elaboração: Cordovil, G.

Para além da requalificação da circulação do rio e dos transportes tradicionais provocados pelo cerco espacial capitalista, também pode-se afirmar que este cerco reorienta o fluxo de mercadorias de longo curso de escala nacional e internacional, ilustrada nas informações contidas na figura 15, em especial, para a cidade de Santarém, em razão de sua posição geográfica estratégica, já que ela localiza-se entre a Zona Franca de Manaus e as áreas produtoras de soja com os mercados

consumidores nacionais e internacionais, fato que torna menos oneroso os custos de deslocamento, em razão do encurtamento das distâncias quando comparada às rotas tradicionais.

Este episódio tem transformado algumas áreas da cidade de Santarém em locais de distribuição de mercadoria, por isso, a instalação e ampliação do porto da Cargill, das distribuidoras de combustíveis, da Bertolini e o projeto de construção dos terminais portuários da EMBRAPIS e ATEM'S na grande área de influência do Lago do Maicá.

Há uma clareza muito grande da parte dos planejadores de transportes, estudiosos do tema, operadores logísticos e do setor produtivo, que as alternativas de escoamento mais adequadas para a pujante produção do Centro-Oeste e Norte brasileiro são as que conduzem para os portos da região Norte, o chamado Arco Norte (aqueles acima do paralelo 16°S). (ARCO NORTE, p. 21, 2016)

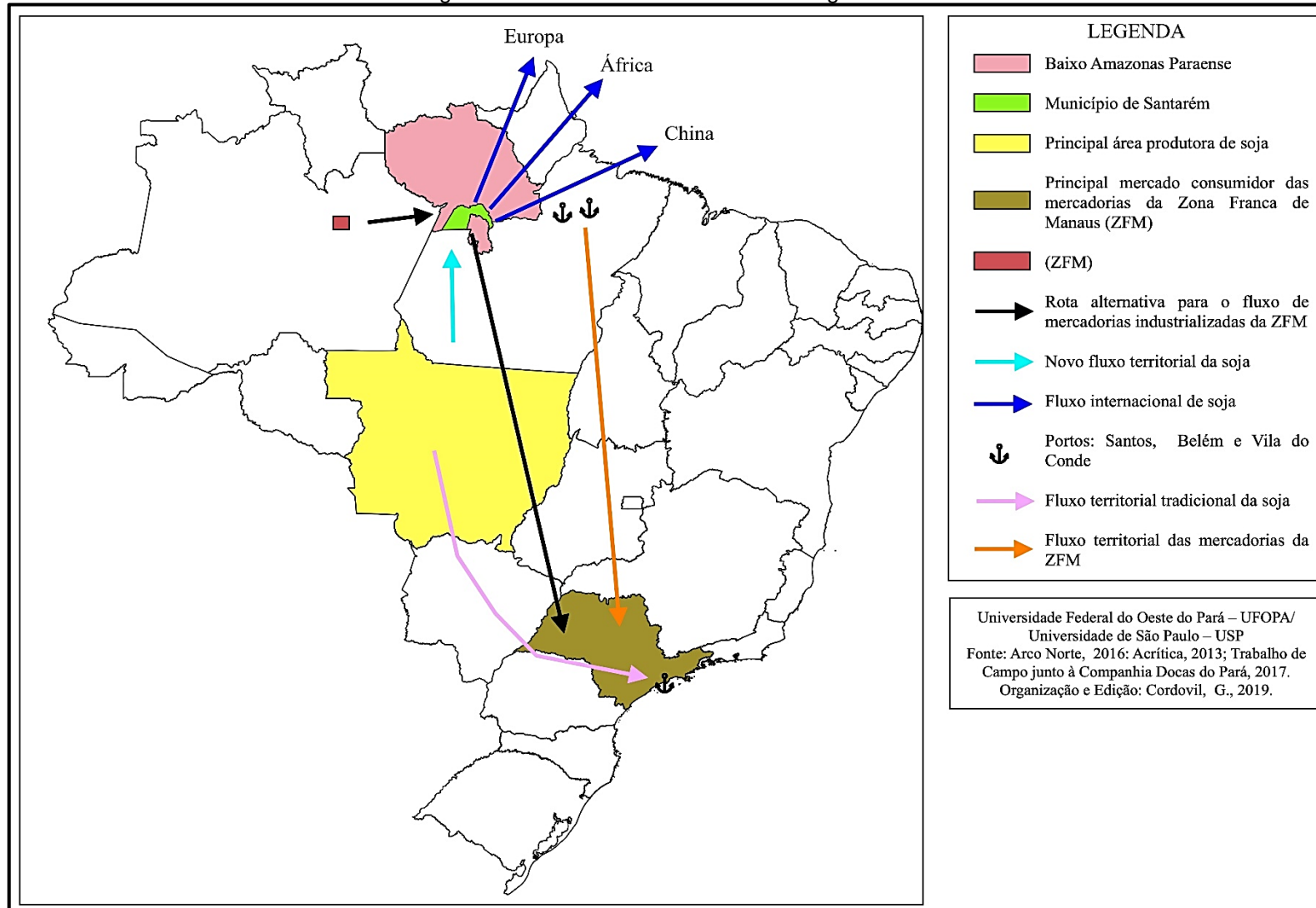
E, também,

A solução, dizem os economistas, é aproveitar o potencial hidroviário que possui 40 mil quilômetros de extensão navegáveis. Diante desses fatores, a iniciativa pública e a privada vêm planejando a construção de novos portos que possibilitem melhorar o escoamento da produção industrial, receber matéria-prima e exportar produtos.

Um dessas saídas estudadas é o porto da empresa Transportes Bertolini, na cidade de Santarém, que deverá ser reestruturado quando estiver concluída a pavimentação da rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá). Isso reduziria em pelo menos dois dias a viagem entre o Norte ao Sudeste. O porto significará uma nova alternativa de rota rodo-fluvial, que hoje é feito via Rio Amazonas até a cidade de Belém durante cinco dias de navegação, seguindo por estrada até o Sudeste em mais três dias. (ACRÍTICA, CADERNO ESPECIAIS, 02/2013)

As citações acima confirmam a constatação empírica de movimentação de grandes navios e barcaças que chegam e partem principalmente ao/do complexo portuário de Santarém e de reorientação dos fluxos de mercadorias, ao tornar a cidade de Santarém rota do fluxo da soja, milho e mercadorias industrializadas da Zona Franca de Manaus.

Figura 15 – Fluxo de Mercadorias de Longo Curso



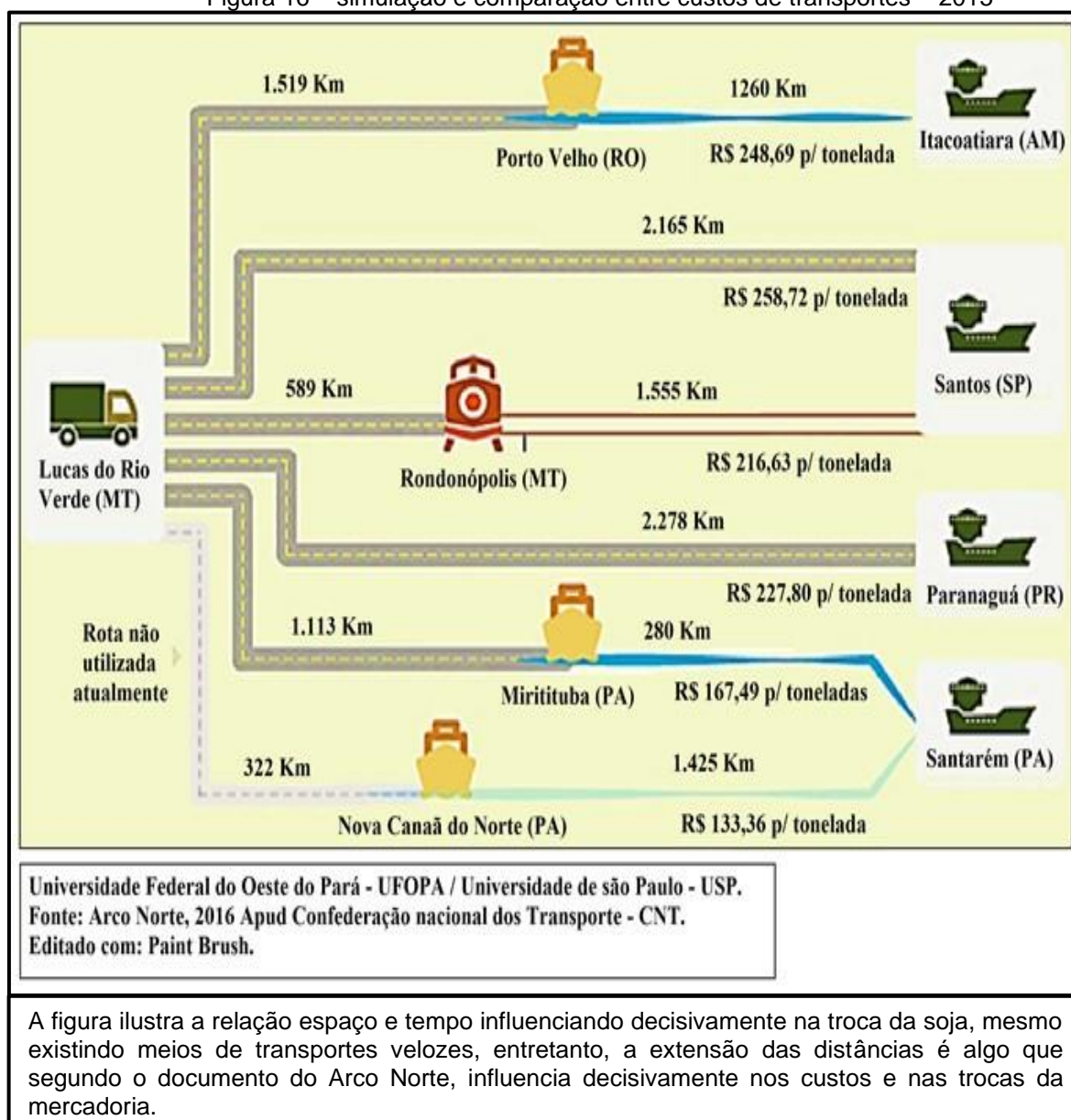
A Figura 15 é um esforço de representação das informações contidas nas citações da página 212. Ela ilustra o sentido dos fluxos de mercadorias de longo curso que chegam e partem de Santarém por meio da supervia e da rodovia federal BR-163. Neste sentido, por exemplo, o complexo portuário e o terminal portuário da Bertolini são pontos nodais de distribuição dos fluxos de minério, contêineres, grãos e outros. Esse fato produzido pelo capital determina a posição de Santarém no processo da produção e circulação ampliada do capital.

As pesquisas revelam que a cada momento (real) ou, então, a cada projeto e perspectiva (virtual) que marca a expansão do capital para o Baixo Amazonas Paraense, o cerco espacial capitalista dessa mesorregião se intensifica, transformando a cidade de Santarém em um importante espaço de distribuição e precificação de mercadorias.

Apesar da estrutura portuária de Santarém não apresentar as características técnicas quantitativa e qualitativa de desembarque e embarque de mercadorias, semelhantes aos dos principais portos do território brasileiro (Santos e Paranaguá). Entretanto, o custo de deslocamento de mercadorias – visto na figura 16 – até seus portos, e a aproximação geográfica deles com os mercados consumidores, como Europa, Estados Unidos, África e China, faz dele uma estrutura estratégica real para a circulação ampliada do capital tanto na navegação interior quanto cabotagem e longo curso, já que quanto menor o tempo de circulação, mais rápido acontece a troca, o consumo da mercadoria e a reprodução do capital.

Por outro lado, ao analisar o cerco espacial capitalista com a geografia da cidade de Santarém, atrelando essa análise às categorias espaço e tempo, identifica-se uma transformação da realidade (natureza, espaço etc.) e, conseqüente, a produção de condições físicas e sua organicidade na cidade – neste caso as informações dos mapas 09 e 10 auxiliam na ilustração desse pressuposto – fato que até a década de 1970 praticamente não existia. Esta condição espacial produzida e concentrada regionalmente na cidade acompanha propositalmente a expansão do grande capital na região e o cerco.

Figura 16 – simulação e comparação entre custos de transportes – 2015



Portanto, as pesquisas orientaram o pensamento a entender que a produção da supervia, o processo de apropriação, a instalação de uma ordem tópica, o cerco espacial capitalista e a requalificação da circulação no Baixo Amazonas Paraense, assim como na Amazônia como um todo, é resultado do capital em circulação. Neste sentido, o movimento, as relações, as sucessões e durações são categorias que manifestam a existência de um sujeito, agindo socialmente na região, inserindo o Baixo Amazonas Paraense em uma totalidade inacabada, a saber os capitalistas ligados ao agronegócio da soja e milho e aqueles ligados à mineração. As pesquisas de campo e bibliográficas permitiram entender que a circulação enquanto metamorfose, por ser um ato tão importante quanto a produção para a reprodução do

capital, faz com que, por ela, os capitalistas sejam capazes de produzir ou criar condições materiais para que tanto a produção quanto ela não sejam prejudicadas. É diante dessa necessidade que o capital desapropria e coopta sociedades ao longo de seu processo de expansão pelo mundo, com o objetivo de se apropriar da natureza e fragilizar a resistência do outro.

3.4 Da cooptação do capital e do conformismo ao desencontro territorial no Trombetas

Neste tópico, o foco é empreender um esforço reflexivo, porém, não acusatório ou julgador sobre a reação dos quilombolas do Trombetas, em especial do Quilombo Boa Vista, frente a chegada do estranho¹²⁷, a empresa Mineração Rio do Norte-MRN. Isto porque, entendeu-se ao longo das pesquisas, que na luta pela existência contra o capital, todo segmento de classe não tem que ser tardio em se opor e resistir as tramas que objetivam o capital no lugar, pois o que está em jogo é a apropriação da natureza e o acesso às condições materiais de existência contidas nessa natureza e, futuramente, os riscos sobre os quais esses segmentos estarão sujeitos.

Neste sentido, a síntese desenvolve-se a partir de um dado obtido de ARCHANJO (2015), quando a autora enfatiza que a luta e resistência dos quilombolas da Comunidade Boa Vista, do Trombetas, começa a partir de 1979, em razão da MRN propor aos quilombolas dessa comunidade, nesse ano, o seu remanejamento para outra área – expropriação –, e por comunicar que na área, sob o domínio da empresa, seria proibida a prática das atividades de sobrevivência da caça, pesca e coleta, assim como qualquer tipo de deslocamento no interior dessa área. Entretanto, “o sinal de alerta” dos quilombolas já deveria estar aceso, porque os interesses, os estudos, a apropriação, a instalação de estruturas de mineração e a expropriação organizada pelo capital industrial mineral chega antes dessa data, precisamente no ano de 1962 (MACHADO & LIMA, 2007).

¹²⁷ Expressão emprestada de José de Souza Martins (1993), que significa: diferença no uso da natureza, isto é, para extrair o minério é necessário destruir a natureza; propõe e introduz outro tipo de relação de trabalho, que provoca a perda da liberdade do trabalhador; racionalidade expressa em tempo (tantas horas para produzir), e no espaço – funcionamento –, a paisagem é artificial e a estrutura é contida por equipamentos que formam uma ordenação técnica; passam a conviver com uma solidariedade organizacional que se torna obstáculo para a solidariedade orgânica.

No entanto, é importante ressaltar a sagacidade do capital nesse período. Primeiro, cooptando a força de trabalho dos quilombolas¹²⁸, atitude necessária, mas também estratégica, pois ao fazer isso transmite, de forma prática aos quilombolas, a ideia de que eles seriam úteis em todas as etapas da instalação e do processo produtivo do projeto trombetas, beneficiando-se do progresso capitalista na região. Segundo, cooptando os quilombolas por meio do discurso do desenvolvimento, estratégia ideológica sempre utilizada por todos os grandes projetos instalados na Amazônia ou por outros empreendimentos econômicos de menor escala de investimentos e impacto ambiental, como o terminal portuário da Cargill, e o projeto de instalação portuária da EMBRAPA, ambos localizados em Santarém. Neste caso, o carro chefe desse discurso pronunciado aos quilombolas assentava-se na melhoria da saúde como o acesso a remédios e médicos, bem como na educação, alimentação e oferta de emprego.

(...) Ainda segundo conversa com os moradores da comunidade, os geólogos, como estratégia de cooptação, davam remédio, presentes e, acima de tudo, promessas de melhorias na comunidade, quando o projeto entrasse em funcionamento, gerando emprego e renda para a população de Boa Vista e comunidades vizinhas (ARCHANJO, 2015, p. 37)

Essa mesma ideia também é explorada por Corrêa.

(...) Posteriormente, a mineradora passa estrategicamente a ofertar empregos e serviços públicos para os quilombolas como forma de controlá-los e direcioná-los a seus interesses, induzindo-os à ilusão de que fariam parte do progresso e desenvolvimento que traziam para a região, e que melhorariam suas condições de vida. Desenvolve-se a ideologia de que o trabalho na mineradora era melhor do que trabalhar na roça, na castanha. A pessoa ia se sentir importante, diferente, empolgado, de valor por trabalhar na Empresa, ou ainda, era melhor ter um emprego na MRN, do que fazer uma roça pra vender farinha lá. (CORRÊA, 2016, p. 100 e 101).

Essa postura do capital de cooptação, durante as décadas de 1960 e 70 praticada durante as pesquisas, perfurações, deslocamento de equipamentos e trabalhadores (geólogos e engenheiros), instalação da estrutura industrial, energética e portuária, estrategicamente oculta suas ações de destruição social e “amansa” os

¹²⁸ Os quilombolas do Boa Vista passaram por vários momentos de transição, conflitos e cooptação na relação com o capital mineral. Inicialmente, foram aproveitados pelos conhecimentos geográficos da região, como mão de obra braçal para ajudar nas perfurações, construção de alojamentos provisórios, na abertura de picos na floresta, como guias, mateiros, cozinheiras, lavadeiras, especialmente nas fazes iniciais de pesquisa mineral e de implantação do projeto. (CORRÊA, 2016, p.100)

quilombolas, entretanto, o desenrolar da história da MRN em Trombetas enfatiza de forma esclarecedora o pensamento de Martins (1991), justamente em razão dessa empresa propor a expropriação dos quilombolas de suas terras, terra habitada por eles a mais de 200 anos.

Aqui não se trata de introduzir nada na vida de ninguém. Aqui se trata de projetos econômicos de envergadura, como hidrelétricas, rodovias, planos de colonização, de grande impacto social e ambiental, mas que não têm por destinatárias as populações locais. *Seu pressuposto é o da remoção dessas populações (...)*. Algumas vezes, o pressuposto inconfessado e inconfessável é o próprio aniquilamento das populações que possam representar algum estorvo para a implantação dos grandes projetos governamentais (...).
(...)

Não se trata de introduzir nada na vida dessas populações, mas de tirar-lhes o que tem de vital para sua sobrevivência, não só econômica: terras e territórios, meios e condições de existência material, social, cultural e política. É como se elas não existissem ou, existindo, não tivessem direito ao reconhecimento de sua humanidade. (MARTINS, 1991, p.16).

O fato não é somente expropriar a terra, o lago ou a floresta, mas, sim, expropriá-los de suas condições materiais de existência, destruir ou desorganizar a ordem tópica dessa população, o qual é o local de caça, pesca, coleta e habitação, em que são desenvolvidas as práticas tradicionais de sobrevivência, estabelecidas a partir da relação histórica e livre entre sociedade-natureza. Foi justamente essa inércia política¹²⁹ de embate, isto é, o não levantamento de barreiras,¹³⁰ que dificultasse a instalação do Projeto Trombetas, nas décadas de 1960/70, que produziu fatos decisivos para a precarização de sua existência.

A escassez de alimentos, não encontrava correspondência nas terras ainda relativamente livres para o trabalho na região do Trombetas e Erepecuru (Cuminá). Ao contrário nas comunidades menos afetadas pelas proibições de reproduzir seu modo de trabalho, o discurso é o da fartura. A memória do passado traz o reencontro com o tempo da abundância. Na contemporaneidade de comunidades como Moura, Boa Vista, Juquiri e Juquirizinho, Irepecu e Palhal, o discurso que toma o lugar é o da restrição, dos reduzidos alimentos comprados com os salários recebidos. (ACEVEDO, 1998, p. 202)

¹²⁹ É importante ressaltar que esse entendimento é válido apenas para essas duas décadas, pois a partir de 1980, os quilombolas iniciam um movimento político de alianças entre si e com outros grupos étnicos, criação de associações e outros, com o objetivo de lutar pelo direito sobre a propriedade da terra, principalmente a partir de 1988 com Constituição Federal, em razão dela assegurar esse direito.

¹³⁰ Neste caso, como exemplos de barreira é possível citar: a luta jurídica, a intervenção ou ocupação do canteiro de obras e o embate físico.

Diante disso, levanta-se a arriscada afirmação de que os quilombolas do Trombetas foram tardios na luta contra a Mineradora Rio do Norte. É uma proposição arriscada em razão de alguns autores entenderem que o não enfrentamento, logo no início das pesquisas exploratórias e da instalação de toda a estrutura do empreendimento, foi uma forma de enfrentar, *“Dessa maneira, percebe-se que os moradores da comunidade de Boa Vista procuravam evitar um confronto direto com a mineradora, chegando ao ponto de concordarem em procurar uma nova área para habitar, que, aliás, nunca encontram”* (ARCHANJO, 2015, p. 41).

Por mais que essa postura seja política e, não se nega isso, entretanto, está claro que a forma adota para continuar existindo, por meio da postura do conformismo¹³¹, pressupõe uma resistência “precária”. É assim que se chega à ideia de que a cooptação dos quilombolas pelo capital e a própria postura política conformista dos quilombolas produziu, mesmo que temporariamente, um desencontro territorial¹³² dos quilombolas da Boa vista no Trombetas, temporalmente ocorrido entre os anos de 1962 a 1979¹³³.

Esse desencontro territorial, resultado desta inércia política prática, melhor dizendo, o conformismo, produz a precarização¹³⁴ da existência – sobrevivência, relações de trabalho, habitação, tradições e religiosidade – de populações negras no Trombetas, em especial, a Comunidade Quilombola de Boa Vista, já que a mineradora, ao se apropriar e intervir diretamente nas condições materiais de existência (lagos, castanhais etc.), usadas pela comunidade, essa intervenção de caráter físico e jurídico produz a transformação da realidade do lugar, ilustrado nas informações do quadro 30. É justamente essa transformação que Andrade (2018) levanta e sua pesquisa em forma de: impactos ambientais e riscos sociais gerados pela mineração da bauxita no Trombetas sobre a existência das comunidades quilombolas.

¹³¹ Durante as pesquisas constatou-se que o conformismo, enquanto estratégia política, não correspondia a existência de um movimento social, porém, configurando-se como uma postura individual.

¹³² A ideia de desencontro territorial será explicada no capítulo seguinte, por meio de seu oposto o encontro territorial.

¹³³ É nesse período que ocorre as primeiras expedições exploratórias e a construção de toda a estrutura do projeto Trombetas, da Mineradora Rio do Norte: cidade planejada, sede administrativa, porto, tanques de armazenamento de rejeitos, equipamentos de limpeza e escoamento do minério até o porto e operacionalização da primeira área de exploração da bauxita.

¹³⁴ Essa precarização é mais ainda intensificada pela criação da Reserva Biológica do Trombetas, pois impede o acesso dos quilombolas aos recursos da natureza existentes nessa área.

Quadro 30 – Desestruturação provocada pela Mineração Rio do Norte sobre o Quilombo Boa Vista – Oriximiná-PA

Aspectos	Representação	Razão
Economia	Afeta o comércio e a produção de castanha, pesqueira e agrícola.	Expropriação de terra de castanhais; interdição, assoreamento e poluição de Lagos, aprisionamento da terra.
Atividade trabalho	Práticas tradicionais: Extrativismo, pesca e agricultura (roça).	Proibição ao acesso às áreas de trabalho e uso econômico.
Circulação	Propriedade privada.	Impede a livre circulação dos quilombolas nas áreas sob propriedade (título cartorial) da MRN.
Uso de recursos hídricos	Lagos e igarapés.	Aterramento, assoreamento, poluição e interdição.
Condições materiais de existência	Destruição de castanhais, lagos, poluição de água.	Exploração econômica da Bauxita.

Fonte: Adaptado de ACEVEDO, 1998; ANDRADE, 2018 e ARCHANJO, 2015. ; Elaborado: Cordovil, G. 2021.

Assim, entende-se que a organização e a mobilização são princípios políticos de toda luta social, seja ela em escala local ou nacional, esse fato esteve ausente desde a chegada dos primeiros geólogos em 1962 – que vieram ao Trombetas para realizar expedições, pesquisa e análise das amostras de minério de bauxita no Platô Sacará – até 1979 quando a MRN envia aos quilombolas o comunicado de remanejamento deles para outra área (ARCHANJO, 2015). Ao preferir, inicialmente, a resistência por meio do conformismo, ideia elucidada por Chauí (1986), os quilombolas da Boa Vista não materializam instrumentos de luta, em forma de atos públicos – intervenções, manifestações –, mobilização da comunidade – reuniões e assembleias – e judicial – denúncias, ações públicas – contra a estrutura de dominação do capital e do Estado, imposta no Trombetas.

É somente em 1980, que inicia a reação prática – embate – dos quilombolas da Comunidade Boa Vista contra a Mineradora Rio do Norte, em razão do interesse da mineradora em providenciar o remanejamento da comunidade para outro lugar, intenção informada aos quilombolas por meio de um comunicado oficial.

Apesar de tudo, é importante considerar um fato histórico relevante para a compreensão desse conformismo político. Até a década de 1970, o movimento social mais expressivo que existia no Brasil era o movimento urbano dos trabalhadores da

indústria – movimento operário – da região Sudeste. No caso da Amazônia, é somente a partir da expansão do capital com anuência do Estado, que se intensifica o cenário de expropriação, contradições e conflitos sociais permanentes, que serviriam de base para contestações políticas para àqueles dispostos a fazê-las. Assim, entende-se que a constituição de qualquer movimento social rural na Amazônia, a partir da década de 1960, passa por um processo de construção, que em alguns casos estão vinculados aos projetos governamentais desenvolvimentistas, ligado ao governo militar, em alguns casos, pressupõe-se que o novo possa causar essa estaticidade, a saber a não compreensão do estanho, induzindo o grupo social a escolher não reagir em forma de movimento social, não porque concorde com o capital, mas porque não sabe lutar contra ele. Diante disso, entende-se que a escolha do conformismo, não é uma estratégia de luta, mas sim parte do processo de amadurecimento político da luta social, neste caso, a resistência por meio do embate se manifesta materialmente, isto é, através de corpos combinados politicamente, ideologicamente etc., com a finalidade de mudar as condições materiais adversas e contrárias a sua existência.

Afirma-se que esse comportamento, não serve para aplicar em outras lutas de sociedades elementares contra o capital na região, pois a resistência não é uma atitude que se desenvolve em um processo linear, por exemplo, os quilombolas, indígenas, ribeirinhos e outros, assim que souberam das pretensões políticas em constituir a área do Lago do Maicá como área portuária para a instalação de grandes portos, eles não esperam, logo reagiram.

Portanto, com a chegada do capital tudo era novo para os quilombolas da Boa Vista, até mesmo essa luta. Então, a ideia é que, provavelmente, logo no início eles não soubessem como combinar corpos, forças, ideias e conhecimento para se defender e se opor a instalação da mineradora na região, por isso, o uso da prática do conformismo, atitude aparentemente individual. Porém, as pesquisas permitiram a constatação de que é o cerco e a transformação das condições materiais de existência, que obrigou os quilombolas à reação contra ao capital, em forma de movimento social. Então, aprender a lutar essa nova luta, mesmo que tardia, assim como buscar o encontro territorial dos segmentos de classe, impactados pela Mineração Rio do Norte, pressupõe-se que foi a forma mais acertada para esse segmento de classe impactar o capital. O capítulo abaixo busca justamente levantar o debate sobre o inverso

CAPÍTULO 4 – O CAPITAL EM CIRCULAÇÃO E O ENCONTRO TERRITORIAL NA GRANDE ÁREA DO LAGO DO MAICÁ.

Antes de iniciarmos o quarto capítulo é necessário fazer um resgate resumido do primeiro e segundo, já que ambos estão interligados ao terceiro, e que, por isso, dão sentido e clareza a ele. Desse modo, o primeiro capítulo, intitulado de “Natureza, Apropriação e a Circulação de Embarcações no Baixo Amazonas Paraense” organiza o debate partindo da escala regional para em seguida concentrar-se na escala da mesorregião do Baixo Amazonas Paraense. É neste capítulo que acontece a organização e definição do fundamento teórico e método, e a definição do conceito de circulação, que sustenta a síntese textual de cada capítulo. Além disso, também, é explicado a produção da supervia de circulação no rio Amazonas, a qual é resultado do movimento do capital e de suas relações para a região Amazônica. Ainda, neste capítulo, é explicado o processo de apropriação do rio Amazonas, que, de acordo com as pesquisas, acontece por meio de três formas: conhecimento científico, planificação espacial da natureza e a apropriação de fato: o capital ocupando o lugar.

Para este trabalho, didaticamente, faz-se duas interpretações sobre a circulação na perspectiva capitalista: a primeira é a circulação do capital, esta representada pela circulação de mercadorias e a segunda o capital em circulação, compreendida pela expansão geográfica do capital, por meio de suas forças produtivas, entre Estados-Nações e entre regiões de um determinado território e, conseqüentemente, sua concentração e centralização. É importante lembrar que ambas são provocadas pela produção e são realizadoras de metamorfoses.

Assim, no segundo capítulo intitulado de “o rio Amazonas e o capital em seu entorno”, o esforço foi desvendar e entender, a transformação do rio Amazonas em condição física de troca, isto é, em uma supervia. Na continuidade o esforço foi descobrir onde começa e onde termina a contradição no entorno dessa supervia. Continuando esse capítulo, descobriu-se que as contradições são combinadas, subordinando as formas locais ao capital. Finalizando esse capítulo, descobriu-se que o capital defini a posição da cidade de Santarém na totalidade da produção, assim, desvendou-se que não é a sua posição que determina a produção.

Na continuidade do trabalho chega-se ao terceiro capítulo, intitulado de “o capital em circulação e o Baixo Amazonas Paraense. No primeiro tópico deste capítulo, as pesquisas revelaram que as metamorfoses do Baixo Amazonas estão

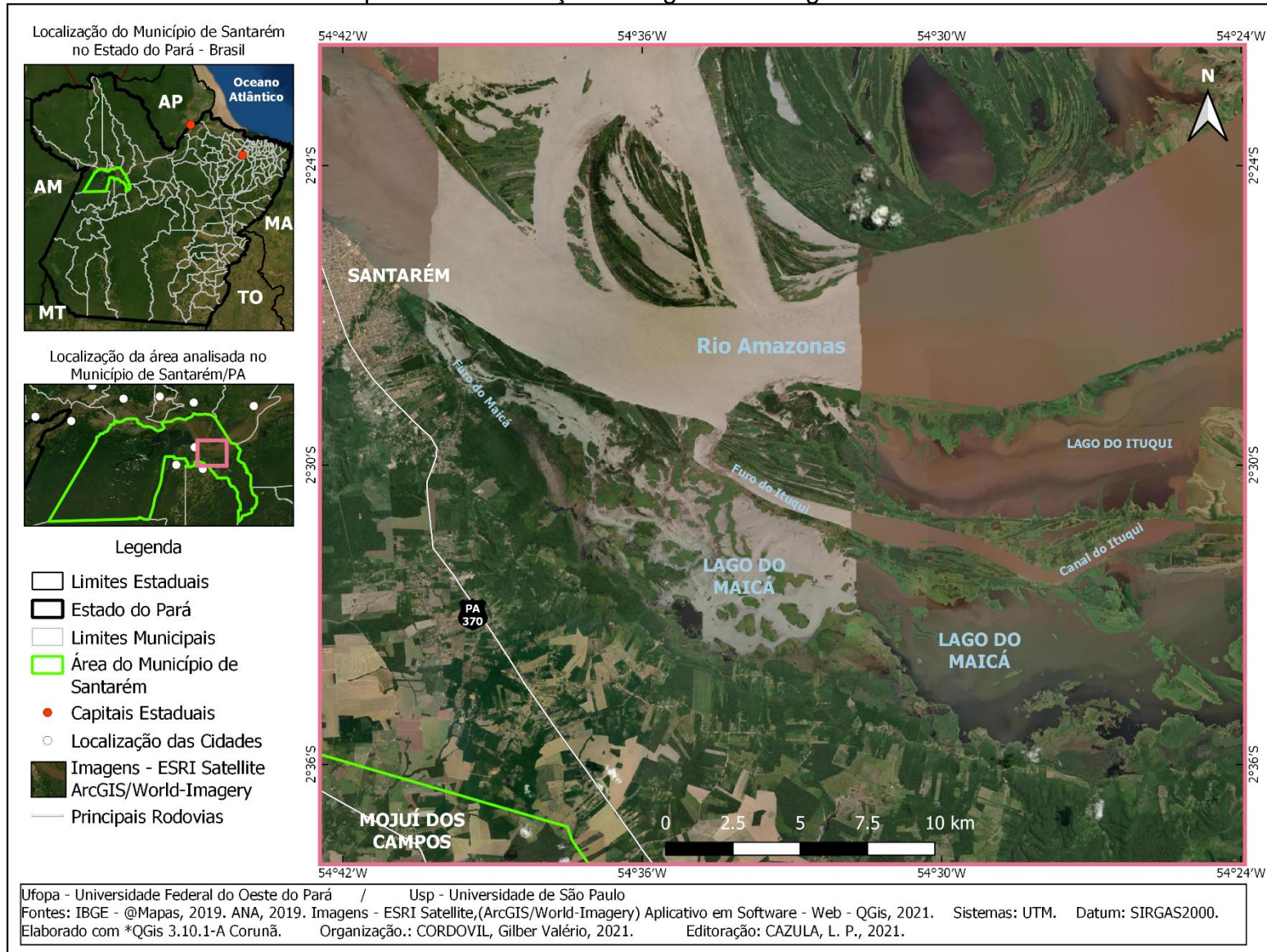
vinculadas ao movimento do capital, ocasionado pela sua própria contradição na totalidade da produção, na sequência, também, é revelado que no movimento perpétuo do capital, a manifestação empírica desse fato é a produção e concentração de sistemas de troca em determinadas áreas. Na sequência, descobre-se que o capital em circulação para o Baixo Amazonas Paraense produz um cerco espacial capitalista sobre essa mesorregião. Finalizando esse capítulo, no último tópico o debate se assenta no resultado provocado pelo movimento perpétuo do capital, a produção de condições físicas de troca e o cerco espacial, isso provoca a cooptação dos quilombolas do Trombetas, e conseqüentemente, o desencontro territorial das comunidades quilombolas desse lugar entre os anos de 1962 a 1980.

Após esse breve resgate dos capítulos anteriores, chega-se ao quarto e último capítulo deste trabalho. Deste modo, pressupõe-se que o capital em circulação apresenta um movimento em escala planetária, cuja manifestação empírica: a) acontece e pode ser analisada na escala geográfica do lugar; b) porque ele precisa ocupar espaço e território; c) porque essa ocupação é marcada por intenções contraditórias que geram conflitos entre seguimentos de classe na luta pela existência. Assim, o movimento do capital, isto é, a expansão¹³⁵ de sua estrutura técnica, produção, empresas, relações de trabalho, formas de territorialização e ideologias envolve processo, tramas, segmentos de classe, relações e resistência social.

Diferente dos capítulos anteriores nos quais o debate parte de uma escala geográfica mais ampla, no terceiro capítulo a análise e o debate acontecerão na escala local. Neste capítulo, o recorte espacial utilizado para demonstrar a manifestação do movimento do capital e toda resistência a esse movimento é a grande área do Lago do Maicá – observar as informações ilustradas no mapa 12 –, que está localizada na periferia de Santarém. O Maicá juntamente com o planalto santareno são as áreas do município de Santarém que na atual década vem sendo alvo das intensões e da apropriação de grupos capitalistas ligados à produção e distribuição da soja e milho e, por causa disso, vem sendo envolvidas por uma trama de relações produzidas externamente ao lugar, cujo resultado é a concentração de conflitos entre capitalistas e segmentos de classe não capitalista.

¹³⁵ Marx, no livro *capital* volume I, chama essa expansão de mal infinito, isto é, o processo repetitivo: dinheiro se metamorfoseando em mercadoria para se transformar em dinheiro acrescido de mais dinheiro para voltar ao ponto de partida.

Mapa 12 – Localização cartográfica do lago do Maicá



O Lago do Maicá é um importante ecossistema que, historicamente, constitui-se como habitat para diferentes espécies marinhas e aves, assim como condição material de vida para diferentes populações humanas. No seu entorno habita um complexo de territorialidades, como: índios, quilombolas e ribeirinhos, que historicamente desenvolvem conhecimento, equipamentos e relações de solidariedade nessa área. Além dessas territorialidades, de igual forma, estão presentes moradores do bairro pérola do Maicá, em que uma parte da população desse bairro usa o lago como meio de sobrevivência.

É no lago do Maicá, na floresta e na terra onde as territorialidades projetam diariamente o fundamento da vida social, isto é, o trabalho. Portanto, é nessa relação orgânica diária entre sociedade-natureza, que as territorialidades produzem a sobrevivência, como alimentos e mercadorias. Além de se configurar como um meio de sobrevivência, o Lago do Maicá é um meio em que circula as territorialidades e suas mercadorias até a cidade de Santarém.

É nessa realidade ambiental e social que a Empresa Brasileira de Portos de Santarém (EMBRAPS), pretende instalar a estrutura de seu Terminal de Uso Privativo de exportação de soja. A proposta de instalação do porto da EMBRAPS vem se desenrolando desde o início década de 2010.

O objetivo desse tópico é analisar as tramas que se projetam no lugar, para entender o processo de instalação do porto da EMBRAPS no Lago do Maicá. Além disso, entender a resistência dos segmentos de classe que são contrários a instalação desse porto no Maicá e as práticas territoriais desenvolvidas por elas em defesa do Lago. Enfatizando que a objetivação dos segmentos sociais no entorno do Lago do Maicá impactou na instalação – objetivação – do porto da EMBRAPS.

Para desenvolver esse capítulo foi realizado o seguinte procedimento metodológico: 1) trabalho campo. Esta etapa metodológica foi desenvolvida *in loco*: momento em que foi possível fazer observações da paisagem, registro fotográfico, encontro e conversas informais com pescadores e moradores do bairro, da mesma maneira, aconteceu encontros e conversas formais, em que houve a oportunidade de realizar entrevistas e gravações de áudios de indígenas, quilombolas, pescadores e moradores do bairro do Pérola do Maicá, sobre a instalação do porto da EMBRAPS; 2) após esse trabalho de campo foi realizada a apuração, catalogação e sistematização dessas informações obtidas e 3) leitura e análise de material

bibliográfico articulado a este capítulo. Desse modo foi possível estruturar esse capítulo em três tópicos distintos, porém articulados entre si.

É necessário informar que apesar da instalação e funcionamento do terminal fluvial da Cargill, na cidade de Santarém, está funcionando desde o ano de 2003, optou-se por desenvolver o debate sobre o porto da EMBRAPES, mesmo estando em processo de instalação, em razão do valor científico que esse fato vem produzindo no município. Sobre a Cargill, no primeiro capítulo se faz uma análise e considerações sobre a instalação de sua estrutura portuária sobre a praia da Vera Paz.

4.1 O movimento do capital agrário para Santarém: o fato ocupando o lugar

A ocupação do lugar pelo fato acontece dentro de um processo histórico. À vista disso, ele inicia-se a partir das contradições da produção, que acontecem em um determinado lugar, região ou país; em seguida, é necessário que determinados objetos produtivos vinculados à produção entrem na circulação, em direção ao lugar de destino, já previamente determinado. Após cumprido essas duas etapas, segue o processo. Neste sentido, quando o fato chega ao seu destino, é necessário que ele ocupe ou se aproprie do lugar, mas o que do lugar? Aquilo que existe: a natureza.

Entende-se que essa ocupação não acontece de maneira imediata, mas no tempo, e, além disso, compreende-se que ela pode assumir algumas formas. Neste sentido, a apropriação pode acontecer de forma compulsória, por meio da força – física, armas, guerras –, ou, então, quando nega-se essa forma compulsória, observa-se um outro modelo de ocupação, caracterizado, aparentemente, por um aspecto civilizado, porém, não significando ser menos agressivo, por envolver consultas à população e fundamentações jurídicas.

Essa segunda forma revela que, a apropriação social da natureza pelo modo de produção capitalista não é aleatória¹³⁶. Ela é intencional, e, por ser intencional, isso significa basicamente que o capital em circulação leva em consideração as condições físicas, isto é, aquilo que realmente importa, que Marx classifica como “riqueza natural

¹³⁶ É importante ressaltar que se entende que nenhuma apropriação social da natureza é aleatória, todas tem intenções, porém, são os intuítos que diferenciam as formas de apropriação, porque dependendo da sociedade, a natureza pode ser apropriada e usada predominantemente para atender a subsistência, enquanto outra pode apropriá-la para usá-la com intenções de acumulação de riqueza.

em meio de trabalho¹³⁷”, da mesma forma, por reconhecer que há um certo grau de ocupação e apropriação humana da natureza regulamentada ou não por lei, que, de igual modo, torna-se necessária que a sua ocupação seja justificada juridicamente, ou seja, é relevante que a natureza seja regulamentada a seu favor.

Como já foi mencionado, os obstáculos que se puseram frente a produção da soja e milho do Centro-Oeste, resultante do próprio desenvolvimento contraditório do capital, obrigaram o capital produtivo a buscar respostas objetivas para que, a ampliação do capital inicialmente investido não fosse afetada. É mediante a essa circunstância que o Norte do país transforma-se em opção geográfica para o escoamento e troca comercial dos grãos. É diante desse contexto que o capital envolve o Baixo Amazonas, especificamente, Santarém nessa trama de relações.

Sentado diante de um brasão militar, ele contou que, em 1994, o setor agropecuário na região amargava os efeitos de uma grave crise nacional. O Banco do Brasil estava disposto a negociar a dívida dos agricultores. Baldo percebeu que não seria suficiente: “Os produtores precisavam de insumos. Não tínhamos estrada! Demorava uma semana para qualquer coisa vir de Cuiabá!”, relata.

Baldo começou, então, a pensar seriamente na pavimentação da BR-163 [...]. [...].

Entretanto, esse asfalto rumo ao sul permitia o escoamento da produção apenas pelos portos de Santos (SP) ou Paranaguá (PR). Ou seja, os grãos viajavam 2,2 mil quilômetros, onde embarcavam em transatlânticos para navegar 2,2 mil quilômetros de volta ao norte até alcançar a mesma latitude onde foram colhidos. Dali, rumavam ao leste para chegar aos portos europeus ou atravessavam o canal do Panamá para atender ao pujante mercado chinês.

Além das distâncias, havia péssima condição das estradas e a defasagem operacional dos portos. Os caminhões chegavam a esperar até 60 dias para serem descarregados.

Os custos que o agronegócio pagava por essa peregrinação doíam ainda mais no bolso quando os latifundiários pensavam que, se pudessem rodar rumo a Santarém pela mesma BR-163, em menos da metade dessa distância, embarcariam a produção já no rio Amazonas (TORRES & BRANFORD. 2017. p. 3-4)

Mas para chegar e ser distribuída por Santarém era necessário resolver a pavimentação da BR-163, ideia que na década de 1990 soava como utopia. É diante

¹³⁷ “Independentemente da forma mais ou menos desenvolvida da produção social, a produtividade do trabalho permanece vinculada a condições naturais. Todas elas podem ser reduzidas à natureza do próprio homem, como raça etc., e à natureza que o rodeia. As condições naturais externas se dividem, do ponto de vista econômico, em duas grandes classes: a riqueza natural em meios de subsistência, isto é, fertilidade do solo, águas ricas em peixe etc., e a riqueza natural em meios de trabalho, como quedas d’água, rios navegáveis, madeira, metais, carvão etc. Nos primórdios da civilização, o primeiro tipo de riqueza natural é o decisivo; uma vez alcançados níveis superiores de desenvolvimento, o segundo passa a predominar. Comparemos, por exemplo, a Inglaterra com a Índia, ou, no mundo antigo, Atenas e Corinto com os países situados na costa do mar Negro”. (MARX, 2017. p. 581)

dessa realidade, que nessa mesma década organiza-se a Associação de Desenvolvimento Regional para a Conclusão da BR-163 (Comitê Pró BR-163), formada, principalmente, pelos produtores de Soja do Centro-Oeste. O objetivo em organizar esse comitê era para fazer reivindicações coletivas junto ao Estado para que ocorresse a pavimentação dessa rodovia.

A organização do comitê e outros movimentos políticos surte efeitos e, em razão disso, no ano de 1995 – apresentada no quadro 31 – se tem o primeiro anúncio oficial do governo para recuperação e pavimentação, que se tornou real nos anos seguintes. Atualmente (2020), ela está quase toda pavimentada, o quadro abaixo revela os diferentes contextos políticos, ideológicos e econômicos ordenadores desse processo de construção e renovação da Rodovia Santarém-Cuiabá, também conhecida como rodovia da soja.

Quadro 31 – Sequência histórica de Investimentos do Governo Federal na BR-163 no Trecho Santarém-Cuiabá em 50 anos¹³⁸ (Continua)

Plano e Programa	Consistência	Caráter	Objetivo	Ano
Programa de Integração Nacional – PIN.	Concepção do projeto de construção da rodovia.	Estratégico: econômico e geopolítico.	Integração econômica territorial do Brasil, segurança nacional e fomentar a ocupação da região Amazônica.	Início em 1971 Fim em 1976
Programa Avança Brasil.	Recuperar e pavimentar toda a rodovia Norte e sul. Esse projeto não foi concluído.	Estratégico: econômico.	Reduzir o custo de transporte de soja e milho dos produtores do estado do Mato Grosso.	Ente 1995-2002
Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável.	Consistia em recuperar e pavimentar a rodovia entre o trecho Norte conhecido como Santarém-Cuiabá, a partir de um plano sustentável e estratégico de desenvolvimento regional.	Estratégico: econômico, sustentável e desenvolvimento regional.	Reduzir o custo de transporte de soja e milho dos produtores do Mato Grosso.	Entre 2003-2006

¹³⁸ Após a saída de Dilma Rousseff da presidência do Brasil, em 2016, o ex-presidente Temer continuou as obras de recuperação e asfaltamento da rodovia, sendo praticamente concluída no atual governo.

Quadro 31 – Sequência histórica de Investimentos do Governo Federal na BR-163 no Trecho Santarém-Cuiabá em 50 anos (conclusão)

Plano e Programa	Consistência	Caráter	Objetivo	Ano
Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.	Restauração, adequação e pavimentação do trecho Cuiabá-Santarém da BR-163 e a duplicação da BR-163-364/MT Rondonópolis-Cuiabá. Não foi concluído no prazo	Estratégico: econômico e desenvolvimento regional.	Reduzir o custo de transporte de soja e milho dos produtores do Mato Grosso.	Entre 2007-2011
Programa de Aceleração do Crescimento – PAC II.	Continuar as obras atrasadas do PAC que não foram concluídas no prazo de 2007-2011.	Estratégico: econômico e desenvolvimento regional.	Reduzir o custo de transporte de soja e milho dos produtores do Mato Grosso.	Entre 2011-2014

Fonte: Adaptado de Radar Brasil & CARDOSO & MÜLLER, 2008. ; Elaboração: Cordovil, G. 2020

Diante desse contexto de recuperação e pavimentação da BR-163 pelo governo federal, ilustrada no quadro 30, assim como pela ação dos produtores de soja e milho do Mato Grosso em inserir uma nova rota para o fluxo da soja no território, neste caso, para o Norte do país, desperta o interesse das grandes empresas, ligadas ao agronegócio da soja e milho, em querer instalar terminais portuários de granéis sólidos em Santarém, alegando o fato da cidade apresentar uma posição geográfica estratégica para troca. A partir do final da década de 1990, dá-se início a ocupação da orla, a Cargill chegou.

Apesar do asfaltamento da BR-163, o aumento da produção da soja e milho no Centro-Oeste e o aumento da participação das exportações pelos portos do Arco Norte e o aumento do escoamento para o mercado externo, a partir do porto de Santarém, como ilustram as tabelas 23 e 24, verificou-se em trabalho de campo que isso é insuficiente para dar segurança à instalação de portos e terminais de transbordo na cidade de Santarém. Neste caso, constatou-se de forma prática que para o fato ocupar o lugar e revelar a sua forma, é imprescindível a constituição da propriedade. Diante disso, é necessário que seja oferecida a segurança jurídica para o bom desenvolvimento das relações capitalistas.

Entendeu-se, de forma prática, a partir da fala de alguns sujeitos, que a segurança jurídica é um ato que transmite às atividades e às relações econômicas os princípios de estabilidade, proteção e confiança, os quais, segundo esses sujeitos, são pontos vitais para a produção e organização capitalista no lugar.

Porém, para além disso, entende-se que: a) ela é o resultado da combinação entre economia capitalista e o direito; b) para ela projetar-se sobre o lugar é necessário a mediação de instituições e órgãos de Estado; c) a economia capitalista é política.

[...] a economia política não é, nunca, análise da produção [...]. A economia é política nesse sentido: ela permite aos homens de Estado repartir as penúrias, de modo que essa "distribuição" se realize sob as máscaras da justiça, da igualdade, da liberdade e até da fraternidade (LEFEBVRE, 2008, p. 121).

Assim, determinadas ações de ordem política, em suas diferentes escalas de poder começam a se desenrolar para garantir essa segurança. Entende-se que, o desenvolvimento da segurança jurídica, a qual autoriza e legitima a ocupação capitalista do lugar faz parte do processo histórico do capital em circulação, isto é, ela é uma etapa que precisa ser cumprida e sua objetivação acontece no tempo.

Por isso, afirma-se que o esforço dedicado para identificar e analisar essa segurança jurídica, deu-se em trabalho de campo, pois constatou-se que ela se projeta sobre o território do município. Neste sentido, quando ela se lança sobre bases materiais, torna-se representável cartograficamente e, paralelamente, desenha formas geométricas, onde ela se projeta. Além disso ela, gera debates, impactos socioambientais e conflitos que envolvem segmentos de classes¹³⁹, o Estado e os empresários do setor portuário e da agricultura capitalista.

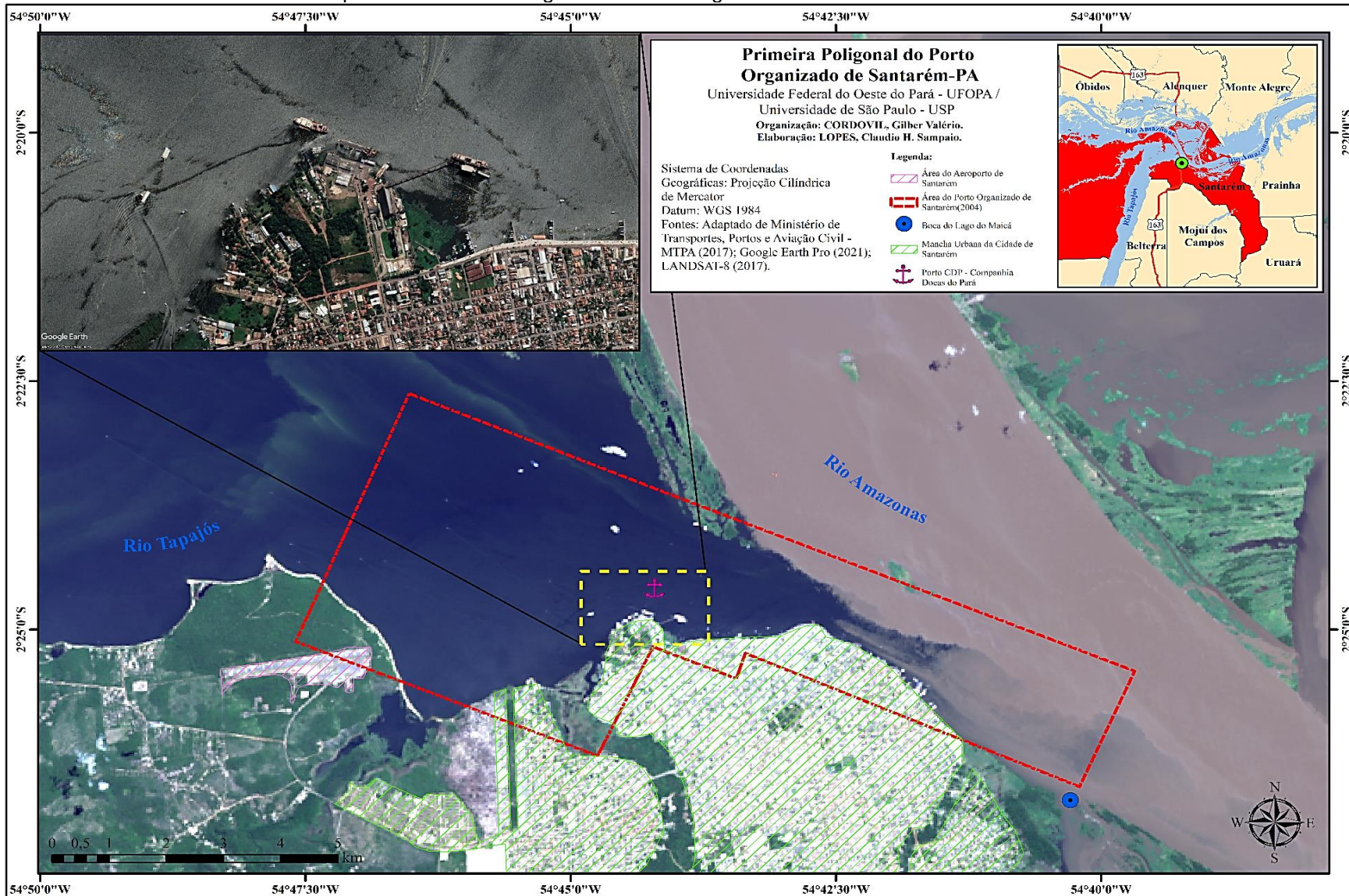
Perante o exposto, por conta dessa envergadura assumida pela segurança jurídica, começamos pela poligonal¹⁴⁰ da área do porto organizado de Santarém – observar as informações ilustradas no mapa 13 –. Essa poligonal criada por meio de portaria nº 1.023/93¹⁴¹ e regulamentada por decreto nº 5.229/04, ao mesmo tempo transmite confiança e instabilidade política e jurídica.

¹³⁹ Com base em trabalho de campo, os segmentos de classe que foram identificados são: quilombolas, índios e moradores de bairro.

¹⁴⁰ A poligonal é uma área definida pela União, em que se estabelece limites físicos cartografáveis. A combinação dos pontos – longitude e latitude – que criam o desenho da poligonal representa a área de influência da autoridade administrativa portuária, neste caso a CDP. Com relação à Santarém, este desenho e seus limites geográficos foram definidos primeiramente no ano de 1993, pelo Ministério dos Transportes, por meio da portaria nº 1.023, ela descreve os componentes que constitui a área do porto organizado de Santarém. No ano de 2004, o governo federal lança o decreto nº 5.229 que regulamenta em forma de lei a poligonal da área do porto organizado de Santarém já definida na década de 1990, entretanto, esse decreto não atualiza os seus limites cartográficos.

¹⁴¹ As pesquisas permitiram fazer a seguinte análise sobre a decisão contida na portaria nº 1.023/93 e no decreto nº 5.229/04. Por meio destes atos, o governo federal transforma a orla da cidade em área portuária da União, mas não somente isso, transforma uma área em que prevalecia o uso e relações históricas locais, em uma área onde se impõe estruturas e relações econômicas hegemônicas de escala nacional e mundial.

Mapa 13 – Primeira Poligonal do Porto Organizado de Santarém – PA – 2004



O mapa 13 ilustra os limites cartográficos e a extensão espacial da poligonal da área do porto organizado de Santarém, definida pelo Decreto Presidencial nº 5.229/04, ele também ilustra os trechos de mancha urbana da cidade inseridos dentro da poligonal. Segundo a Lei dos portos 12.815/2013 isso não é permitido.

Diante disso, é imperioso que esse problema seja resolvido por três razões. A primeira, é que, de acordo com os dados da ANTAQ, a participação dos portos do Arco Norte, no escoamento de grãos de soja e milho, dobrou em oito anos como informa a tabela 24, fato que confirma um novo sentido do fluxo e seu impulsionamento para o Norte do território brasileiro. Mesmo a saída Sul ainda se mantendo como principal área de distribuição da soja e milho para o mercado externo, em razão de concentrar a maior porcentagem de exportação desses grãos, entretanto, os dados ilustram que é tendência econômica, a diminuição das exportações de soja e milho do Centro-Oeste pela Saída Sul.

Tabela 24 – Exportação soja e milho – 2010/2019

Ano	Arco Norte	Saída Sul	Total	Participação Saída Sul	Participação Arco Norte
2010	6.130.572	36.343.239	42.473.811	85,6%	14,4%
2011	6.788.768	37.434.748	44.223.516	84,6%	15,4%
2012	8.435.157	46.471.451	54.906.608	84,6%	15,4%
2013	9.649.780	58.425.119	68.074.899	85,8%	14,2%
2014	10.829.571	54.065.655	64.895.226	83,3%	16,7%
2015	17.933.964	66.054.042	83.988.006	78,6%	21,4%
2016	14.309.298	53.806.496	68.115.794	79%	21%
2017	26.496.210	70.341.380	96.837.590	72,6%	27,4%
2018	29.560.193	75.288.619	104.848.812	70,5%	29,5%
2019	36.230.572	77.497.800	113.800.000	68,1%	31,9%

Fonte: adaptado do Portal ANTAQ 2018 & Anuário Estatístico ANTAQ 2019. Elaboração: Cordovil, G., 2020

A Segunda razão, é que da mesma forma que a leitura do curso da soja e milho revela um novo sentido desse fluxo, no interior do território brasileiro, observar novamente a figura 15, igualmente a análise do sentido do fluxo revela os pontos preferenciais de concentração e distribuição no Arco Norte, observar as figuras 10 e 13-B. É nessa análise que se constata o destaque do complexo portuário de Santarém no Arco Norte, e sua relevância para a principal área produtora de soja e milho do Brasil. De acordo com os dados fornecidos pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário – observar as informações da tabela 24 –, o porto de Santarém, dentro do Arco Norte, ocupa a segunda posição na exportação de soja e

milho, com tendência para aumentar o quantitativo de exportação no ano de 2019¹⁴².

Tabela 25 – Exportação pelos portos do Arco Norte 2018*

Porto	Milhões de Toneladas
Itaqui-MA	9,7
Santarém-PA	4,6
Cotegipe-BA	3,8
Ponta da Montanha-PA	3,2
Terfron-PA	2,8

**É necessário frisar que, a ANTAQ não está destacando todos os portos do Arco Norte.*

Fonte: ANTAQ, 2018. Elaboração: Cordovil, G., 2019

A terceira razão, está relacionada ao fato da orla fluvial da cidade de Santarém ser uma área geográfica estratégica¹⁴³ para economia nacional, portanto, a sua importância não se restringe apenas aos interesses econômicos de escoamento da soja e milho, mas, também, revela um potencial econômico para o escoamento das mercadorias produzidas na Zona Franca de Manaus, para o mercado consumidor da região do Centro-Oeste. Diante disso, em razão dos interesses econômicos tanto de escala nacional quanto internacional e os problemas existentes na antiga poligonal, torna-se necessária sua revisão.

A área de influência do porto de Santarém abrange os municípios do médio Amazonas e dos vales dos rios Trombetas e Tapajós, nos estados do Pará e Amazonas, [...]. Com o início das atividades do terminal da Cargill, pode-se afirmar que ocorreu a ampliação de sua área de influência, pois a soja ali escoada provém dos estados de Rondônia e Mato Grosso. Com a completa recuperação da rodovia BR 163 (Cuiabá – Santarém) e da rodovia BR 230, será ampliada a ligação do porto com o estado de Mato Grosso. Outro ganho gerado pela finalização da rodovia é o escoamento da produção da Zona Franca de Manaus para o Centro-Oeste, haja vista que Santarém será uma área de entreposto logístico da zona franca, recebendo comboios fluviais em seu Terminal Rodo-Fluvial (COMPANHIA DOCAS DO PARÁ, 2017, P.27).

¹⁴² A ausência de dados reais referentes a exportação de soja no ano de 2019, pelo porto e Santarém, acontece em razão dos anuários, pesquisas ainda não fornecerem números completos, mas apenas quantitativos do primeiro semestre da safra de soja e milho, mesmo assim já apresenta uma projeção de exportação superior em relação ao primeiro semestre de 2018.

¹⁴³ Ressalta-se que o caráter estratégico não se reduz apenas ao fator das coordenadas geográficas, isto é, ao fato da menor distância entre Santarém e as cidades produtoras de grãos do Mato Grosso e entre Santarém e o mercado externo, mas também pelo fato dos estudos da ANTAQ classificar como boa a navegabilidade no rio Amazonas. Isso foi ilustrado no primeiro capítulo nas tabelas de 01 a 05 e nos quadros de 04 a 09. Parte da orla fluvial e as áreas portuárias II e III de Santarém estão projetadas sobre a várzea do rio Amazonas.

Explicando o problema da primeira poligonal. De acordo com as pesquisas junto a Companhia Docas do Pará-CDP (2017/20), a primeira poligonal cria uma série de obstáculos de ordem econômica e política, em razão de seus limites físicos entrar em conflito com a Lei dos Portos. A Lei dos Portos nº 2.815/13 determina que as áreas organizadas dos portos – representada pela poligonal - sejam públicas. Portanto, não deve constar dentro de sua poligonal propriedades e imóveis sob o domínio de particulares, assim como não pode haver conflitos e indefinições de jurisdição pública sobre a área.

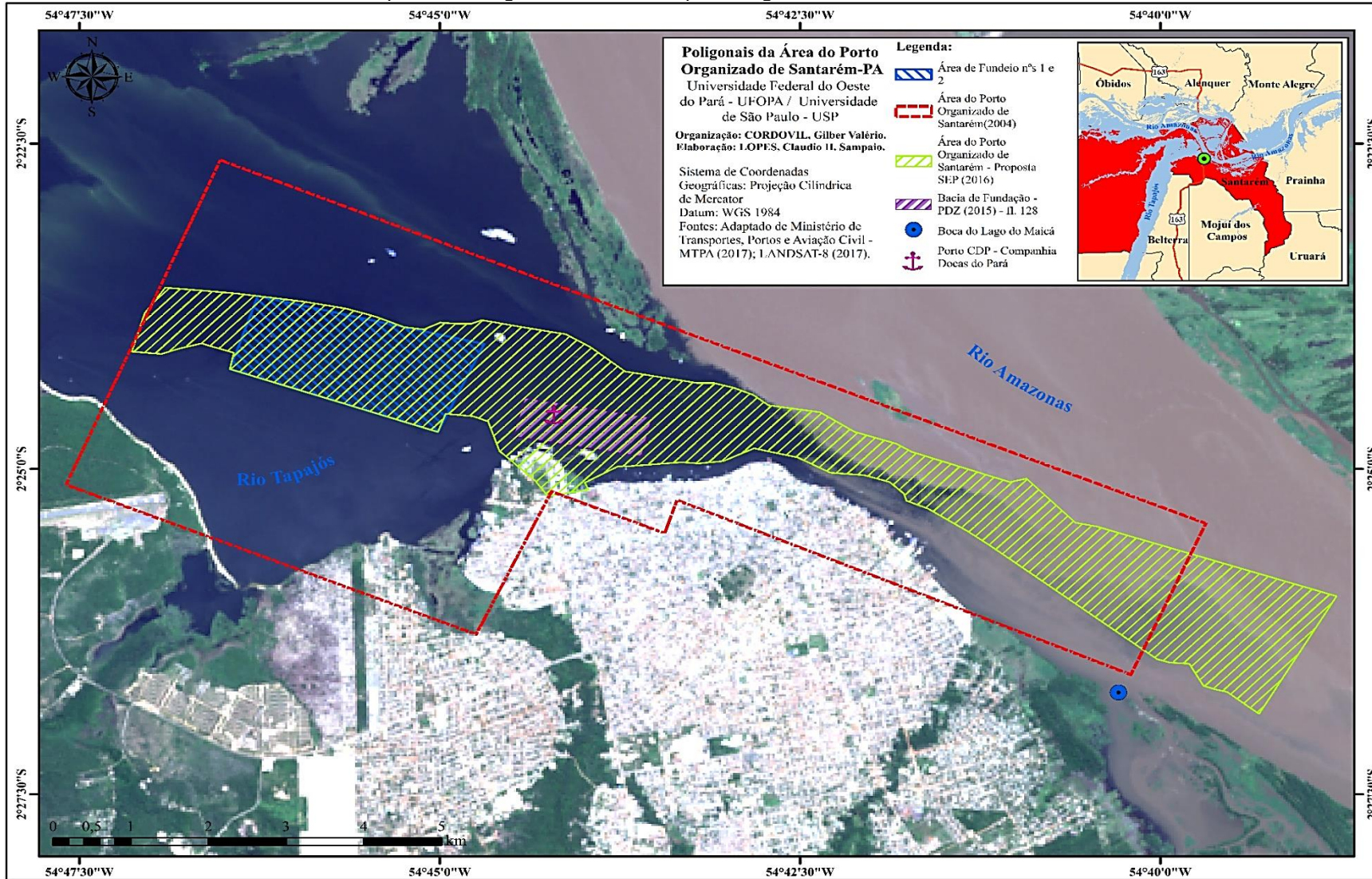
Os mapas 13 e 14 ilustra justamente esses problemas, já que parte de sua área ocupa há trechos da mancha urbana da cidade. Desse modo, os obstáculos assumem as seguintes formas: 1) existência do uso regular de propriedades privadas no interior da área poligonal: hotéis, restaurantes, residências e outros, 2) indefinição de jurisdição de autoridade da administração pública, já que nesta poligonal funciona o museu da cidade, centro cultural, IBAMA, a Universidade Federal, praças, o mercado municipal e o aeroporto, entidades cujas atividades são incompatíveis com a função e responsabilidade da autoridade administrativa portuária, a CDP. Apesar da criação da poligonal constituir-se como medida necessária – porque define a competência de exploração e legislação -, no entanto, por conta dos problemas gerados por ela, torna-se imprescindível a atualização de seus limites. Deste modo, é desencadeado debates de ordem pública, organizado pelas autoridades portuárias¹⁴⁴, com o objetivo de propor uma nova poligonal.

Em vista disso, a União convoca¹⁴⁵ a sociedade local, autoridades portuárias e municipais para participar de debates públicos, com o intuito de discutir propostas de uma nova poligonal, para a área organizada do porto de Santarém. O resultado dos debates é ilustrado no mapa 14. A figura ilustra a sobreposição da proposta sobre a primeira poligonal oficial, igualmente, os novos limites cartográficos dessa proposta eliminam os conflitos político-jurídicos criados pela primeira poligonal. Essa discussão é importante, porque é uma resposta política para os capitalistas produtores de soja e milho e para os interessados em investir na instalação de portos no município santareno. Entretanto, ainda não é uma resposta definitiva.

¹⁴⁴ Neste caso, faz-se referência a Secretaria de Portos da Presidência da República.

¹⁴⁵ Através da portaria nº 274 de 20 de abril de 2016, o Ministro de Estado chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, convoca todos os interessados a participar do procedimento de consulta pública, cujo objeto é a adaptação da área do porto organizado de Santarém, no estado do Pará.

Mapa 14 – Poligonais da área do porto organizado de Santarém – PA



Sabedor do potencial portuário distribuidor de Santarém de soja e milho, e da necessidade de atualizar poligonal, o governo federal publica em 5 de julho de 2019 a portaria nº 509, a qual define os novos limites da nova poligonal da área do porto organizado de Santarém. Porém, mais do que uma atualização, a nova poligonal significa: a) uma resposta política do Estado; b) a segurança jurídica para o capital em circulação e sua territorialização e c) a insegurança para os segmentos sociais que passam a fazer parte da trama de relações, que cria essa segurança jurídica.

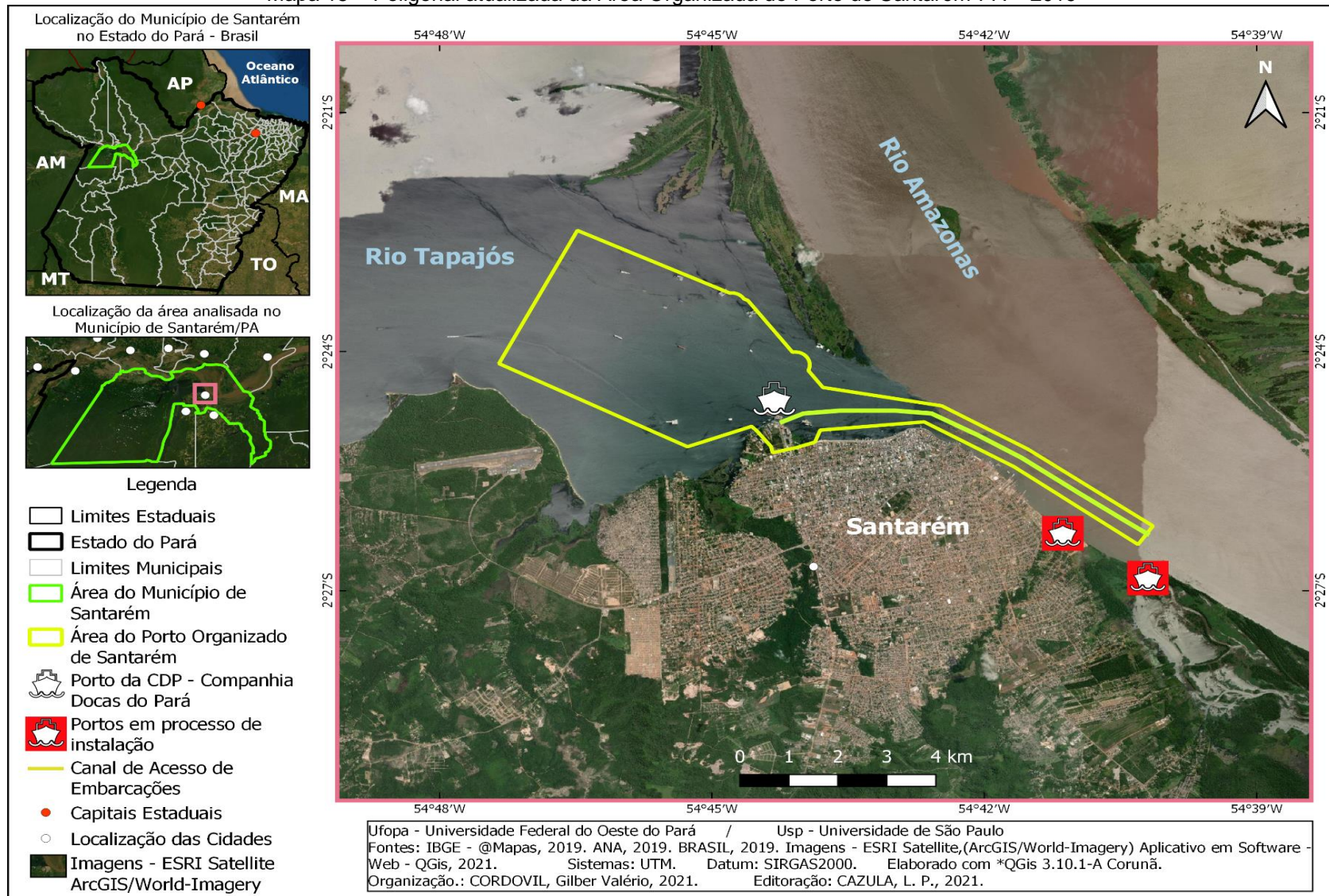
Assim, a proposta de poligonal quase não se estende sobre o continente, a não ser onde a estrutura portuária já existe, definindo com maior clareza os limites geográficos da jurisdição e a área territorial de atuação da autoridade administrativa do porto de Santarém. Essa proposta, diferente da oficial, produz princípios econômicos e políticos de estabilidade, proteção e segurança jurídica, que asseguram a objetivação de interesses particulares, os quais visam instalações portuárias de uso privado, já que a proposta: simplifica questões burocráticas¹⁴⁶; garante o uso e a liberdade do tráfego do canal do rio Tapajós para grandes navios; assegura o fluxo de embarcações entre a foz do rio Tapajós para o rio Amazonas e garante o interesse de uso comum da orla da cidade. Desta forma, adaptando o texto original do Plano Mestre do porto de Santarém, a nova poligonal retira as:

[...] áreas urbanas e o espaço referente à orla da cidade dentro do polígono do Porto Organizado, liberando parte do território e possibilitando à Prefeitura exercer ações sobre a área, de acordo com as definições do Plano Diretor para as zonas portuárias. Essa alteração deixará sob jurisdição da Prefeitura toda a área referente à orla, a passeios, a áreas de lazer, ao cais de arrimo e a pontos de atracação de barcos de navegação regional. A atualização da poligonal é de suma importância e está relacionada tanto ao planejamento e desenvolvimento do Complexo Portuário, quanto a qualificação de infraestrutura urbana por parte da Prefeitura (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - MTPA, 2017, P. 140).

O mapa 15 ilustra a projeção da nova poligonal sobre a orla fluvial de Santarém, mas, para além disso, ele representa a projeção espacial da combinação entre direito e as relações capitalistas, necessárias para o fato ocupar o lugar.

¹⁴⁶ De acordo com a CDP – administração Santarém – a simplificação de questões burocráticas significa: 1) minimiza o conflito normativo; 2) regular o uso da orla fluvial; 3) informar que a instalação de terminais portuários na orla fluvial de Santarém, fora da área poligonal não precisa da autorização da Companhia; 5) informa que a concessão e os arrendamentos de áreas para a instalação portuária, são regulados por ato licitatório da União, em que a ANTAQ é a autoridade competente para realizar os procedimentos licitatórios e, também, de regulação, supervisão e fiscalização das atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário, e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

Mapa 15 – Poligonal atualizada da Área Organizada do Porto de Santarém-PA – 2019



O capital para se reproduzir necessita das mais diferentes escalas de relações e mediações políticas, essa ideia é fundamenta a partir da interpretação do pensamento de Lefebvre, quando este autor traça o seguinte argumento sobre o capital “(...) *ele se serve também de todas as abstrações de todas as formas, aí compreendida a ficção jurídica e legal*” (LEFEBVRE, 2006, p. 474). Por isso que a economia é política, porque ela trata da existência e porque o Estado participa diretamente e decisivamente da distribuição das coisas do espaço pelo território, “*sob a máscara da justiça*” (LEFEBVRE, 2008, p. 121). Mas, mesmo apresentando uma legalidade, por se amparar em alguma lei publicada oficialmente, todavia não significa que a forma como é feita possua caráter moral.

Neste sentido, paralelo aos esforços do governo federal em construir a segurança jurídica para o capital ocupar o lugar, por meio da instalação dos portos, igualmente, observa-se o empenho e a articulação política do governo local¹⁴⁷, desenrolando ações políticas para justificar e viabilizar a ocupação de áreas, localizadas às margens do rio Amazonas, pelo capital.

Como exemplo, desse empenho do poder local, no ano de 2018, a maioria dos vereadores da Câmara do município de Santarém, em assembleia oficial, alteram arbitrariamente o texto original do Plano Diretor¹⁴⁸ já analisado, revisado, atualizado e aprovado na assembleia pública ocorrida em dezembro de 2017. A alteração que contraria a decisão tomada na assembleia de 2017 - manter o artigo 142 semelhante à publicação de 2006 - e que produz os conflitos entre segmentos de classe é referente ao conteúdo do artigo 142, que trata do ordenamento da orla fluvial do município de Santarém no Maicá.

Diante disso, a alteração¹⁴⁹ do texto desse artigo é essencial para dá-se início a produção da segurança jurídica na dimensão local, para qualquer empreendimento capitalista que tenha interesse em investir, capital inicial (D), na orla fluvial de Santarém para a instalação de terminais portuários privados. O quadro 32 apresenta a ideia original, as permanências e alterações do texto original de 2006 e do atual

¹⁴⁷ Com referência ao governo local: destaca-se o legislativo, visto que é este poder que organiza e elabora as leis e o executivo que sanciona as leis elaboradas pelo poder legislativo.

¹⁴⁸ O debate, atualização e aprovado do Plano Diretor Municipal Participativo de Santarém é referente ao texto do documento publicado no ano de 2006.

¹⁴⁹ Segundo a Organização de Direitos Humanos, Terra de Direitos, a inclusão do Lago do Maicá dentro da área portuária III, contrária a decisão popular validada em Conferência Municipal realizada em 2017, para atualização do Plano Diretor Participativo (2006) - após realização de 13 oficinas e seis audiências públicas, nas zonas urbana e rural de Santarém, entre agosto e dezembro do ano de 2017 - e minuta do texto é o resultado da Conferência, apresentada aos vereadores em 2018.

2018, no que se refere a seção XI do Plano Diretor de Santarém, que trata do ordenamento da orla fluvial do município.

Quadro 32 – Plano Diretor Lei 18.051/2006 - (continua)

Seção XI: Ordenamento da Orla Fluvial	
Ano 2006 – texto original	Ano 2018 – texto revisado
Artigo 137. A orla fluvial do Município se ordena da seguinte forma, conforme Mapa do Ordenamento Fluvial do Município de Santarém:	Artigo 142. A orla fluvial do Município se ordena da seguinte forma, conforme Mapa do Ordenamento Fluvial do Município de Santarém:
I – Área de proteção ambiental de interesse turístico e recreativo para balneário – iniciando no limite do Município de Santarém com o Município de Belterra até a ponta da praia do Maracanã;	I – Área para efetivação da proteção ambiental de interesse turístico e recreativo para balneário – iniciando no limite do Município de Santarém com o Município de Belterra até a ponta da praia do Maracanã;
II – Área de Proteção Ambiental – iniciando da ponta da Praia do Maracanã, seguindo até a Rua da Maracangalha, à montante do Cais do Porto localizada no bairro do Maracanã;	II – Área para efetivação da proteção ambiental - iniciando da ponta da Praia do Maracanã seguindo até a Rua Maracangalha, à montante do Cais do Porto localizada no bairro do Maracanã;
III – Área portuária I – iniciando da Rua da Maracangalha, seguindo até a Travessa Professor Carvalho, localizada no bairro de Fátima;	III – Área portuária I – iniciando da Rua Maracangalha, seguindo até a Travessa Professor Carvalho, localizada no bairro de Fátima e será destinada ao turismo, projetos históricos, arqueológicos, pesca, transporte de embarcações de carga e passageiros, de pequeno e médio porte, com trânsito intramunicipal.
IV – Área de uso paisagístico-recreativo – iniciando da Travessa Frei Ambrósio, seguindo até a Avenida Borges Leal, localizada no bairro da Prainha;	IV – Área de uso paisagístico-recreativo – iniciando da Travessa Frei Ambrósio, seguindo até a Avenida Borges Leal, localizada no bairro da Prainha;
V – Área portuária II – iniciando da Avenida Borges Leal, seguindo até o limite da área de proteção ambiental do Maicá;	V – Área portuária II – iniciando na Avenida Borges Leal, seguindo até o limite da área de proteção ambiental do Maicá, sendo destinada ao turismo, pesca, transporte intramunicipal, intermunicipal e interestadual de embarcações de carga e passageiros.
VI – Área de Proteção Ambiental do Maicá – iniciando do furo do Maicá seguindo até a Comunidade Fé em Deus, na Região do Ituqui;	VI – Área para efetivação da proteção ambiental do Maicá – iniciando do furo do Maicá seguindo até a Comunidade Fé em Deus, na região do Ituqui;

Quadro 32 – Plano Diretor Lei 18.051/2006 - Seção XI: Ordenamento da Orla Fluvial (conclusão)

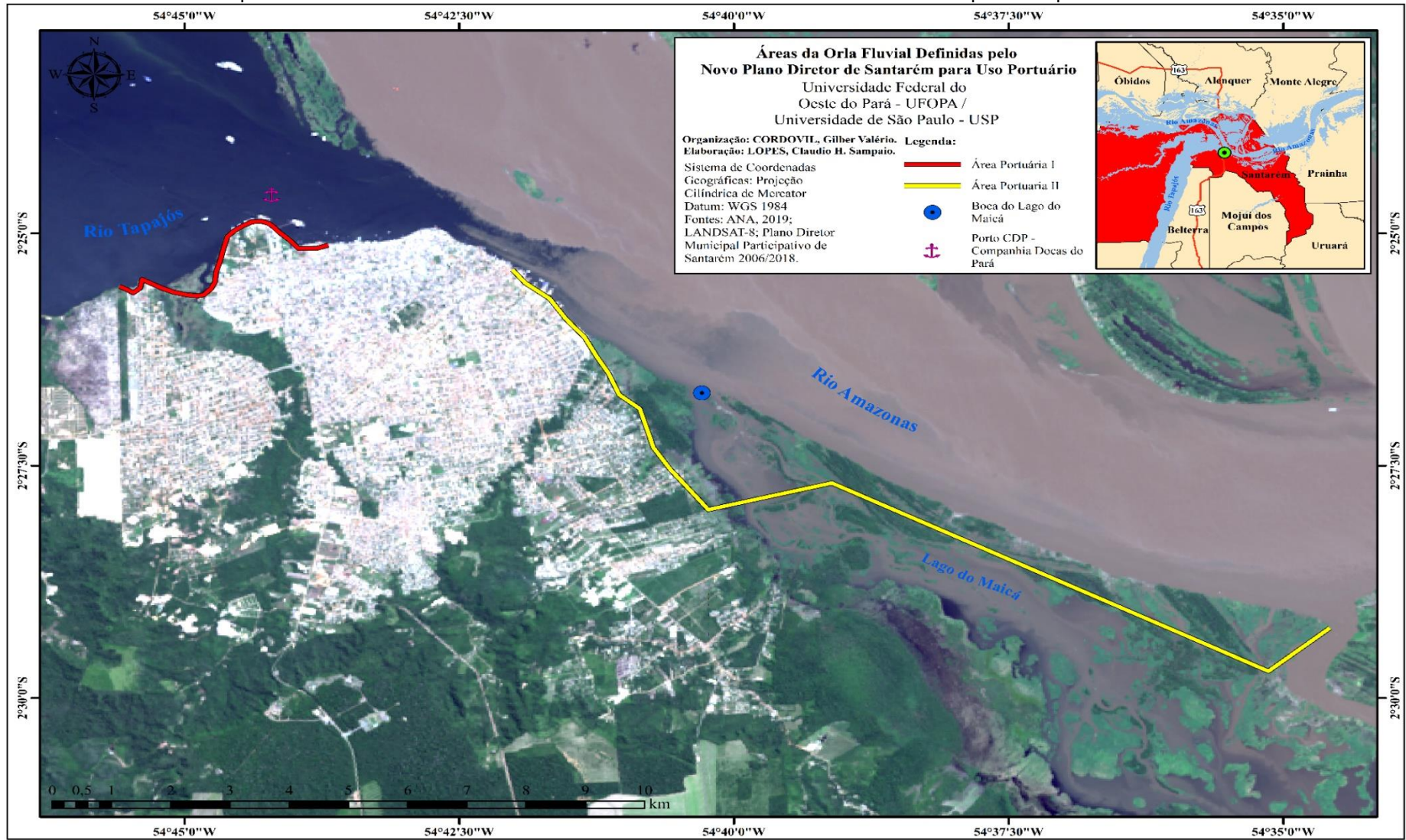
Seção XI: Ordenamento da Orla Fluvial	
Ano 2006 – texto original	Ano 2018 – texto revisado
VII - Área portuária III – a partir da Comunidade Fé em Deus, na região do Ituqui até o limite com o município de Prainha.	VII – Área portuária III - destinada para instalação de empreendimentos de grande porte e impacto ambiental.
Parágrafo único – O Poder Executivo deve apresentar estudos circunstanciados sobre a orla fluvial da cidade, em um prazo de 24 meses, a contar da data da publicação desta Lei.	<p>§ 1º - A área de abrangência portuária III será definida após estudo elaborado por equipe técnica composta por equipe multidisciplinar que será formada de forma paritária por membros da sociedade civil e do poder público, que deverá cumprir os trabalhos no prazo de 12 meses.</p> <p>§ 2º - Todo o estudo deverá ser realizado garantindo o direito de consulta, previsto na Convenção 169 da OIT, que será realizada respeitando os protocolos comunitários de consulta, de povos indígenas, quilombolas e todas as comunidades tradicionais localizadas na área impactada.</p>

Fonte: Plano Diretor do Município de Santarém 2006, 2017 e 2018. ; Elaboração: Cordovil, G., 2020

As pesquisas, análise e interpretação dessa alteração do texto original do Plano Diretor Municipal de Santarém permitiu o alcance da seguinte compreensão:

- 1) O novo documento estabelece diretrizes de uso da orla fluvial, no qual são definidas as áreas da orla do município de Santarém para uso e expansão portuária, observar as ilustrações do mapa 16.
- 2) Edificar fundamentos jurídicos para a instalação de portos de grandes impactos na cidade, ou seja, construir no lugar, o ordenamento da orla fluvial, em que fique claro os limites físicos das áreas portuárias no município, mas não somente isso, as pesquisas apontam para a necessidade de construir uma fundamentação jurídica e normativa local, para proteger e dar o direito de apropriação e uso da natureza aos grupos econômicos, interessados em explorar a região por meio da instalação de terminais portuários de uso privado de granéis sólidos ou líquidos; estações de transbordo de cargas ou qualquer outra infraestrutura particular articulada a esses terminais no Lago do Maicá, que, segundo o mesmo Plano Diretor, é definido juridicamente como uma área de preservação ambiental.

Mapa 16 – Áreas da orla fluvial definidas no Plano Diretor de Santarém atualizados para uso portuário – 2018



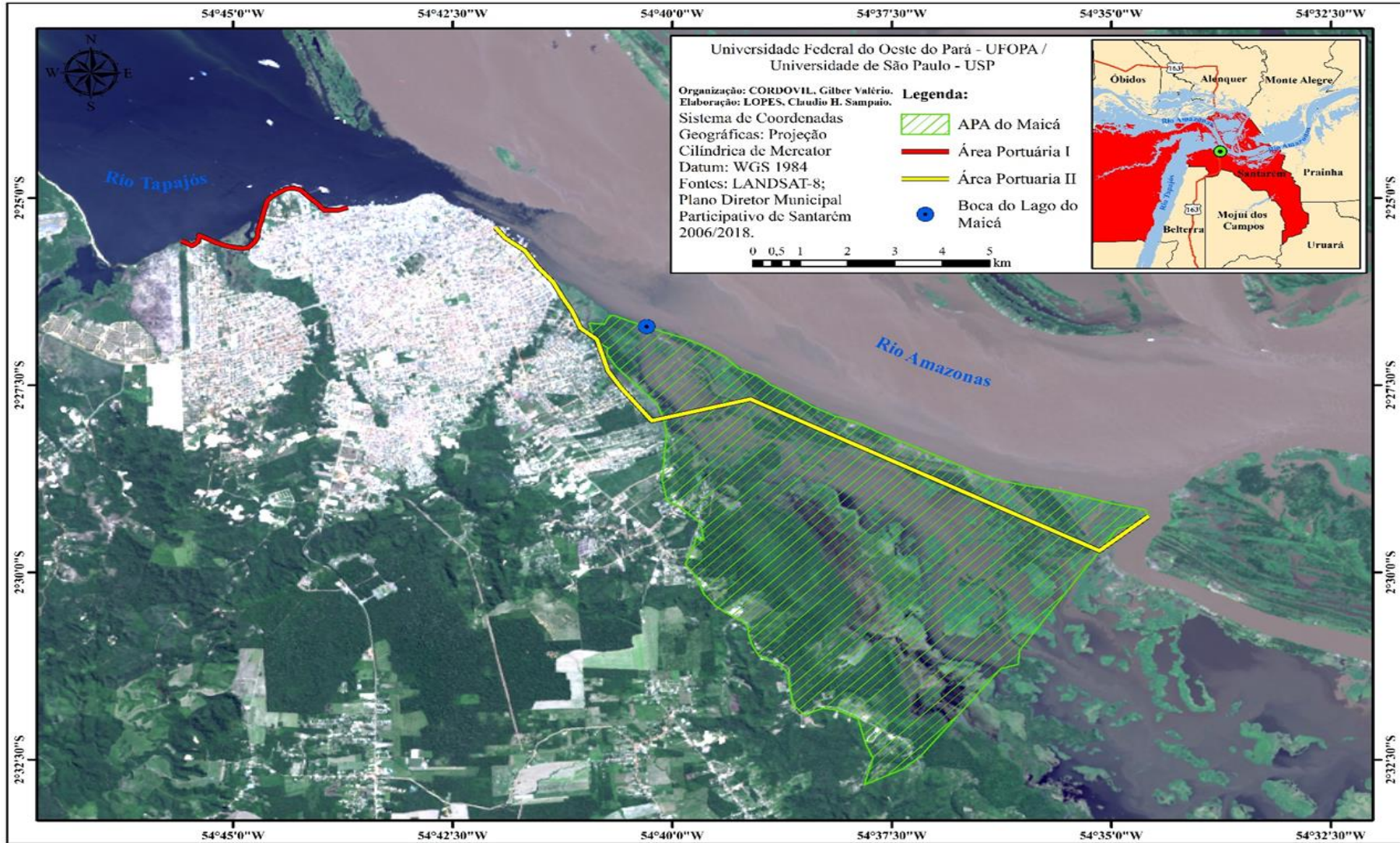
O mapa 16 ilustra a política de ordenamento local da orla fluvial do município de Santarém, projetada sobre o território do município, especificamente sobre às margens dos rios Amazonas e Tapajós, definindo parte da orla fluvial da cidade como área para uso portuário I e II, mas não somente isso, visto que essa política assegura uma área para expansão portuária.

- 3) Projetar uma sobreposição de escalas geográficas, especificamente, na grande área de influência do Lago do Maicá, isto é, arquitetar fundamentos jurídicos¹⁵⁰ que permitam a sobreposição legal dos interesses particulares de escala nacional, que é representada pela área portuária sobre os interesses comunitários e coletivos de escala local, representado pela Área de Proteção Ambiental-APA do Maicá – mapa 17 –. Esta APA foi prevista no Artigo 137 do Plano Diretor de 2006, entretanto, a proposta só foi aprovada no projeto de Lei Ordinária nº 741/2016¹⁵¹. Dentre as razões que justificam a criação dessa APA estão: é uma área de reprodução e berçário de várias espécies de peixes e é fonte de renda e alimento para povos indígenas, comunidades quilombolas, ribeirinhos e moradores de bairros que pescam, caçam e coletam de forma sustentável. De acordo com as pesquisas de campo a luta pela regulamentação dos limites físicos da APA do Maicá não envolve somente a proteção da biodiversidade animal, mas, também, a proteção do modo de vida histórico e tradicional dos sujeitos que habitam e são influenciado pelo Maicá, contra os grandes empresários vinculados aos projetos de instalação portuária. O resultado disso é a combinação conflitante entre direitos de existência e direito de propriedade, como é possível verificar no quadro 33.

¹⁵⁰ É importante ressaltar que nesta pesquisa fundamentos jurídicos e segurança jurídica, apesar de próximas, são coisas distintas. Neste caso, entende-se para este trabalho que o fundamento jurídico são as circunstâncias existentes em Lei – argumentos – que qualificam a legitimidade do fato ou pretensão de um sujeito. A segurança jurídica é a certeza da existência de fundamentos jurídicos. Todavia, ambos existem a partir de um conjunto de formulações legais distintas (quanto ao objetivo) e complementar (normatizar e regular), o qual é conhecido como Leis.

¹⁵¹ Apesar dessa proposta ter sido aprovada, entretanto, no texto do Plano Diretor de 2017 (quadro 33), as alterações não aparecem, isto é, o texto permanece igual ao de 2006. De acordo com o projeto nº 741/2016 a extensão territorial da APA diminui consideravelmente em relação à área prevista no Plano Diretor de 2006.

Mapa 17: Sobreposição da área portuária II no lago e na APA do Maicá – 2018



O mapa 17 ilustra a representação espacial da política de revisão do Plano Diretor do Município de Santarém, referente ao tema mais polêmico desse documento: a expansão da área portuária II sobre o Lago e a Área de Proteção Ambiental do Maicá.

- 4) Controlar os indivíduos, isto é, é um instrumento que serve de fundamentação jurídica para as autoridades políticas locais questionar o comportamento e ações de movimentos sociais futuros. Neste caso, as pesquisas apontam que o novo ordenamento da área do Maicá, e sua regulamentação, não significa apenas uma estratégia política local para definir e legitimar juridicamente o uso do potencial portuário dessa área, reservando-a, em forma de Lei, para instalação de portos. Para além disso, foi constatado que, ao ordená-la dessa forma, o plano diretor resguarda-a juridicamente, em razão de criar uma regra que protege em forma de Lei, contra possíveis condutas de movimentos sociais, que no futuro possam produzir nessa área ocupações espontâneas de habitação.
- 5) Localiza a instalação de grandes terminais portuários dentro da zona de expansão da cidade, que corresponde ao adensamento urbano ao longo da PA 370 (Curuá-Una), cujo entorno dessa rodovia é marcado pela produção capitalista da soja e milho. Essa ação política mobiliza e desconcentra a instalação de portos de grande impacto e movimentação de cargas da área central para a área periférica da cidade, definindo que o lugar para a instalação desse tipo de porto não é mais o entorno do centro da cidade. Nesta nova área é comum observar, a produção das condições materiais da vida baseada na relação sociedade-natureza e no uso comum da natureza, o quadro 33 ilustra essa compreensão. Entretanto, essa normatização local também é necessária para que ocorra a combinação com o Projeto Orla do governo federal¹⁵².

¹⁵² O projeto Orla é retomado em Santarém no ano de 2017 com a liberação de recursos do Ministério da Integração Nacional para a prefeitura de Santarém. No projeto é previsto obras de urbanização, que visam a recuperação e ampliação de sua infraestrutura em prol da economia local: turismo e comércio, obras de saneamento e, sobretudo, obras portuárias de pequeno porte para fortalecer a integração regional entre Santarém com os municípios vizinhos.

Quadro 33 – A grande área do Lago do Maicá, entre: a condição espacial e a condição de Existência

Área Portuária	Área de Proteção Ambiental
A sua constituição é destinada para atender a instalação de empreendimentos de grande porte e impacto ambientais.	A sua implantação atende a uma finalidade ampla de preservação, que abrange toda a área e todos os atributos abióticos e bióticos nela existentes, assim como bens estéticos e culturais.
Seu uso é de caráter e interesses econômicos, com tentativa de uso sustentável.	É uma área que desde a sua constituição já nasce como uma espécie de unidade de conservação do tipo “uso sustentável”.
A instalação de grandes empreendimentos portuários afeta a existência das populações humanas em seus aspectos: simbólico, trabalho e moradia. Assim como espécies animais em seu habitat.	Por apresentar um caráter de proteção genérico mantém a existência das populações humanas locais em seus aspectos: simbólicos, trabalho e moradia. Ao garantir as condições materiais de existência. Assim como também preserva espécies animais.
Movimentação intensa de mercadorias, força de trabalho, equipamentos, dinheiro e outros. Uso de equipamentos complexos (guindastes, empilhadeiras etc.).	Movimentação pequena de produtos para o próprio consumo obtidos através de ferramentas tradicionais de pesca, coleta e caça.
Proposta de progresso e desenvolvimento econômico para o lugar.	Assegura em forma de lei o envolvimento que existe entre sociedade e natureza.
Produz outra paisagem.	Mantem a paisagem original.
Produz a relação sociedade-espaco.	Preserva a relação sociedade-natureza.
Circulação ampliada do capital.	Circulação simples.

Fonte: trabalho de campo 2019/20 & Lei 9.985/00. ; Elaboração: Cordovil, G.

A análise do estabelecimento da área portuária II e III e da constituição da Área de Proteção Ambiental, ambas contidas no Plano Diretor do município, sendo esta última fundamentada no Artigo 225¹⁵³ da Constituição Federal de 1988, na Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981) e na Lei nº 9.985/2000, que estabelece o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC, permite compreender dois movimentos inversos do direito. Os quadros 32 e 33

¹⁵³ No próprio Artigo 225 da Constituição Federal Brasileira é possível interpretar como o direito não é uma coisa exata, no seu caput se encontra a sua ideia principal: “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”, porém em seu desenvolvimento se observa os desdobramentos do direito, em especial o inciso IV: “exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade”. Percebe-se que o direito contido no caput não é absoluto, isto é, não se tem uma definição da conduta a ser seguida para o alcance o estado de coisa ideal.

ilustram justamente esse paradoxo do direito. O primeiro, uma ação política de escala local assegurando o direito dos interesses da produção econômica nacional e, o segundo, uma ação política de escala nacional que assegura o direito de um ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações do lugar, no qual ela toma forma territorial.

É importante ressaltar que a legislação local não é o suficiente para se sobrepor a uma legislação federal¹⁵⁴ e, assim, garantir a segurança jurídica. Neste caso, assim como a União cria e desenvolve leis para assegurar a proteção ambiental de determinadas áreas, de igual forma, essa mesma pessoa jurídica, na forma do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), define os procedimentos e os critérios para o licenciamento ambiental, no que se refere a instalação de atividades econômicas de elevado impacto em Áreas de Proteção Ambiental. Este ato político é o fundamento jurídico federal legal dentro da Política Nacional do Meio Ambiente capaz de conceder localização, instalação, ampliação e operação de empreendimentos e atividades econômicas nessas áreas. É necessário frisar que toda e qualquer atividade econômica, de elevado impacto ambiental e social, também, é obrigada a submeter-se à Lei nº 5.887/1995, a qual é a Política Estadual de Meio Ambiente do estado do Pará. Esta Lei pode ser interpretada como segurança jurídica.

Por certo, a economia capitalista, além de se apresentar numa escala mundial/nacional é também política¹⁵⁵, por isso, não há como ela desatrelar-se do Estado. Durante o trabalho de campo, junto aos segmentos de classe do entorno do Lago do Maicá, foi possível, a partir de entrevistas, fazer a seguinte análise sobre o Estado: ao planificar, ou melhor, planejar e regular, o uso da orla fluvial do município, por meio da mediação de instituições e órgãos de ordem local, estadual e nacional para produzir a segurança jurídica que favorece as condições de apropriação e de trabalho, fundamentadas na relação capitalista de produção, paradoxalmente, ele estabelece uma insegurança jurídica ambiental e social local,

¹⁵⁴ Em pesquisa de campo constatou-se que o Plano Diretor de Santarém não concede força política e jurídica legal aos sujeitos para se sobrepor as Áreas de Proteção Ambiental, haja vista que fazem parte de uma Política Nacional do Meio Ambiente, portanto, criadas pela União.

¹⁵⁵ A luz do capitalismo, a economia é política, pois entende-se que a constituição da propriedade privada, a circulação de mercadorias e a expansão das forças produtivas, precisam de segurança jurídica, isto é, da mediação e combinação das instituições de Estado e suas legislações de diferentes escalas geográficas.

em razão de combinar, no mesmo tempo e espaço, atividades de produção de alto impacto com atividades produtivas de baixo impacto ambiental e social.

Assim, é inquestionável, por ser evidente, empiricamente, que o capital não busca a posse de determinadas áreas, ele busca transformar áreas de uso comum e coletivo¹⁵⁶ em propriedade. Neste sentido, a segurança jurídica, para além de revelar a combinação, entre direito e a velocidade de expansão da economia capitalista, também, revela o desenvolvimento histórico de um sistema legal e institucionalizado, que regulamenta e defende a existência da propriedade capitalista, fundamento social essencial para todas as atividades e relações de produção baseadas em princípios capitalistas.

Novamente reafirma-se que o fato ocupa o lugar, mas ressalta-se que o fato capitalista não restringe-se ao fato da posse. Essa ocupação apresenta uma motivação econômica, à vista disso, ela origina-se a partir da contradição da própria produção localizada em um determinado lugar, como foi demonstrado, no início deste tópico e no capítulo anterior, entretanto, as constatações verificadas durante as pesquisas apontam que essa ocupação é política, em razão de se construir – tempo – e constituir – juridicamente – a propriedade. Assim, a propriedade é um direito moderno instituído, aplicado no lugar, como foi demonstrado nos parágrafos acima durante o debate sobre segurança jurídica. Desse modo, tem-se a superação da posse pela propriedade.

De forma prática, isso representa a metamorfose do uso e da apropriação da natureza, bem como a sucessão da história e um fato histórico. Assim, o que se tem agora é uma posse institucionalizada, a propriedade. Essas ações, quando tomam forma prática, auxiliam a produção das condições materiais para o desenvolvimento das forças produtivas no lugar. É justamente isso que aconteceu na Vera Paz, e o que está acontecendo no Lago do Maicá, no território de Santarém. O estudo e análise dessas áreas do território de Santarém, afetadas pela ocupação do capital, são exemplos empíricos de que além da economia capitalista ser política é também uma econômica, cuja circulação se realiza em espiral, isto é, em seu movimento perpétuo, no qual é necessário a expansão das forças produtivas, a transformação do trabalhador e a constituição da propriedade privativa da terra e a metamorfose da natureza.

¹⁵⁶ Como exemplo, é coerente citar o que aconteceu com a área da praia da Vera Paz, e o que está em processo na grande área de influência do Lago do Maicá.

Cumprido todas essas etapas anteriores do processo, o fato adquire forma e extensão, isto é, transforma-se em trabalho objetivado e, por conta disso, torna-se cartografável. É seguindo esse percurso que a Cargill e EMBRAPAS¹⁵⁷ chegam à Santarém¹⁵⁸. É importante fazer um destaque, pois a chegada dessas duas empresas, vinculadas à agricultura capitalista da soja e milho, acontece em dois momentos distintos: a primeira chega no final da década de 1990 e a segunda no início da década de 2010, todavia, ambas são “congruentes”, porque estão vinculadas ao mesmo fato, a crise da produção da soja e milho da região Centro-Oeste do Brasil. Da mesma forma que elas exemplificam o ajuste espacial¹⁵⁹, de igual forma, revelam o seu papel, ou seja, são componentes de um mesmo sistema de troca territorial.

Mesmo com a construção do terminal portuário de granel sólido vegetal da empresa Cargill, entre os anos de 2000 e 2003 e sua ampliação entre os anos de 2014 e 2017, bem como a construção do terminal de transbordo de granéis sólidos de vegetal no distrito de Miritituba, no município de Itaituba-PA, ainda é necessário ocupar novas áreas em Santarém para que haja uma aproximação de equilíbrio entre produção, realização e troca.

É por essa razão que se projeta a construção do terminal de exportação de granel sólido da EMBRAPAS – porto do Maicá – no município de Santarém. Lembrando, que todos os terminais portuários de grandes impactos objetivados, e em processo de objetivação, citados nesse tópico, acontece em função da produção da soja da região do Centro-Oeste. No entanto, com a construção do porto da EMBRAPAS, estima-se que este evento é um estímulo a expansão de novas áreas de produção de soja e milho, tanto em Santarém, quanto em Belterra e Mojuí dos Campos. Apesar do porto

¹⁵⁷ É importante ressaltar que a Cargill existe de forma objetiva na cidade de Santarém, porque ocupa uma área por meio de sua estrutura portuária, todavia, a EMBRAPAS por questões jurídicas, ainda não objetivou sua estrutura portuária no lago do Maicá, entretanto, mantém-se no processo de instalação, ressaltando que a constituição da propriedade da terra já existe.

¹⁵⁸ Em conversa informal, segundo membro do Ministério Público do Estado do Pará, a hipótese é que a EMBRAPAS seria apenas uma ponta de lança de instalação de grandes portos na grande área do Lago do Maicá, afinal de contas, alguém tem que desbravar.

¹⁵⁹ O ajuste espacial é a teoria desenvolvida por David Harvey (2005), para explicar, a partir da perspectiva marxista, a superação das crises do modo de produção capitalistas, que são geradas pela própria contradição da produção capitalista. Neste caso, a mobilidade espacial das forças produtivas, da força de trabalho para os países ou regiões periféricas seria a alternativa para a solução das crises de superacumulação que afetam a reprodução do capital. Essas novas áreas dotadas por uma condição espacial viabilizariam a retomada da acumulação capitalista em escala nacional e internacional.

da EMBRAPAS, no Lago do Maicá, ainda não estar objetivado¹⁶⁰, fato que produziria uma outra paisagem nesse lugar, todavia, entende-se que a sua instalação está dentro do processo histórico, isto é, cumprindo etapas.

É inegável a presença do processo histórico no ato de ocupação e apropriação da natureza, tanto pela Cargill, quanto pela EMBRAPAS. Nesta feita, cumprir cada uma das etapas desse processo, até o alcance do todo, implica numa necessária mudança qualitativa, melhor dizendo, a sucessão do que existia, pois, de acordo com as pesquisas de campo, isso é representado pela objetivação. Além disso, foi identificado, durante as investigações, outro componente de ocupação, tão importante quanto o cumprimento das etapas do processo. O que se coloca em questão é o discurso do desenvolvimento. No tópico abaixo a pretensão é justamente apresentar as contradições e os impactos local desse discurso.

4.2 As contradições do fato: o processo e as tramas

Será a objetivação o fato? Será a objetivação mais importante que o processo e as tramas? Ou a objetivação é o resultado das tramas desenvolvidas em processo? Aqui está a dialética. A compreensão de todo o processo que envolve o porto no Maicá é muito mais consistente que a objetivação do trabalho, pois é no processo que se desenvolve as tramas de relações que objetivam o fato. O fato não se resume ao trabalho objetivado, este último é o resultado das tramas que existem por trás do objeto.

É importante lembrar que, o fato ocupa o lugar! Mas para tornar-se real, é necessário o movimento do capital, isto é, da produção. Todavia, ele só se realiza na circulação, assim como as metamorfoses, os impactos e as contradições espaciais. Sem dúvida nenhuma é muito mais fácil entender a ocupação do lugar a partir da objetivação do trabalho, isto é, quando o fato assume uma forma arquitetônica localizada. É diante dessa constatação que se ressalta e entende-se o poder da dialética, neste caso antes do fato assumir uma aparência, ele já está presente no lugar. A trama de relações desenvolvidas e projetadas no lugar é real, assim como o

¹⁶⁰ As obras de instalação do porto da EMBRAPAS foram suspensas pela justiça federal, em razão de infrações ambientais cometidas pela empresa durante o cumprimento da legislação ambiental, referente aos pontos da Lei nº 9.985/2000 que tratam do licenciamento ambiental.

processo, o sujeito e a propriedade privada. Assim como, também, é real que por trás da objetivação do capital existe uma geografia.

As pesquisas apontam que para entender as contradições e os impactos ocasionados pelo fato no percurso de ocupação do lugar, a análise não deve reduzir-se ao objeto, isto é, aos portos, mas deve estender-se a uma percepção espacial, visto que o fato não está isolado, mas em relação direta com outros elementos espaciais existentes no lugar. É importante lembrar que, a instalação do porto da EMBRAPS está decorrendo dentro do processo, neste momento a propriedade da terra já existe, assim como atos políticos e jurídicos, o que ainda não tem de fato é o resultado, o trabalho objetivado.

Inicia-se esse debate, a partir da identificação da contradição contida no discurso de ocupação do fato, o desenvolvimento. É bastante coerente nessa análise pensar a ideia de desenvolvimento, não como um estado social ideal, em que, por sinal, é sempre essa ideia que está presente no discurso divulgado, quando um grupo político-econômico pretende tornar real um evento econômico de base capitalista em um determinado lugar.

O slogan que geralmente transmite-se é que a mudança trará progresso para o lugar e, conseqüentemente, dando a sociedade a chance de evoluir. O que se projeta na mente é a propaganda de um mundo melhor, cheio de potencialidade e oportunidades para ser agregado ao cotidiano do povo, sendo o carro chefe as oportunidades de emprego¹⁶¹. Dessa forma, constatou-se em pesquisa (2020), que quando apropriado e empregado para atender interesses particulares, o termo desenvolvimento torna-se muito mais slogan do que um conceito, muito mais orientador da opinião pública e do comportamento da sociedade, potente o bastante, até mesmo, para justificar intervenções no território.

Mas o que se oculta é que o desenvolvimento é algo externo, o qual chega para civilizar o lugar, como se o lugar precisasse disso. Neste caso, o desenvolvimento, como algo externo, significa a quebra ou a negação do envolvimento existente entre sociedade e natureza, e entre homem-homem, que

¹⁶¹ Durante trabalho de campo, ao questionar alguns entrevistados sobre o porquê do atrelamento do termo emprego à fala de desenvolvimento, ambos vinculados à instalação do porto da EMBRAPS, algumas respostas permitiram a seguinte interpretação: porque, como todo slogan, isso é fácil de ser memorizado e lembrado, também é a estratégia usada para afirmar, na percepção da sociedade local, que na mudança somente ocorrerá fatos positivos, de bem-estar. Dessa forma, entende-se que há uma ruptura entre teoria e prática, por isso que esse discurso alimenta conflitos.

historicamente existe no lugar. Assim, o que está em jogo, por exemplo, na área de influência do Maicá, é a quebra da autonomia dos povos e comunidades que ali habitam, principalmente a alimentar, habitação e circulação. De acordo com a percepção dos segmentos de classe esta é a realidade contraditória, que o desenvolvimento proposto na instalação do porto da EMBRAPs, carrega em seu projeto. O funcionamento do porto não pode afetar a liberdade desses segmentos de classe.

O que nós defende é uma coisa que pertence ao nosso povo que é a floresta, que é a Amazônia, que é os nossos lugares sagrados, que é os nossos lagos, nossos igarapés, isso faz parte de nossa vida. Isso é o nosso coração que está em jogo e nós sempre vamos se opor contra esse porto, seja aonde for, mas se depender de nós, nós não vamos deixar isso acontecer dentro do nosso lago que é uma diversidade muito importante. O porto é uma cerca¹⁶² enorme, é tipo uma cerca onde você não vai ter mais espaço, você não vai ter mais controle de nada, porque você não vai ter mais acesso, isso vai deixar nós, por exemplo, mermo que entrar dentro de uma cerca e se fechar uma porteira, isso tá muito claro que é um descaso enorme pra toda essa população, todos esses indígenas, ribeirinhos, quilombolas que sobrevivem desse lago. [...]. *O desenvolvimento pra nós é aquele desenvolvimento que faz as pessoas viver.*¹⁶³ (grifo nosso).

A parte final da fala do entrevistado lembra o pensamento de Sen (2000), o qual afirma que o desenvolvimento tem que ser apreendido para além de um crescimento econômico; o qual não pode ser reduzido a mensuração da renda ou riqueza, assim como ele não pode provocar a privação ou negação da liberdade – autonomia – dos indivíduos. Neste caso, “O desenvolvimento tem de estar relacionado sobretudo com a melhora da vida que levamos e das liberdades que desfrutamos” (SEN, 2000, p. 29), para o autor, o fim último do desenvolvimento não é o crescimento econômico, verificado na renda e na riqueza, mas no bem-estar do indivíduo. Dessa forma, o desenvolvimento anunciado, por exemplo, pela EMBRAPs não pode impor limitações à forma de viver dos segmentos de classe, que usam o Lago do Maicá, isso é contraditório. Caso eles não alcancem seu objetivo de sobrevivência, isso tem que ser decorrente de suas próprias limitações técnica ou imposição da natureza.

¹⁶² A construção da ideia de cerca, levantada pelo entrevistado, fundamenta-se no fato de parte da estrutura do porto sobrepor-se à boca do Lago do Maicá, que é justamente a “porta” de entrada e de saída utilizada pelos habitantes, para ter acesso às suas comunidades, aldeias e, também, por onde eles escoam seus produtos como peixe e frutas, até as feiras livres da cidade de Santarém. A imagem 20 A, apresenta esse pensamento.

¹⁶³ Informação verbal obtida por meio de entrevista durante trabalho de campo no mês de março de 2020.

A contradição do fato continua em sua relação com a natureza, isso porque ao analisar o EIA/RIMA da EMBRAPS, é possível confirmar o raciocínio teórico de Altvater (1995), o preço da riqueza capitalista é a pilhagem da natureza. Inquestionavelmente, o grande impacto no Lago do Maicá acontece em razão dele servir como meio de valorização do capital. A relação capital-natureza não tem como se furtar dos prejuízos para meio ambiente. A análise das ações pensadas para a construção do porto confirma que pensar de maneira inversa é mergulhar numa concepção idealista produzida pela economia capitalista. A análise da imagem 17 elucida esse pensamento.

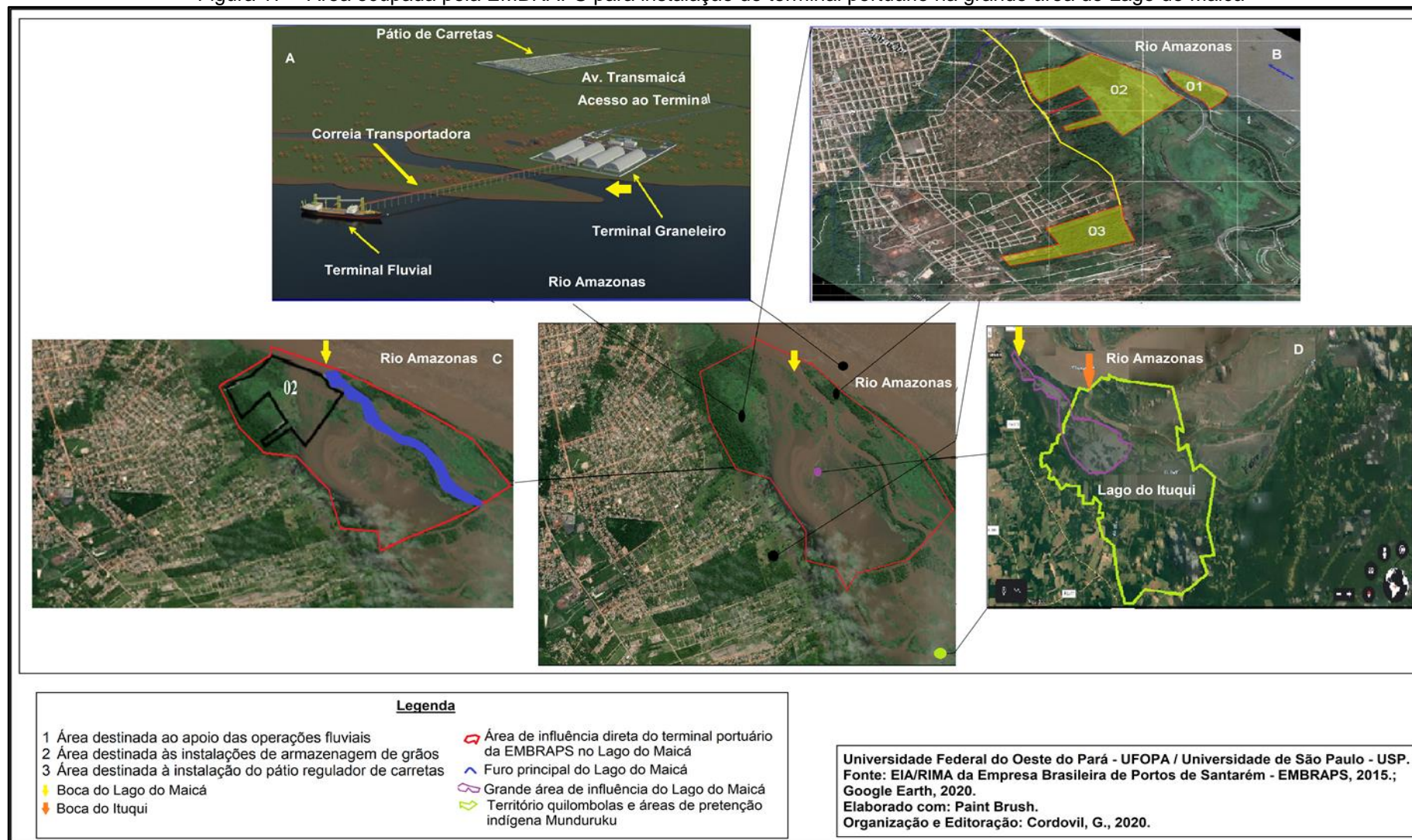
De acordo com o layout da EMBRAPS – imagem 17: B-2 –, a estrutura do terminal graneleiro está justamente projetada para ser construída sobre o Lago do Maicá. Todavia, baseado em seu EIA/RIMA, e em trabalho de campo (2020), constatou-se que para este terminal ser construído, para poder abastecer os navios no terminal fluvial – imagem 17: B-1 – é necessário que essa área seja aterrada, por tratar-se de terras baixas, periodicamente inundáveis, localizadas na várzea do rio Amazonas. O problema identificado pelos segmentos sociais e confirmado a partir da sobreposição de imagens – 17 C –, verifica-se que com o aterramento, parte do volume de água do rio Amazonas, que entra para formar o Maicá, principalmente no período de cheia, vai ser bloqueada.

A reflexão que se faz é: o Amazonas é um rio que transporta muitos sedimentos, neste sentido, ao se combinar os seus sedimentos com os outros, oriundos do aterramento, supõe-se que ocorrerá o assoreamento do lago, que combinado com a redução de entrada de volume de água, diminuirá o corpo d'água do Maicá, afetando a reprodução de peixes e, até mesmo, a circulação de pequenas embarcações locais.

Com base nas pesquisas este fato afeta diretamente a autonomia das populações, que tem na atividade da pesca um meio de sobrevivência. Problema semelhante é o que está acontecendo na construção do porto da ATEM'S¹⁶⁴ Distribuidora de Combustíveis. O aterramento de áreas alagadas para a construção de seu porto, destruiu um ambiente ecológico que servia, historicamente, como local de pesca para muitas famílias do entorno do Maicá.

¹⁶⁴ As obras de instalação do porto da ATEM'S foram suspensas pelo Ministério Público Federal e Estadual.

Figura 17 – Área ocupada pela EMBRAPs para instalação do terminal portuário na grande área do Lago do Maicá



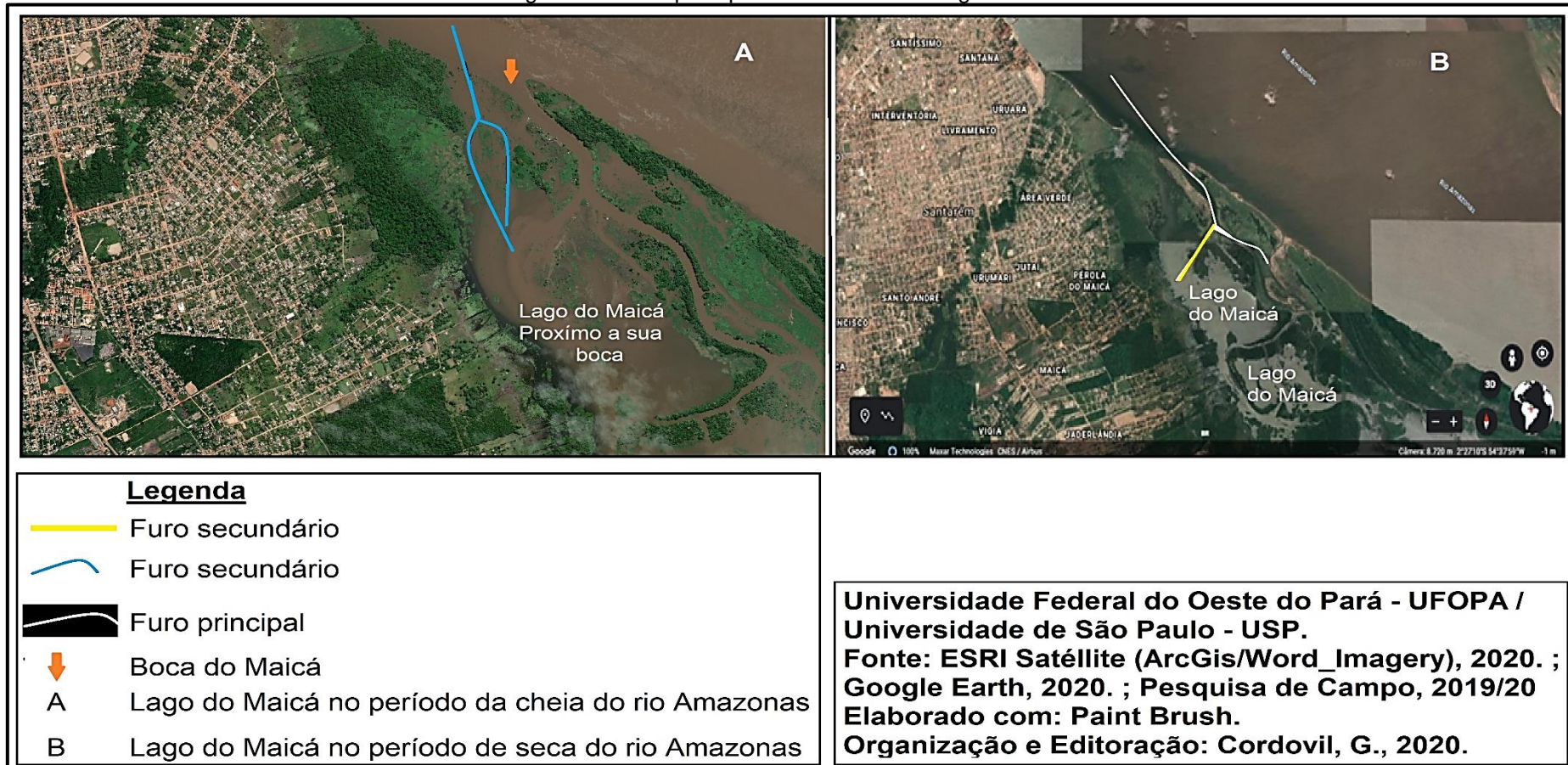
A figura 17-B 1 e 2 ilustra a proposta de sobreposição de parte da estrutura do terminal portuário da EMBRAPPS sobre o Lago do Maicá, na parte inicial do lago, próximo a sua boca, no sentido jusante do rio Amazonas. Ilustra também a abrangência física do corpo d'água do Maicá, aspecto que ressalta a extensão de sua influência natural e social. Essa abrangência física chega até às comunidades quilombolas, ribeirinhas e aldeias indígenas, além disso o Maicá alimenta com sua água, o lago do Ituqui.

Deste modo, deduz-se que pelo fato do “rio Maicá” ser um rio que baixa, toda intervenção que ocorrer próximo de sua boca – observar a ilustração da figura 17-C – consequentemente, será sentida pelas comunidades quilombolas, povos indígenas e populações ribeirinhos, igualmente pelo meio físico, fauna e flora. É importante frisar que de sua boca até o limite com o lago do Ituqui são aproximadamente 22 Km de extensão em linha reta.

Outra contradição, identificada em pesquisa, levantada pelos sujeitos envolvidos na luta contra a instalação do porto, no Lago do Maicá, que poderá ser constatado na objetivação do porto da EMBRAPPS, mas que na análise de seu layout já se pode ter uma estimativa sobre o parâmetro, entre a relação de influência da estrutura portuária e circulação tanto pelo furo – figura 17-C – quanto pela margem direita do rio Amazonas – figura 17-A –. Neste sentido, o fato que, os segmentos sociais, que habitam o Maicá, se referem é com relação a dois objetos da estrutura portuária, isto é, tanto a correia transportadora dos grãos, quanto o terminal graneleiro – observar figura 17-A – se tornarão, metaforicamente, segundo os quilombolas, indígenas e ribeirinhos, uma porteira da cerca.

Da mesma forma, de acordo com as perspectivas desses segmentos de classe, o aterramento de parte do lago, – figura 17-C – próximo a boca do lago para a instalação da estrutura dos armazéns graneleiros, consequentemente, provocará o fechamento de uma entrada e saída – secundária – de circulação de pequenas embarcações locais – figuras 17: B e C; 18: A – limitando e concentrando todo movimento diário dessas embarcações pelo principal furo do Maicá. Esta opção de entrada e saída de embarcações acontece somente durante o período de cheia do rio Amazonas.

Figura 18 - Furo principal e secundário do Lago do Maicá



A figura ilustra dois momentos sazonais do Lago do Maicá. A figura **A** mostra o período de cheia do Lago, influenciada pelo aumento do volume de água do rio Amazonas que acontece anualmente, de acordo com moradores do entorno do lago, principalmente entre os meses de dezembro e maio. A figura **B**, ilustra o período do ano em que parte do lago seca, de acordo, com os moradores do entorno do lago, durante esse período, para eles terem acesso ao furo principal é necessária uma caminhada de 15 a 30 minutos. Durante o período de cheia do rio Amazonas o deslocamento de pequenas embarcações pelo Lago é mais fluido, já que há a possibilidade de uso do furo secundário.

Os segmentos de classe do Maicá também informam que, da mesma forma a instalação da esteira transportadora de grãos, projetada por sobre o canal principal do Maicá – figuras 17-A e 18-B –, imporá um obstáculo na circulação de pequenas embarcações neste furo, que, de acordo com observações durante trabalho de campo, é livre. Igualmente, estima-se, também, que ela influenciará na movimentação de pequenas embarcações na margem direita do rio Amazonas – figura 17-A –. Com relação a estrutura de correia, a estimativa é que regras sejam criadas para regular e definir a circulação de veículos aquaviários no furo do Maicá. Neste sentido, a objetivação do porto permitirá entender: as nomas de navegação próximas a essa estrutura portuária e para qual veículo a porteira está aberta e fechada.

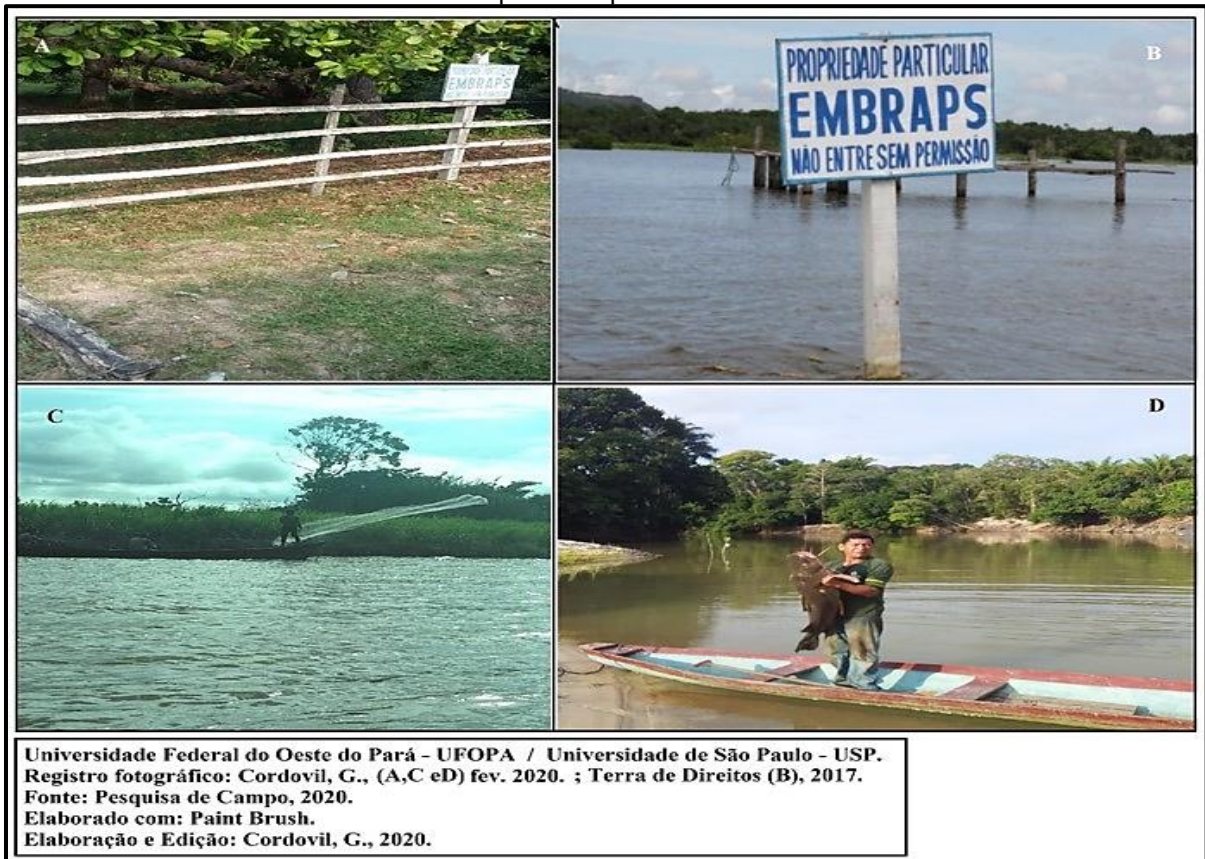
Na boca do Maicá, até porque o Maicá é um lago que não entra grandes embarcações, no máximo embarcações que entra na cheia, embarcações que pegam no máximo 100 pessoa, mas na boca do Maicá, na saída sim, né, os navios vão estar ancorados lá, então, a maioria dos pescadores dessa região aqui, as vezes quando o rio está mais cheio e seco também, eles vão aí lá pra cidade comercializar e vender seus peixes, assim como tem pessoas daqui, dessas comunidades que utilizam muito o rio pra ir para Santarém e vice-versa e retornar. E contar também que o Maicá é um ponto turístico, várias pessoas vêm aí pro Maicá observar né, o Maicá é um lago muito bonito e os navios encostados lá na frente aí fica mais dificultoso né. A dúvida é né, aí se pergunta pras pessoas naquela, naquele formato que atravessa de um lado para o outro, que nem tem na Cargill, a esteira, vai impedir o tráfego de embarcações? Porque na Cargill é proibido! Não, não tem como proibir, até porque é o porto, então, e a esteira vai ficar alta, que não vai ter como impedir o barco e as bajaranas vão passar diretamente no furo do Maicá. Então, essa é uma das perguntas e respostas que a gente ouviu muito pra que não pudesse acontecer, o que aconteceu na Cargill. Então, a gente sabe que de uma certa forma ou de outra (risos) vai ter alguma coisa que vai atrapalhar, principalmente, é o navio lá na frente, esse é o maior problema né. As embarcações, o pessoal de bajara que vem das comunidades, não só das comunidades quilombolas, mas os ribeirinhos que passam muito as margens, quem vai daqui pra lá fica na margem esquerda, minto, margem direita né, quem vem de Santarém que vai pras comunidades sempre atravessam muito para a margem direita e é onde os navios vão ficar ancorados. Então, tá nessa situação. Eles falaram que vai ter o momento certo na hora de sair dos navios, que vai ter pessoas fiscalizando, vai ter pessoas olhando lá pra não ter acidentes né, mas isso aí na teoria, não sabe na prática o que vai acontecer. (INFORMAÇÃO VERBAL)¹⁶⁵

Somando-se a essas contradições levantadas acima, também, tem-se a própria institucionalização da posse, isto é, a constituição da propriedade da terra da EMBRAPA, no Lago do Maicá – mosaico 12: A e B –. Isso é um problema, porque é um ato contraditório, em virtude dela dá o direito de liberdade de uso para um e excluir

¹⁶⁵ Informação obtida por meio de entrevista durante trabalho de campo no mês de março de 2020.

o direito de liberdade de uso do outro¹⁶⁶. Neste sentido, ela é privativa e as leis que a institucionalizam lhe dão a segurança para romper com o direito e o mundo do outro. De acordo com observações de campo e entrevistas, identificou-se que os segmentos sociais, como quilombolas, ribeirinhos e indígenas, são sociedades elementares, que sobrevivem de maneira simples ou básica, ou seja, não precisam de equipamentos ou estruturas complexas, mas apenas de acesso a natureza, já que a natureza depende de natureza para existir. Deste modo, é instintivo que esses segmentos para satisfazer uma necessidade orgânica, por exemplo, a fome, tenham um impulso automático, como de coletar, caçar e pescar – mosaico 12 C e D.

Mosaico 12 – Propriedade particular e de uso comum



O mosaico ilustra a contradição de direitos, ou seja, as imagens **A** e **B** mostram a cerca, isto é, a tentativa de constituição de propriedade particular individual enquanto as imagens **C** e **D** ilustra a liberdade histórica comum da pesca no lago. O Lago do Maicá não pode ser considerado propriedade da EMBRAP'S, já que ele é de domínio da União, em virtude dele fazer parte do rio Amazonas, que é um rio federal e também por ele ser ocupado historicamente por populações tradicionais. Esse fato gerou revolta e mobilização dos segmentos sociais contra esse ato da EMBRAP'S, em 2019/20, foi constatado que a placa foi retirada.

¹⁶⁶ De acordo com trabalho de campo, o que aumenta a insatisfação, questionamento e luta dos segmentos sociais, é o fato da institucionalização da propriedade particular limitar o uso histórico tradicional dos ribeirinhos, quilombolas e indígenas. Esse caráter privativo da propriedade no Lago do Maicá, é o início de um processo de usurpação tanto do trabalhador quanto de seu meio de produção.

É justamente esse direito, que os segmentos de classe alegam que a propriedade privativa da terra e do lago nega. É, também, por essa razão que os povos indígenas, comunidades quilombolas e populações ribeirinhas consideram o terminal portuário da Empresa Brasileira de Portos de Santarém-EMBRAPS uma cerca, um não-desenvolvimento e a sacralização do direito privativo neste lugar sobre o uso comum do lago – observar as ilustrações das informações contidas no mosaico 11 –. Assim, no desenrolar das pesquisas foi confirmado que a constituição da propriedade individual não se resume apenas em negar o direito de viver, mais também o direito de existir desses segmentos sociais de classe. Esse fato, no lago Maicá, ilustra a atualidade do pensamento de Proudhon (2014) quando afirma que a propriedade: “*ela é um roubo!*”

A natureza, a qual adquirir forma empírica e orgânica no lago do Maicá, na terra, água subterrânea e na floresta, fornecem as condições materiais para a existência humana, que por meio do trabalho transformam-se em bens, isto é, em equipamentos utilizados na pesca (galhos de árvore utilizados na construção de currais de pesca), na produção de farinha (argila para construção de fornos), na coleta de frutos (paneiros para armazenar as frutas), extração de madeira (usadas na construção de casas), os quais são utilizados para produzir alimentos, habitação e mercadoria.

Mais, não somente isso; aquilo que eles não conseguem produzir para manter a sua vida material é adquirido por meio do comércio dos produtos extraídos da natureza, por exemplo, da pesca¹⁶⁷. Neste caso, os segmentos de classe após comercializar os peixes nas feiras livres, com os vendedores dos mercados municipais ou atravessador, o dinheiro obtido através dessa troca é transformado em roupas, calçado, combustíveis, utensílios e outras coisas. Esse acesso livre à natureza, é fundamental para sobrevivência e, historicamente, produz a construção de relações sociais coletivas e solidárias – “*o lago não é só de um povo, comunidade, mas é de todos*” (informação verbal)¹⁶⁸ –. De acordo com as pesquisas o acesso à natureza também produz cada um deles, naquilo que os identificam, como quilombolas, ribeirinhos e indígenas.

¹⁶⁷ Próximo ao Lago do Maicá existe uma feira tradicional de venda de peixes e frutas, conhecida como porto dos milagres, é neste lugar em que parte do pescado, de origem do lago, é comercializado.

¹⁶⁸ Informação obtida por meio de entrevista durante trabalho de campo no mês de março de 2020.

O Maicá, aqui é uma riqueza, porque a gente tem de tudo aqui, igual um supermercado, você saindo aí vai com a malhadeira e com pucas horas você tá cum peixe na canua pra comer, pra vender uma, duas, três cambadas, a gente vende rapidinho, a gente vende aqui também, o pessoal venham comprar. Essa quantidade de canua, tem dia que não tem nenhuma aqui, então, você tá vendo aqui? Tem muita canua, tão tudo parada, porque nós temo no defeso agora, aí só pesca mesmo pra boia. [...]. As rabetas, saem daqui e vai para a feira do porto dos Milagres. [...]. Mas eu fico muito triste com isso, poque eu tenho embarcação, aonde vou colocar a minha embarcação? (INFORMAÇÃO VERBAL)¹⁶⁹.

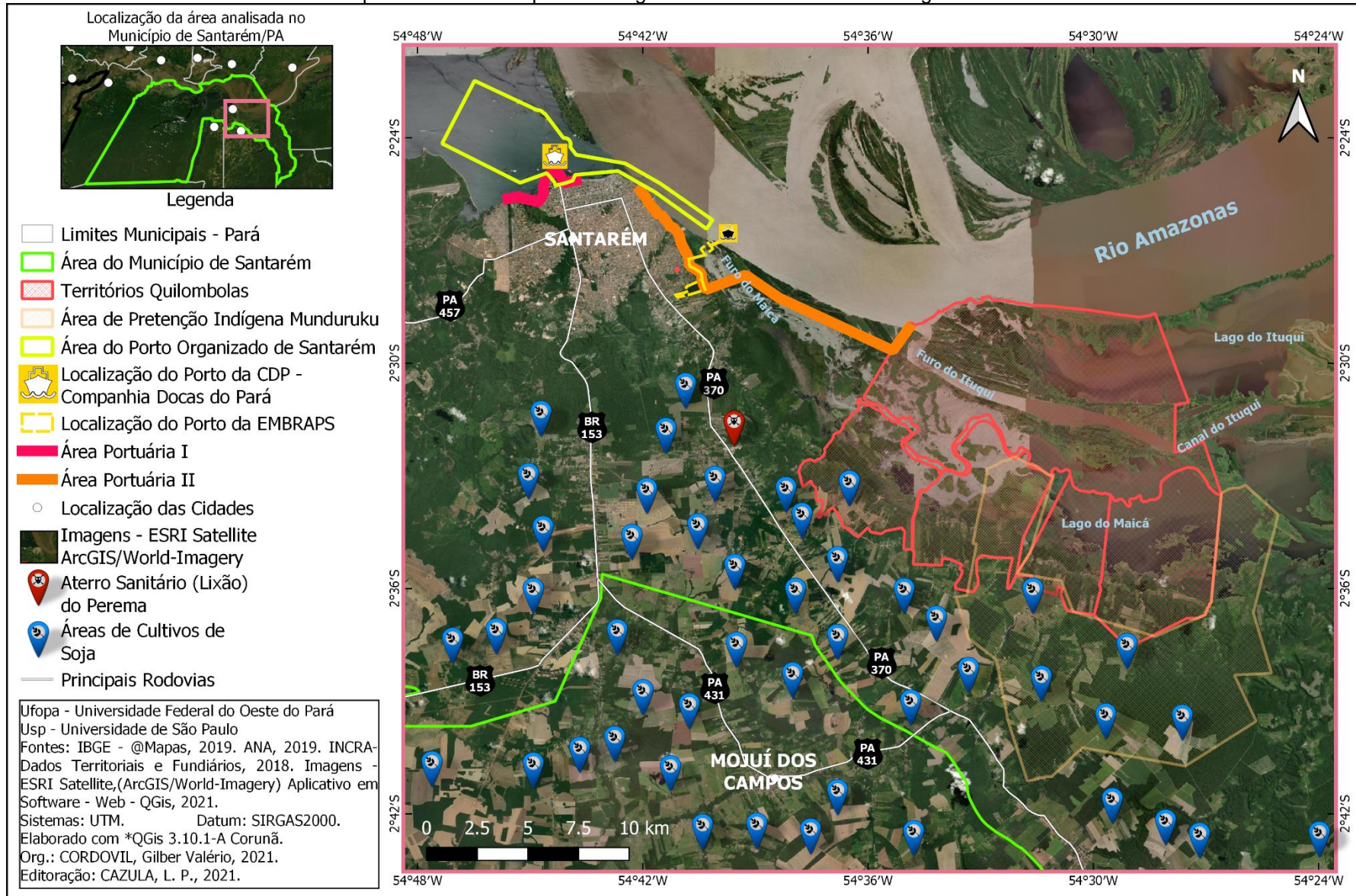
Constatou-se que as críticas, e a oposição dos segmentos sociais, contra a construção do porto da EMBRAPAS e da agricultura capitalista da soja e milho, deriva justamente da defesa da liberdade. Neste caso, “*ser livre é ser proprietário de si mesmo e, por extensão, dos meios e produto de seu trabalho*” (BENSAÏD In.: MARX, 2017. p. 30). Ser proprietário de si mesmo, só é possível, a partir do momento em que o sujeito e a natureza são livres para se relacionar.

É somente por meio dessa liberdade e sua manutenção que o sujeito pode projetar o trabalho sobre a natureza para transformá-la à seu favor, e conseqüentemente, objetiva a sua existência, a saber: desenvolvem conhecimentos, técnicas, equipamentos, modo de produzir, normas, formas de relacionamentos ao longo de um percurso histórico e, ao fazerem isso, produzem a sua história, fato que os tornam reais, porque a sua vida, existência e liberdade pode ser verificado empiricamente, isto é, ela está objetivada. Porém, se a propriedade privatiza a natureza, eles perdem a condição material e o meio de vida que torna real e concreto esse fato.

Até o momento, mesmo esses segmentos sociais estando cercados pela agricultura capitalista da soja e milho, pelo projeto do terminal portuário da EMBRAPAS, pelo Pano Diretor Municipal e pela expansão urbana – observar a ilustração das informações do mapa 18 –, a estratégia da luta combinada dos povos indígenas, comunidades quilombolas e populações ribeirinhas, têm assegurado o acesso à floresta, ao lago, a água subterrânea e à terra. As entrevistas e conversas informais, obtidas durante as pesquisas, forneceram subsídios que permitem entender que eles não querem tornar-se trabalhadores proletariados, o que eles querem é *continuar sendo eles!*

¹⁶⁹ Idem.

Mapa 18 – A cerca capitalista na grande área de influência do Lago do Maicá



Na fala dos sujeitos entrevistados, a qual permitiu a organização do mapa 18, é unânime a compreensão de que os segmentos de classe capitalista, por meio de suas intenções e de seus empreendimentos no Baixo Amazonas Paraense, estão cercando, por terra e por água, as comunidades quilombolas, os povos indígenas e as populações ribeirinhas localizados na grande área de influência do lago do Maicá. Esta cerca por terra e por água, não produz apenas uma delimitação de área, neste caso, é muito mais do que isto, visto que ela apresta potência para romper as práticas tradicionais de sobrevivência. Neste sentido, além de reduzir as opções de acesso às vias de circulação municipal – rodovias e do lago do Maicá –, que permitem eles se locomoverem até a cidade, também interferem em práticas tradicionais de sobrevivência e na escassez de alimentos.

[...]. De um lado nós semo atacados pelo gaúcho, nós já não podemos subir daqui pra li, pro pra serra né, que a gente chama, porque lá nós temos o gaúcho, a caça que tinha também ficou escassa. Eles pulverizam um veneno na soja e esse veneno, a gente já observou no ano passado que mata até as caça, o tatu que come a minhoca né, a gente viu no meio da estrada e tudo isso é um dano! Sem saber que, ali onde o porto é pra ser implantado, ali é onde os peixes vão ter que passar pra disova, isso daí é tudo um pensamento que a gente tá vendo futuramente o que vai acontecer [...]. *Eles se reproduzem para cá para dentro?* É pra cá pra dentro: o peixe boi, o tracajá, o peixe [...]. Aí vai um porto aqui e derrepente quando a fé estamos fora daqui [...] aí nós vamos daqui, pra onde é que nós vamos? Se tamos perdendo nossos direitos.¹⁷⁰

As pesquisas apontam semelhanças entre o que aconteceu na Europa, a partir do século XVI, principalmente no século XVIII, o cercamento dos campos, com o que está acontecendo nessa área do Baixo Amazonas Paraense. O capital em circulação, em forma de espiral, não significa apenas a continuação perpétua da expansão das forças produtivas ou da mercadoria etc., mas a ruptura de formas de produzir autônomas, coletivas e solidárias. Independe da época, a cerca capitalista continua mantendo o seu papel, produzir no lugar a apropriação/desapropriação, o fim do sujeito proprietário e do sujeito livre.

Analisando o processo de ocupação do lugar (lago do Maicá) pelo fato capitalista (Terminal portuário da EMBRAPs), compreendeu-se que, no campo jurídico, esta ocupação tem que ser contrária à realidade local. É por meio desta postura que, a EMBRAPs tem buscado levantar fundamentos técnicos, de base

¹⁷⁰ Informação obtida durante trabalho de campo, por meio de entrevista.

material, sobre à grande área de influência do Lago do Maicá para, deste modo, justificar a viabilidade ambiental e social de construção de seu terminal portuário. Todavia, as pesquisas têm apontado que isto significa a negação do que existe no lugar. Para exemplificar a ocorrência dessa negação, as informações do quadro 34 “Alternativas Locacionais”, recurso ilustrativo, que integra o Relatório de Impactos Ambientais (RIMA), destaca as três opções levantadas pela EMBRAPAS como alternativa de localização da instalação da estrutura de seu porto no município de Santarém.

Quadro 34 – Alternativas locacionais avaliadas (continua)

Alternativa Locacional	Vantagem	Desvantagem
Alternativa 1 – Utilização do Porto Organizado de Santarém.	<ul style="list-style-type: none"> - A não interferência em Comunidades Tradicionais, Terras Indígenas ou Unidades de Conservação; - Situada em área consolidada dentro da zona urbana do município de Santarém; - Improváveis impactos novos sobre a flora, a fauna e a comunidade pesqueira local; 	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento do fluxo de caminhões em Santarém, provocando pressão no tráfego urbano local; - Necessidade de processo licitatório para arrendamento de áreas e/ou instalações; - O processo licitatório é procedimento sem garantia de sucesso do interessado (no caso a EMBRAPAS) no certame.
Alternativa 2 – Área portuária II do município de Santarém.	<ul style="list-style-type: none"> - Utilização de local em área portuária legalmente estabelecida no Inciso V, Art. 137, Lei municipal Nº 18.051/2006 que instituiu o Plano Diretor Participativo de Santarém; - Disponibilidade de áreas para construção de terminal portuário na margem do rio Amazonas; - Não apresenta restrição de calado, assim permitindo tráfego constante de embarcações de grande porte; - Local fora da área mais urbanizada do município de Santarém, assim evitando impactos negativos no trânsito local; 	<ul style="list-style-type: none"> - Área alvo de inundações conforme a sazonalidade de cheia e estiagem do rio Amazonas; - Maior investimento no processo construtivo das estruturas do empreendimento; - Aumento do fluxo de caminhões nas vias locais de acesso a área portuária II.

Quadro 34 – Alternativas locacionais avaliadas (conclusão)

Alternativa Locacional	Vantagem	Desvantagem
Alternativa 3 – Não implantação do empreendimento.	- Não geração de novos impactos ambientais (negativos) sobre o ecossistema natural e populações humanas existentes nas áreas de influência do projeto;	- Anulação de postos de trabalhos ofertados nas fases de implantação (700 vagas) e operação (70 vagas) do empreendimento; - Manutenção de problemas socioambientais observados nas áreas de influência (insuficiência ou ausência de infraestrutura, limitação na geração de emprego e renda, etc.); - Perda de relevante oportunidade de desenvolvimento socioeconômico para o município de Santarém; - Anulação do pagamento de impostos para o município de Santarém;

Fonte: RIMA-EMBRAPS, 2015.

Essa opção escolhida está localizada dentro da área do Lago do Maicá, próximo a boca do furo do Maicá – veja o mapa 19 –. De acordo com RIMA da empresa, a alternativa escolhida pela EMBRAPPS foi a de número dois. Além de se observar que na estrutura do quadro, que faz referência a essa alternativa, está esvaziada da presença de comunidades quilombolas e ribeirinhas, da mesma forma, não se constata nenhuma descrição em referência as características especiais de flora e a fauna existente nessa área, que, por sinal, integra o Lago do Maicá. Isso sugere uma negação.

De acordo com as pesquisas de campo (2020), SERRÃO *et al* (2018), SOARES *et al* (2008), SOUZA *et al* (2018), o Lago do Maicá destaca-se como uma das principais regiões de produção pesqueira do município de Santarém. Essa mesma informação pode ser constatada no Estudo de Impactos Ambientais (EIA), elaborado pela EMBRAPPS. Outra informação relevante obtida durante trabalho de campo (2019), e que consta no EIA/RIMA da EMBRAPPS, é o fato do Lago do Maicá ser um ambiente saudável, segundo os segmentos de classe, isso é comprovado empiricamente pela

existência do potencial pesqueiro¹⁷¹: que pode ser visto tanto em quantidade, que, na fala dos sujeitos locais, é concebida como fartura, quanto em variedade de espécies. Segundo Del Arco (2017) *apud* Vaz (2016), cerca de 30% do pescado consumido na cidade de Santarém é produzido no Lago do Maicá, e segundo os pescadores do Maicá, a maior parte do peixe da hora¹⁷², consumido na cidade, também é pescado nesse lago. O aterramento de parte da área do lago nega essa realidade – mapa 20.

Mas o que se nega no ato do aterramento e da construção dos terminais de grãos e fluviais? O que se rejeita é um ambiente ecológico que, de acordo com o Projeto de Lei Ordinária Municipal nº 741 de 2016, corresponde a um ambiente formado por vegetação nativa, vida silvestre e mananciais de boa qualidade e, conforme os habitantes do Maicá, um habitat que serve para reprodução, alimentação e berçário de aves e peixes. Assim como se constata a negação ecológica, as pesquisas também apontam a negação social, porque o aterramento de parte do lago – observar mapa 19 – transformará o ambiente, que historicamente se constitui como meio de sobrevivência, por ser fonte ecológica primária de alimento e renda para os segmentos sociais, que vivem na grande área do Maicá, numa entidade econômica.

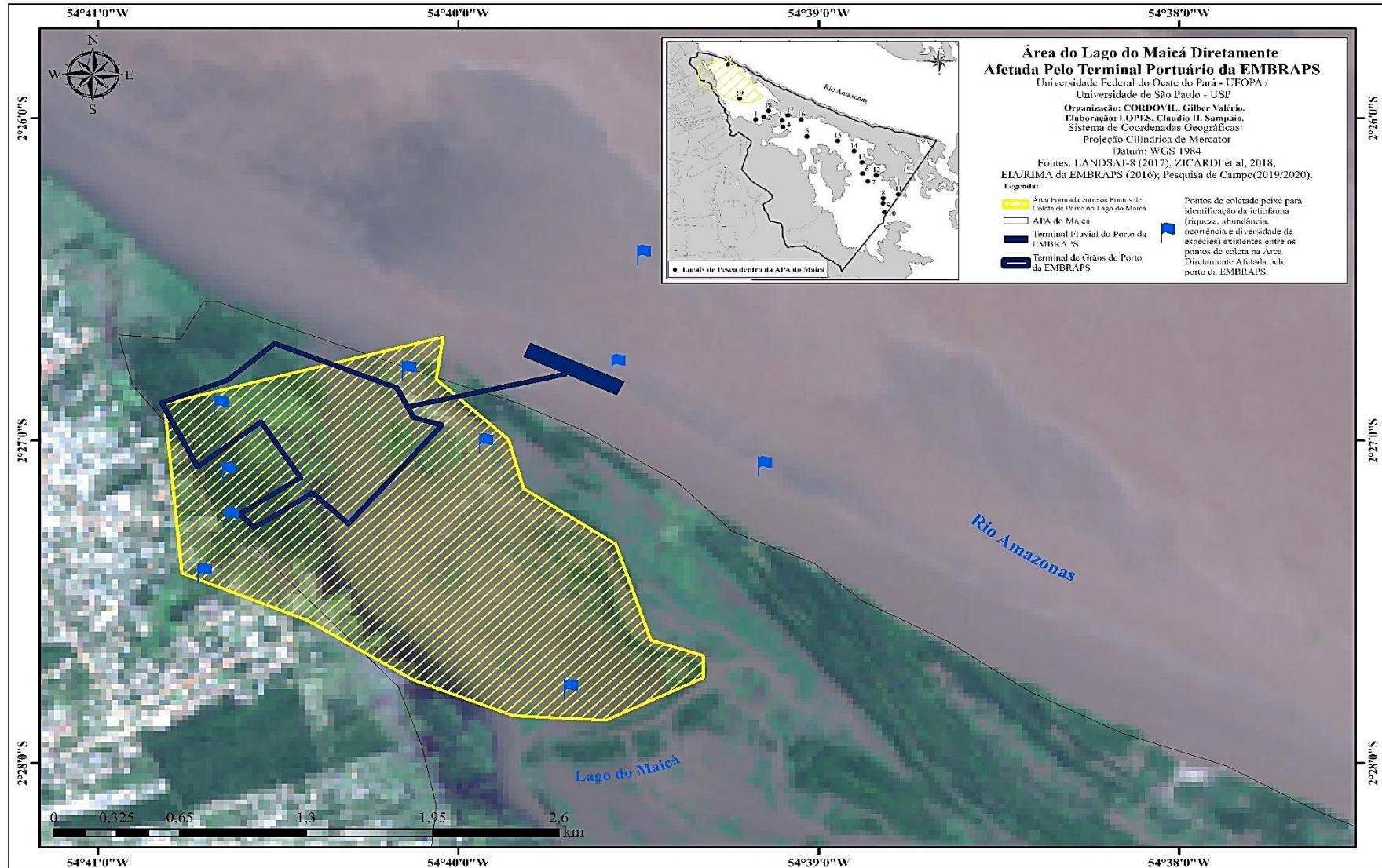
Para além dessa compreensão, em que se tem elementos físicos e humanos analisados, separadamente, também, afirma-se que a construção do porto, nessa área escolhida, não reconhece que a história natural e social no lugar é uma só, isto é, nega a existência de um conjunto unitário – natureza –, que tem na relação mútua a sua objetivação, por exemplo, é a partir da necessidade natural – fome – do homem que a natureza exterior torna-se objeto dele. Assim como a sobrevivência do homem torna-se objeto da natureza.

Deste modo, é no acontecer deste fato dialético, que a natureza e o homem realizam-se como seres naturais, pertencentes de uma mesma história. Estima-se que o esforço em propor medidas compensatórias previstas no EIA/RIMA, socialmente não compensa essa transformação, pois quando ela transforma uma entidade ecológica, em entidade econômica, inevitavelmente se produzirá um alto custo ecológico e social.

¹⁷¹ Baseado nas informações obtidas através de entrevista, realizadas durante as pesquisas, os peixes encontrados no Lago são: Tucunaré, Surubim, Pescada, Cará, Caratinga, Acari, Tamuatá, Dourada, Filhote, Curimatá, Branquinha, Aracu, Mapará, Fura-calça, Tambaqui, Pirarucu, Pacu, Sardinha, Jaraqui, Pirapitinga. Também foi destacado: os bichos de casco (tartaruga, tracajá etc.), Peixe-boi e Boto, a presença deste último auxilia na comprovação empírica de que o lago é saudável e bom de pesca, pois onde há boto há peixe.

¹⁷² Segundo os pescadores do Lago do Maicá, peixe da hora significa peixe fresco.

Mapa 19 – Área do Lago do Maicá diretamente afetada pelo terminal portuário da EMBRAP



O mapa 19 ilustra a área diretamente afetada pelo aterramento e pela construção do terminal fluvial de grãos da EMBRAPES. Analisando o mapa, percebe-se que o polígono que surge, a partir da combinação entre os pontos de coleta de peixes, levantados pela empresa durante pesquisa para a confecção de seu documento de EIA/RIMA, ressalta e confirma dois locais de pesca (Boca do Maicá e Lago Maicá) ilustrados na cartografia produzida por Zacardi *et al* (2018); arte que está localizada na parte superior do mapa 19.

Diante disso, entende-se que tanto o aterramento dessa parte do lago quanto a construção do terminal fluvial no rio Amazonas serão decisivos para o comprometimento da atividade da pesca nesses dois locais destacado por Zacardi *et al* (2018). Da mesma forma, os segmentos sociais, destacam e estimam que mesmo o aterramento do lago acontecendo em sua montante, que é a área que serve de entrada de parte da água do rio Amazonas (observar a figura 18), comprometerá o volume e o corpo d'água da grande área do Maicá e, conseqüentemente, afetará outros locais de pesca localizados e distribuídos dentro do grande lago do Maicá.

Outro fato contraditório da ocupação capitalista da EMBRAPES, na área do Lago do Maicá, em seu aspecto jurídico, no curso para a objetivação de sua forma, é a negação ou ocultação da realidade social, em outras palavras, ocultar a existência de territórios quilombolas e de comunidades ribeirinhas habitando a área diretamente afetada pela instalação do porto nesse lugar. Essa negação presente no EIA/RIMA está fundamentada em componentes jurídicos e conceituais. Assim, em duas oportunidades no EIA/RIMA da EMBRAPES, é possível deparar-se com a fundamentação de território usados pela empresa:

É importante frisar que se concebe como Território, o espaço ocupado por uma comunidade e necessário para a sua reprodução física, social, econômica e cultural, incluindo não só a área destinada à moradia, mas também aquela reservada ao plantio, à caça, à pesca e ao manejo agroflorestal entre outras práticas tradicionais. Território Quilombola (EIA/RIMA, 2015, p. 580).

Os pesquisadores ainda enfatizam que,

Territórios Tradicionais: os espaços necessários à reprodução cultural, social e econômica dos povos e comunidades tradicionais, sejam eles utilizados de forma permanente ou temporária, observado, no que diz respeito aos povos indígenas e quilombolas [...] (EIA/RIMA, 2015, p. 581).

Entende-se que em ambos os trechos há uma limitação. Primeiro, em termos conceituais, visto que os argumentados levantados no EIA/RIMA reduzem-se a uma ideia de território na dimensão jurídica, nega-se o fato, neste caso, a existência real do território só ocorreria por meio de um decreto ou portaria, porém, o território é objetivo, isso que fundamenta os argumentos da EMBRAPs seria apenas o resultado dessa objetividade, o reconhecimento em forma de lei. Ressalta-se que a Lei não constrói nada, quem constrói é a luta social.

À visto disso, são os sujeitos, em sua luta de classe histórica e cotidianamente, que constroem o território. Segundo, a análise desses trechos usada como argumento fundante no EIA/RIMA, representa a funcionalidade do território, ou seja, àquilo para o que ele serve, a sua função social, como alimento e abrigo. Portanto, geograficamente, a ideia é minimamente explorada, fato que não auxilia na construção de um debate consistente e esclarecedor, agravado mais ainda pela ausência de autores geógrafos na referência bibliográfica do documento. Deste modo, nega-se que isso seja um conceito, fundamentado em teoria social.

A este respeito, o conceito de território usado neste trabalho, parte da teoria que fundamenta esta pesquisa. Pois bem, entende-se que é o trabalho o fundamento da vida social, não as leis, as ideologias ou as ideias. É justamente essa categoria, que na compreensão de Marx, medeia a relação entre homem e natureza. É por meio dele que historicamente os homens produzem os bens necessários para a sua sobrevivência e existência, e é durante essa transformação histórica da natureza, que vão surgindo formas particulares de cultura, economia, valores, regras, religiosidade etc.

No capitalismo, o trabalho é apropriado para produzir mercadorias, nesse processo, o qual decorre na história e em forma de espiral, acontece a alienação e, conseqüentemente, a desumanização do homem. Paralelamente, também, acontece a transformação da natureza em mercadoria; logo a destruição da natureza é o preço da riqueza e da acumulação do capital, tudo decorrente do capital em circulação. É nesta perspectiva que se entende a construção dos territórios, levando em consideração o modo de produção capitalista, haja vista que nesse modo de produção, na prática, a sociedade não se constitui de homens iguais, mas, sim, em classe social e esse fato é um dos indicadores de sua contradição.

A existência de um território é real, porque é feita, antes de tudo, por ações práticas, desenroladas durante as lutas sociais frente a expansão contraditória do

modo de produção capitalista. Neste sentido, o território é a materialização dessas lutas no espaço, decorrente das relações sociais contraditórias e, por causa disso, conflitantes. Quando um segmento de classe, tais como: quilombola, indígena, pescadores, intencionalmente luta pela existência de um território, esse segmento está lutando pela construção de um recorte espacial, o qual garanta as condições materiais da existência da vida, de fato ele está lutando não somente pelo que tem dentro dele – recurso – , mas, acima de tudo, pela necessidade de assegurar o fundamento da vida social, o trabalho e a sua aplicação sobre a base material contida dentro do território, a natureza. É o trabalho desenvolvido em seus territórios que permitirá a sua existência como: quilombolas, índios e ribeirinhos, e é no território em que se realiza a história desses sujeitos e a sua soberania alimentar. Assim, a construção e existência dos territórios ilustra a síntese das contradições que existe na sociedade sob o modo de produção capitalista.

O território deve ser apreendido como síntese contraditória, como totalidade concreta do modo de produção/distribuição/circulação/consumo e suas articulações e mediações supra-estruturais (políticas, ideológicas, simbólicas etc.), em que o Estado desempenha a função de regulação. O território é, assim, efeito material da luta de classes travadas pela sociedade na produção de sua existência.

A construção do território é, pois, simultaneamente, construção/destruição/manutenção/transformação. E, em síntese, a unidade dialética, portanto contraditória, da espacialidade que a sociedade tem e desenvolve (OLIVEIRA, 2004. p. 40).

O autor ainda enfatiza

O território é ainda assim produto concreto da luta de classes trava pela sociedade no processo de produção de sua existência. (...).

Dessa forma, são as relações sociais de produção e o processo contínuo/contraditório de desenvolvimento das forças produtivas que dão a configuração histórica específica ao território. Logo o território não é um *prius* ou um *a priori*, mas a contínua luta da sociedade pela socialização igualmente contínua da natureza. (OLIVEIRA, 2009. p. 74, grifo do autor).

É diante disso, que se fundamenta o argumento das comunidades quilombolas, sobre a existência do território quilombola do Maicá. A presença desse território deriva de um processo histórico e dialético, advindo de luta da comunidade contra o Estado e o capital – que se expande para o Baixo Amazonas Paraense –, pela manutenção e defesa do trabalho e do uso das condições materiais, como rios, florestas, terra, água subterrânea, por meio do trabalho.

Neste sentido, de acordo com as pesquisas de campo (2020), a luta dos quilombolas e dos demais segmentos de classe no Maicá, acontece porque eles não querem se sujeitar ao capital, pois eles querem continuar exercendo o fundamento da vida, o trabalho, de forma autônoma ou livre e não como mercadoria – emprego –. Aqui cabe, outra constatação de pesquisa de campo, os territórios de quilombolas, indígenas e pescadores privilegia o homem –humano – em detrimento do mercado – desumano –, porque eles não são submetidos as medidas capitalistas de produção, como horas exaustivas de trabalho, metas de produção diárias, confinamentos etc. É justamente esse fato que auxilia no entendimento da ideia desenvolvida por Oliveira (2004), a construção de território cumpre e desenvolve a justiça social, já que ele assegura a liberdade, o estoque de alimentos e a segurança alimentar.

Assim como o documento de EIA/RIMA da EMBRAPs nega, de forma pueril, a existência do território quilombola Pérola do Maicá, da mesma forma, este mesmo documento nega ou oculta a existência da comunidade quilombola do Maicá, localizada na Área Diretamente afetada pelo empreendimento, sobre isso observar mapa 20.

Diante do que diz a lei, a Fundação Cultural Palmares ao certificar o grupo de ex-moradores da Ilha de Arapemã, residentes no bairro Pérola do Maicá, desde 1980, área urbana da cidade de Santarém, como “comunidade remanescente de quilombo”, ela reconhece a identidade auto afirmativa do grupo, mas não é legalmente possível designar a área ocupada por eles no bairro Pérola do Maicá como sendo território quilombola, pois os mesmos não *possuem formas próprias de organização social, não ocupam e não usam aquele território e os recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, e nem utilizam conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição da cultura negra*, e vivem igualmente sob as mesmas determinações sociais, econômicas, culturais, políticas e religiosas que os outros munícipes moradores do bairro Pérola do Maicá (EIA da EMBRAPs, 2015, p. 586-587, grifo do autor).

Entretanto, a Fundação Cultural Palmares (FCP) esclarece que:

Esta FCP não certifica essas comunidades a partir de um trabalho de conferência de quem é ou não quilombola, mas, sim, respeitando o direito à autodefinição preconizado pela Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), certifica aquelas comunidades que assim se declaram.

Para isso, três documentos são exigidos, de acordo com a Portaria FCP nº 98, de 26/11/2007: Ata de reunião específica para tratar do tema de Auto declaração, se a comunidade não possuir associação constituída, ou Ata de assembleia, se a associação já estiver formalizada, seguida da assinatura da maioria de seus membros; breve Relato Histórico da comunidade (em geral,

esses documentos apresentam entre 2 e 5 páginas), contando como ela foi formada, quais são seus principais troncos familiares, suas manifestações culturais tradicionais, atividades produtivas, festejos, religiosidade, etc.; e um Requerimento de certificação endereçado à presidência desta FCP. [...].

Ao contrário do que se pensa e em conformidade com o que já explicamos, as visitas técnicas só ocorrem em casos excepcionais, quando a equipe técnica se depara com dúvidas insanáveis por meio de trabalhos de gabinete ou com denúncias realizadas pelo próprio movimento social, órgãos de governo, ministério ou defensoria pública. (Fundação Cultural Palmares, 2020).

Analisando as duas citações acima, percebe-se um confronto de afirmações, já que no documento da EMBRAPA é alegado que não há uma tradição quilombola na área diretamente afetada, ou na área de influência direta, mas para a FCP certificar uma comunidade quilombola é necessário que exista a manifestação dessa tradição no território. Neste caso, quando a Fundação Palmares analisa a solicitação – documentos – da Comunidade Quilombola do Maicá e, em seguida, certifica essa comunidade automaticamente, ela reconhece a sua tradição quilombola – quadro 35 –. Ressalta-se que para ocorrer a regularização jurídica, como demarcação e titulação, pelo Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), é necessário o autorreconhecimento e a certificação dada pela Fundação Cultural Palmares (FCP).

Quadro 35 – Certificação das comunidades remanescentes de quilombolas em Santarém-PA

UF	Município	Comunidade	Nº Processo na FCP	Etapa Atual Processo FCP	Nº da Portaria	Data da Portaria no DOU	Nº Processo de Regularização no INCRA
PA	Santarém	Saracura	01420.000270/2004-74	Certificada	19/2004	04/06/2004	54105.002169/2003-14
PA	Santarém	Arapemã	01420.000011/2004-43	Certificada	19/2004	04/06/2004	54105.002167/2003-13
PA	Santarém	Bom jardim	01420.000383/2004-70	Certificada	35/2004	10/12/2004	54105.002171/2003-85
PA	Santarém	Tiningu	01420.000350/2004-20	Certificada	35/2004	10/12/2004	54105.002172/2003-20
PA	Santarém	Murumuru	01420.000421/2005-75	Certificada	32/2005	19/08/2005	54105.002170/2003-31
PA	Santarém	São Raimundo do Ituqui	01420.001534/2005-98	Certificada	32/2005	19/08/2005	54501.007690/2007-91
PA	Santarém	Nova Vista do Ituqui	01420.001535/2005-32	Certificada	32/2005	19/08/2005	54501.007690/2007-91
PA	Santarém	São José do Ituqui	01420.001537/2005-21	Certificada	32/2005	19/08/2005	54501.007690/2007-91
PA	Santarém	Maicá	01420.001538/2005-76	Certificada	32/2005	19/08/2005	54501.009417/2006-10
PA	Santarém	Murumurutuba	01420.000420/2005-21	Certificada	32/2005	19/08/2005	54105.002168/2003-61
PA	Santarém	Patos do Ituqui	01420.005853/2012-00	Certificada	109/2013	30/07/2013 Retificação no DOU 22/10/2013	54501.002737/2013-78
PA	Santarém	SURUBIU-AÇU	01420.005612/2014-14	Certificada	286/2018	08/11/2018	

Fonte: Fundação Cultural Palmares, 2020.

Apesar de entender que o território dos quilombolas do Maicá empiricamente é real, entretanto, o quadro 36 ilustra o processo jurídico que conduz a titulação desse território e, neste caso, só se titula o que é fato. Diante disso, a luta dos quilombolas pela sua regularização, significa a luta jurídica pelo direito de serem proprietários e, assim, garantir a liberdade do uso das bases materiais e projeção de suas relações de existência (trabalho) nesse recorte espacial. É importante ressaltar que com o título do território, os quilombolas detêm o domínio da propriedade coletiva e por causa disso podem ter acesso às políticas públicas de Estado.

Quadro 36 – Passo a passo da titulação de território quilombola - INCRA

Primeiro: Autodefinição quilombola	Segundo: Elaboração do RTID	Terceiro: Publicação do RTID	Quarto: Portaria de reconhecim ento	Quinto: Decreto de desapropriação	Sexto: Titulação
A comunidade quilombola, assim como qualquer grupo social, tem direito à autodefinição. Para regularizar seu território, o grupo deve apresentar ao INCRA a certidão de autorreconhecimento, emitida pela Fundação Cultural Palmares.	A primeira etapa da regularização fundiária quilombola consiste na elaboração do Relatório Técnico de Identificação e Delimitação (RTID), visando o levantamento de informações cartográficas fundiárias, agrônômicas, ecológicas, geográficas, socioeconômicas, históricas, etnográficas e antropológicas, obtidas em campo e junto a instituições públicas e privadas. O RTID tem como objetivo identificar os limites da terra das comunidades remanescentes de quilombos	Os interessados terão prazo de 90 dias após a publicação e notificações para contestarem o RTID junto a Superintendência Regional do INCRA juntando as provas pertinentes. Do julgamento das contestações caberá recurso único ao Conselho Diretor do INCRA Sede, no prazo de 30 dias, a contar da publicação.	A fase de identificação do território encerra-se com a publicação de portaria do presidente do INCRA que reconhece os limites do território quilombola no Diário Oficial da União e dos Estados.	Nos casos em que há imóveis privados (título e posse) incidentes no território, é necessário a publicação de Decreto Presidencial de Desapropriação por Interesse social (Presidência da República). Os imóveis desapropriados serão vistoriados e avaliados conforme os preços de mercado, pagando-se sempre previamente e em dinheiro a terra nua, no caso dos títulos válidos, e as benfeitorias.	O presidente do INCRA realizará a titulação mediante a outorga de título coletivo, imprescritível e pró-indiviso à comunidade, em nome de sua associação legalmente constituída, sem nenhum ônus financeiro. É proibida a venda e penhora do território.

Fonte: site do INCRA, 2020.

De forma mais contundente Ferrugem (2018), ao analisar o documento de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da EMBRAPAS, especificamente o conteúdo do item “Comunidades Tradicionais”, a autora questiona o resultado apresentado nesse documento, ou seja, a inexistência de comunidades tradicionais quilombolas nas Áreas de Influência Direta e Indireta do empreendimento da empresa. Segundo a autora, há falhas de metodologia, seguida de um reducionismo literário e agravada pelas limitações do suporte teórico, o quadro 37 ilustra a síntese de suas considerações referentes a essa constatação.

Quadro 37 – Procedimentos importantes na consideração de comunidades tradicionais

Metodologia	Uso de literatura técnica	Aporte teórico
<ul style="list-style-type: none"> - Não está claro a realização de trabalho de campo etnográfico. - O ponto de partida para a análise das denominadas comunidades quilombolas é a observação de como elas se configuram hoje, de como elas vêm se autodefinindo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ao se tratar de Povos e Comunidades Tradicionais, o diálogo com pesquisas e estudos da área da antropologia, direito e sociologia é fundamental. 	<ul style="list-style-type: none"> - Existem diferenças entre a dinâmica social e as normativas jurídicas. É um equívoco pensar que tudo parece gravitar em torno das normas, como se elas determinassem a dinâmica da vida social nas comunidades quilombolas. - Outro elemento complicador é a ausência de debate e referências aos estudos antropológicos sobre a temática quilombola

Fonte: Adaptado de FERRUGEM, 2018. ; Organização: Cordovil, G., 2020.

Ainda sobre esse assunto, ressalta-se que, no ano de 2007, o INCRA iniciou o processo de titulação de propriedade do Quilombo Pérola do Maicá, após essa iniciativa do INCRA, é a prefeitura¹⁷³ que continua, em 2018 e 2019, a conferir a outorga do título de propriedade aos quilombolas do Pérola. Essa segurança jurídica concede domínio jurídico do território e o registro do imóvel como Território Quilombola Pérola do Maicá. Atualmente, esse território está parcialmente titulado, segundo a Organização Terra de Direitos (2020) apenas 70% da área reivindicada como território quilombola já foi titulado. As informações do mapa 20 ilustram o problema entre território quilombola Pérola do Maicá e o terminal portuário da EMBRAPAS.

¹⁷³ O título de propriedade passa a ser realizada pela prefeitura de Santarém, em razão de uma determinação judicial e pelo fato do território quilombola Pérola do Maicá localizar-se em terra pública do município.

Mapa 20 – Sobreposição da estrutura do terminal portuário da EMBRAPAS no território Quilombola Pérola do Maicá



Mas o que é um Terminal de Uso Privado (TUPs) e quem regula a sua instalação? De acordo com o Artigo 2º da Lei Federal dos Portos nº 12.815/13, quem regula é:

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Nesta mesma lei considera-se:

III – Instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV – Terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

Da mesma forma, levanta-se outra pergunta: o que compõe a estrutura de um terminal portuário privado de alta capacidade de escoamento. Neste sentido, as experiências empíricas apontam que o Terminal de Uso Privado é constituído por elementos e equipamentos que combinados formam uma estrutura técnica complexa. Para exemplificar esse argumento, usa-se como base o Relatório de Impacto Ambiental-RIMA da Empresa Brasileira de Portos de Santarém (EMBRAPS), neste documento é citado que a estrutura do terminal portuário é formada pela combinação dos seguintes objetos técnicos:

Área de Armazenagem (Retroporto)

A área retro portuária será composta de estrutura capaz de armazenar e escoar a produção de granéis sólidos recebidos. O terminal contará como a construção que 04 armazéns graneleiros, [...].

Além das estruturas de armazenagem, o terminal contará com sistema de recepção de carga, balanças rodoviárias, unidade classificadora de qualidade de produtos, 06 tombadores de caminhões [...].

A infraestrutura retroportuária abrigará, além dos armazéns, área administrativa, área de convivência, balanças rodoviárias, tombadores de caminhão, moega, oficina e almoxarifado, portaria, entre outras.

Terminal Aquaviário

A área portuária será constituída pelo terminal aquaviário com quatro Dolphins de atracação e dois Dolphins de amarração para navios do tipo Panamax de até 60.000 DWT. [...]

O terminal será dotado de torres de carregamento de navios tipo Pescante e esteira transportadora com capacidade de transferência de 3.000 t/h.

[...]

Pátio Regulador de Carretas

O pátio regulador de carretas será uma área destinada para recebimento e permanência de carretas utilizadas durante o transporte de graneis para o terminal da EMBRAPS, [...].

O pátio de triagem a ser construído, ocupará área total de 495.958 m², com capacidade para receber até 938 caminhões. Esta instalação será composta por estruturas de controle produtivo, além de instalações de apoio como banheiros, vestiários, restaurantes e área de convivência, [...] (RIMA, 2015, p. 17 e 18).

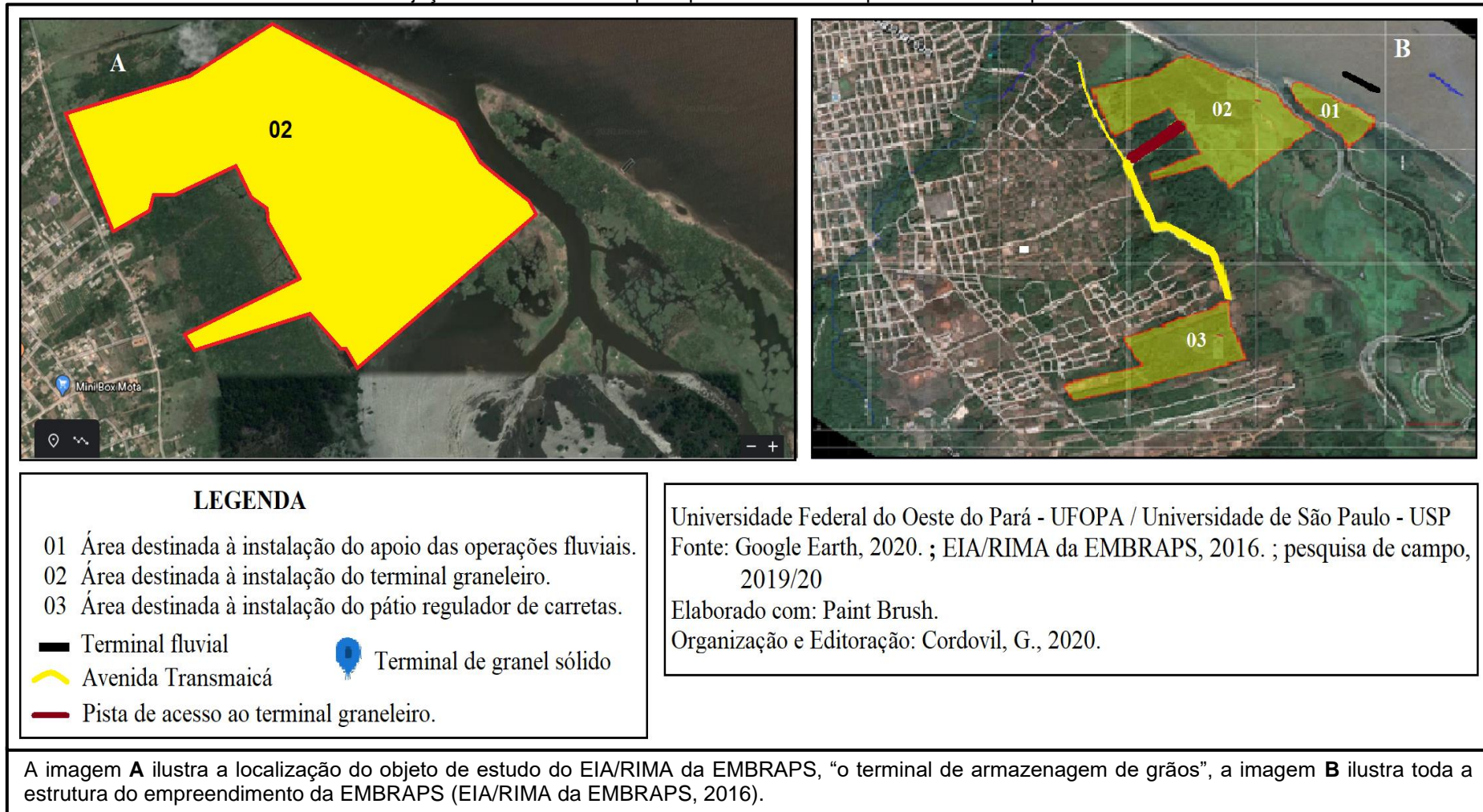
Diante disso, constata-se que o terminal da EMBRAPS apresenta uma estrutura portuária completa: anteporto, com canal de acesso, porto, com bacia de evolução e estações de serviços, retroporto apresentando armazenagem, acesso terrestre, administração, e obras complementares, como balizamento de rotas. Entretanto, de forma contraditória, o seu documento de EIA/RIMA define como objeto de estudo e avaliação apenas o terminal de armazenagem de grãos – mosaico 12 B.

Dados do Empreendimento

O Terminal da EMBRAPS deverá ser implantado em área localizada no município de Santarém, região oeste do Estado do Pará, na margem direita do rio Amazonas, sob as coordenadas geográficas de latitude 2°26'53.01"S e longitude 54°40'25.40"W, próximo a confluência com o rio Tapajós, no bairro denominado Área Verde. (EIA/RIMA da EMBRAPS, 2015, p. 61)

O problema, aqui concordamos com Pereira e Silva (2018), é que ao fazer isso a EMBRAPS nega a totalidade do empreendimento, lembrando que ele é composto pela combinação do: terminal Fluvial, terminal de armazenagem de grãos, pátio regulador de carretas e, pela, a avenida Transmaicá e as rotas alternativas rodoviária de acesso a essa avenida. Outra implicação é referente à Área Diretamente Afetada pelo empreendimento (ADA), isto é, ao fazer essa definição, a EMBRAPS, mesmo indicando em cartografia – RIMA página 21 –, que esse terminal mais o Pátio Regulador de Carretas formam a ADA do empreendimento; entretanto, a empresa sacramenta os estudos – amostra – apenas no entorno da área em que se localiza cartograficamente o Terminal de Armazenagem de Grãos – mosaico 13 A –; portanto, entende-se que esse documento, nega mais uma vez, a totalidade do empreendimento, já que as áreas do entorno dos outros componentes técnicos não se configuram como ADA, como se estes componentes de sua estrutura: terminal aquaviário, pátio regulador de carretas e avenida Transmaicá – mosaico 13 B –, não provocasse metamorfoses, e conseqüentemente, impactos geográficos.

Mosaico 13 – Projeção da área a ser ocupada pela estrutura completa do terminal portuário da EMBRAPs



Sobre esse assunto Pereira e Silva (2018), fazem as seguintes ponderações.

Na seção “2 IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS”, subseção “2.2 DADOS DO EMPREENDIMENTO”, **o EIA aponta que o empreendimento objeto do estudo é o Terminal de Exportação de Granel Sólido da EMBRAPS**, mas no subitem seguinte (2.2.1 Localização geográfica) é afirmado que o empreendimento será composto a partir da construção de 3 áreas principais: área de armazenagem (retro-porto), terminal aquaviário (porto) e pátio regulador de carretas. Quando apresentado a área de influência do empreendimento, conforme a figura abaixo (fig.01) observa-se que a Área Diretamente Afetada (ADA) pelo empreendimento, mostra, contudo, dois empreendimentos: o Terminal e o Pátio de Carretas.

No item 2.4 (Caracterização do empreendimento), ao longo dos subitens, o relatório volta a apresentar que a infraestrutura do terminal compreenderá tais áreas. Todavia, o diagnóstico apresentado nos itens posteriores não as contempla. O EIA refere-se apenas à área de implantação do terminal aquaviário (porto). O que pode ser observado quando a localização geográfica é apresentada por meio das coordenadas apontadas na subseção “2.2.1 Localização geográfica”, que se referem exclusivamente à área do porto, considerada como Área Diretamente Afetada (ADA) [...]

Logo, o EIA referente apenas à construção do terminal portuário não é suficiente para que sejam verificados os impactos que serão causados pela construção do empreendimento em todo seu conjunto. (PERREIRA e SILVA, 2018, p. 7 e 8)¹⁷⁴.

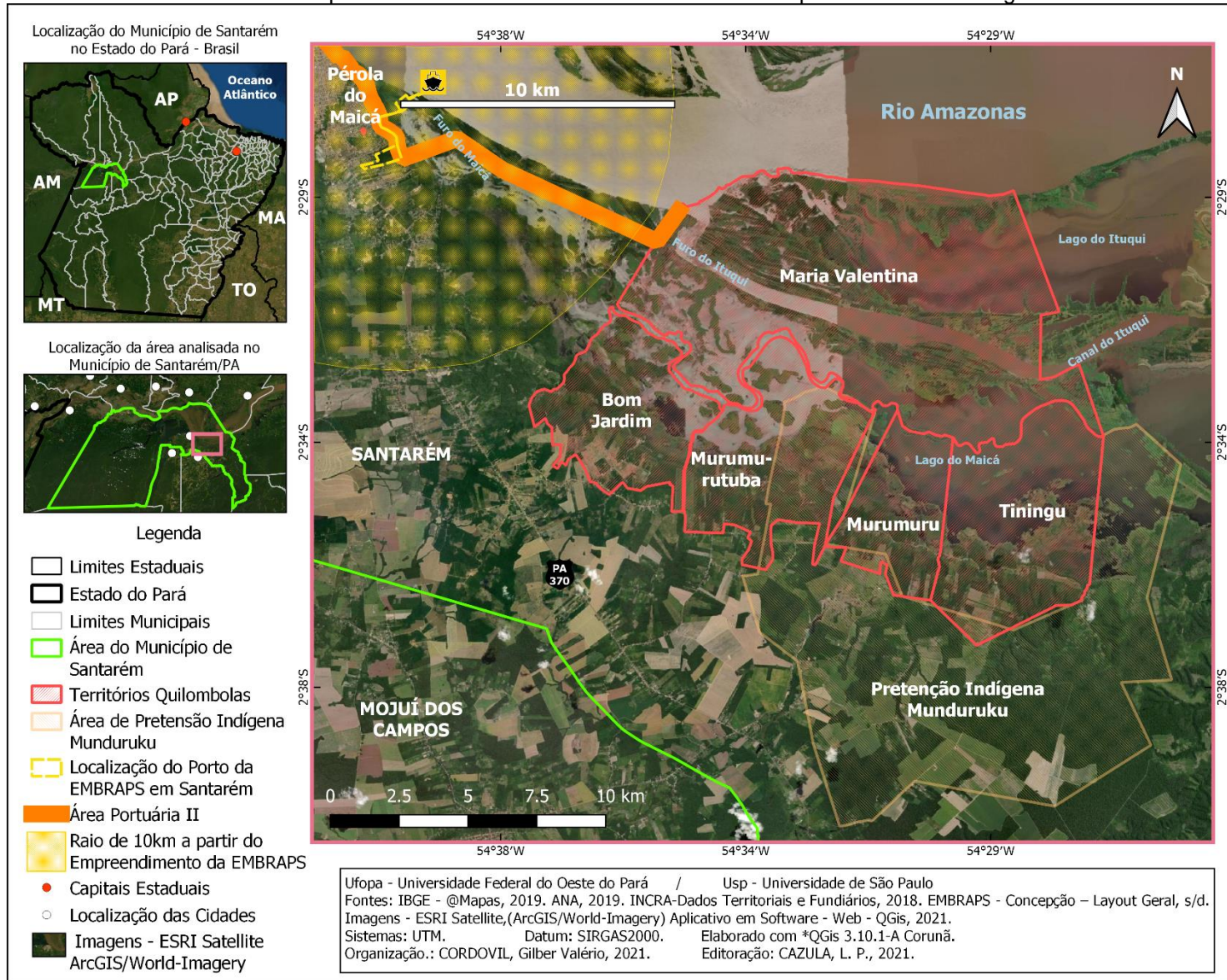
Diante disso, levanta-se as seguintes indagações: reduzindo os estudos do diagnóstico ambiental, apenas no entrono da Área do Terminal de Armazenagem de Grãos, conseqüentemente, não interfere na projeção do raio¹⁷⁵, já que não se considera a totalidade do empreendimento? Também não interfere, decisivamente, na constituição da Área Diretamente Afetada e na Área de Influência Indireta?

Neste sentido, estima-se que essa proposta da área de estudo registrada no EIA/RIMA da EMBRAPS, provoca intencionalmente o recuo do raio de dez quilômetros, que a empresa é obrigada a projetar sobre o espaço a partir de sua área de estudo. Neste sentido, caso haja a presença de comunidades tradicionais ou povos originários dentro desse raio, a empresa é obrigada a realizar a consulta popular, junto a esses sujeitos, para informar e saber a opinião deles sobre a instalação do porto. Assim, entende-se que o raio de influência do empreendimento não seria esse que está representado no mapa 21, visto que ele teria uma outra espacialização no território de Santarém, caso o empreendimento fosse considerado em sua totalidade.

¹⁷⁴ O relatório técnico produzido pela Universidade Federal do Oeste do Pará, entre os anos de 2016 e 2017, faz uma análise do EIA da Estação de Transbordo da EMBRAPS no Lago do Maicá. Neste relatório são mostradas as fragilidades, limitações e contradições desse documento da EMBRAPS.

¹⁷⁵ O raio é uma medida matemática, que parte do centro, neste caso, o terminal de armazenagem de grãos da EMBRAPS até outro ponto qualquer da circunferência.

MAPA 21 – Área de consulta pública dentro do raio de influência de 10 Km a partir do terminal de grãos da EMBRAPAS



Diferente da ilustração do mapa 21, o EIA/RIMA da EMBRAPs nega a existência de quilombolas e seu território no interior da área de influência do empreendimento, ao fazer isso ela cria a desobrigação jurídica de realizar consulta prévia¹⁷⁶ e informada junto às comunidades tradicionais da grande área do Maicá.

Todo empreendimento de alto impacto quando instala-se em algum lugar, é obrigado: a) a produzir Estudos de Impactos Ambientais e Relatórios de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), b) a projetar um raio de 10 Km, a partir de sua área total, c) identificar a existência de sociedades elementares localizadas dentro desse raio e d) realizar consulta popular e informada, principalmente, quando há a ocorrência de povos indígenas, comunidades quilombolas e populações ribeirinhas.

Por fim, mas não significando o fim das contradições, contidas nas tramas de relações sociais, que explicam o processo de instalação do porto da EMBRAPs na área do Lago do Maicá. Ainda é necessário e importante citar e analisar a revisão do Plano Diretor de Santarém, o qual faz parte da Lei nº 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade, a qual está vinculada à política urbana tratada nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal.

Diante disso o Estatuto da Cidade traz em seu corpo regras relevantes para o funcionamento da ordem pública e interesse social, como revela o conjunto de artigos abaixo:

Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – Gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; (LEI, nº 10.257, 2001, p.17)

¹⁷⁶ Com base nas informações obtidas em trabalho de campo (2020), caso as comunidades tradicionais neguem o empreendimento, é encaminhado ao Ministério Público para entrar com a ação, aí quem vai julgar são os órgãos competentes, neste caso, ocorre a judicialização.

Continuando, na leitura do Capítulo II dessa Lei, seção I constata-se que:

Art. 4º Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:
 I – Planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;
 III – Planejamento municipal, em especial:
 a) Plano diretor;
 [...]

Continuando, no Capítulo II do Estatuto da Cidade é possível constatar que:

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.
 § 1º O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.
 § 2º O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo.
 § 3º A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.
 § 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão:
 I – A promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;
 II – A publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;
 [...]

Na continuidade

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:
 [...]
 V – Inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.
 [...]

No Capítulo IV, que trata da gestão democrática da cidade, constata-se que:

Art. 43. Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:
 I – Órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal;
 II – Debates, audiências e consultas públicas;
 III – Conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal;
 IV – Iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

A análise dos fragmentos de texto do Estatuto das Cidades acima, revelam a sua dimensão social, cuja manifestação empírica dessa dimensão é a participação

popular na organização, formulação e revisão do Plano Diretor. Portanto, é inquestionável negar esse fato, assim como é inegável que, a publicação oficial do texto final do Plano Diretor tem que obedecer àquilo que foi decidido em audiência pública.

Ainda nesse mesmo seguimento, a análise dos artigos do Estatuto das cidades não orienta que, após a última sessão de revisão e aprovação do Plano Diretor Municipal, seja legal a reabertura de um novo debate para possíveis alterações e atualizações do texto que já foi aprovado em assembleia pública. Entretanto, segundo Scannavino (2017), os vereadores de Santarém alteraram o documento final de revisão do Plano Diretor Participativo, debatido, construído e aprovado pela sociedade na conferência municipal pública realizada em novembro de 2017. As informações do quadro 38 ilustram o processo de construção social de revisão do Plano Diretor Municipal de Santarém.

A versão alterada pelos vereadores e sancionada pelo prefeito define o Lago do Maicá como área destinada à instalação de grandes empreendimentos portuários¹⁷⁷, contrariando a decisão popular que desde o ano de 2007 destina essa área para a pesca artesanal, turismo de base comunitária, Área de Proteção Ambiental e embarque e desembarque de pequenas embarcações das comunidades quilombolas, povos indígenas e populações ribeirinhas, habitantes desse lugar. No entanto, a emenda dos vereadores amplia a área portuária II, estendendo e avançando ela para dentro do continente, sobre isso observar o mosaico 14.

Ao negar a decisão popular, entende-se que essa rejeição cumpre propósitos. Primeiro, cria-se juridicamente uma área na periferia do município destinada à implantação de estruturas portuárias públicas e privadas, na qual não há a obrigatoriedade da EMBRAPS submeter-se a um processo licitatório de concorrência pública, como aconteceria caso a empresa quisesse instalar o seu terminal privativo na área do porto organizado de Santarém. Segundo, ao recusar a decisão popular, tanto a Câmara dos vereadores, como a prefeitura disponibilizam, juridicamente, outra área como opção de escoamento para além do terminal da Cargill.

¹⁷⁷ Emenda proposta por vereadores para adequação do Art. 142 do Plano Diretor do Município de Santarém, no Oeste do Pará, que trata de implantação de terminais de uso privado e estações de transbordo de cargas, definiu uma área do Maicá como Zona Portuária 2. De acordo com o vereador Alaércio Cardoso (PRP), a emenda foi resultado de discussão feita com a participação de segmentos produtivos da sociedade, entidades como Sirsan (Sindicato Rural de Santarém), CDL (Câmara de Dirigentes Lojistas) e Aces, além de moradores do Maicá. (G1 Santarém, dezembro de 2018).

Quadro 38 – Caracterização da participação popular durante a revisão do Plano Diretor Municipal Participativo de Santarém-PA 2017






Processo								
Levantamento de diagnósticos: Oficinas na Área Urbana ago./2017	Total de Participantes	Levantamento de diagnósticos: Oficinas na Área rural set/2017	Total de Participantes	conferência de revisão do Plano Diretor	Total de Participantes	Audiência Pública	Total de Participantes	Representantes
Bairro da Aldeia	53	Arapiuns – São Pedro	31	Realizada em dois dias consecutivos 23 e 24/11/2017 – Elaboração da minuta de revisão do Plano Diretor Participativo de Santarém	1000	Primeira 04/07/17 apresentação do plano de ação do município para revisão do Plano diretor de Santarém	220	Governo municipal
Bairro da Prainha	48	Arapiuns – Cachoeira do Maró	25			Segunda 10/11/17 Aprovação do diagnóstico da realidade municipal e propostas de estratégias de ações	≅ Mais de 200	Movimentos sociais
Bairro do Maicá	137	Lago Grande – Curuai	27			Terceira 01/12/17 finalização da minuta do projeto de lei do Plano Diretor de Santarém	300	Instituições
Bairro do Santarenzinho	65	Arapixuna	61			- Após a última audiência, a Minuta do projeto de Lei do Plano Diretor é publicada no site da prefeitura em dezembro/17 e segue para a Câmara dos vereadores para ser transformada em projeto de Lei no ano seguinte. - Após completar um ano de encaminhamento da minuta revisada do texto do Plano Diretor e sem ser votado, a Câmara dos vereadores na plenária de 12/12/2018 aprovou o texto de revisão do Plano Diretor contrariando a decisão da população na Conferência de 23 e 24 novembro de 2017, ao definir a área do Lago do Maicá para a construção de portos graneleiros.	Sindicatos	
Bairro Nova República	49	Curuá-Una - Jacamim	69				Empresas privadas	
		Eixo Forte – Santa Maria	118					
		Lago Grande - Curuai	52					
		Surucuá	65					
		Tapará Grande	24					
		Aritapera	9					
		Alter do Chão	39					
Gleba Ituqui	14	Órgãos						

Fonte: Portal de notícias da Prefeitura de Santarém, 2020 e portal G1 Santarém, 2020. ; Elaboração e organização: Cordovil, G., 2020.

Mosaico 14 – Área portuária II projetada na orla fluvial de Santarém nos Planos Diretores de 2006 e 2018



LEGENDA

-  Área Portuária II - Plano Diretor 2006
-  Área Portuária I - Plano Diretor 2018
-  Área Portuária II - Plano Diretor 2018
-  Furo do Maicá ou limite da Área de Proteção Ambiental
-  Boca do Ituqui

Universidade Federal do Oeste do Pará - UFOPA / Universidade de São Paulo - USP
 Fonte: COSTA, 2018., Google Earth, 2020., Plano Diretor Municipal de Santarém - Lei nº 20.534/18.
 Elaborado com: Paint Brush.
 Organização: Cordovil, G, 2020.

A figura ilustra dois momentos distintos da área portuária II no território santareno, enquanto a imagem à esquerda representa a projeção da área portuária II no Plano Diretor de 2006, já a imagem à direita representa o resultado da intervenção política dos vereadores, no ano de 2018, na projeção da nova área portuária II.

Em razão das contradições apresentadas pela EMBRAP, em seu documento de EIA/RIMA, e pelas pressões dos segmentos sociais, junto ao Ministério Público Federal e Estadual, a Justiça Federal suspendeu o Licenciamento Ambiental da empresa, impedindo juridicamente qualquer tipo de obra de instalação do terminal portuário no Maicá. Estima-se que a luta jurídica, também, pode ser estendida para a judicialização do Plano Diretor de Santarém publicado e sancionada em 2018.

Outra trama que se desenvolve dentro desse processo de instalação do porto da AMBRAPS, no Maicá, é o aliciamento de lideranças das associações de Bairro e de populares envolvidos na luta. O vislumbre desse fato acontece durante audiências na Câmara, especificamente no momento de votação, já que as vozes que antes eram contra, agora passam a defender a instalação do porto no Lago, o resultado é um aparente enfraquecimento do movimento de luta dos moradores do Bairro Pérola do Maicá contra a construção do terminal portuário da EMBRAP, devido a perda de vozes. Essa postura da empresa faz parte da sua política, desenvolvida e colocada em prática, com o objetivo de obter apoio comunitário para a instalação do porto. É importante frisar que essa conduta adotada por certas lideranças dos bairros próximos a área do empreendimento da EMBRAP, não foi detectada entre os quilombolas e os povos indígenas.

Mas acontece assim: a empresa, ela sonda algumas lideranças, por exemplo a gente tinha o apoio do Maicá, tem o Pérola que é o nosso, então, a gente tinha o apoio das lideranças do Maicá, da presidente, mas quando houve uma plenária na Câmara, ela mudou de opinião de uma hora pra outra, a gente também tinha o apoio do presidente do Bairro chamado Vigia, ele também mudou totalmente, virou a favor do porto, de uma forma muito repentina né, então, eles sondam essas lideranças aí e dentre essas pessoas que estão ali na beira, a gente já ouviu falar que o marido de uma delas trabalha pra empresa agora, ou seja, até então ela estava na luta contra, agora ela se posiciona de, na verdade ela ficou neutra, mas aí descobriram que o marido dela ganhou um emprego da empresa, aí a gente não sabe como vai ficar essa negociação dela com a empresa com relação ao terreno dela, mas é um terreno muito grande da família dela¹⁷⁸.

É mediante a essa trama de relações que o fato se desenrola dentro do processo, criando uma rede territorial de resistência social no enfrentamento aos sujeitos contrários aos segmentos de classe que habitam a área de influência do Lago do Maicá, que buscam, na segurança e na manutenção de seus territórios, a garantia das bases que sustentam as condições materiais de existência.

¹⁷⁸ Informação verbal obtida em entrevista durante trabalho de campo, realizada em 10 de nov. de 2019.

4.3 A Resposta: O Encontro Territorial dos Segmentos de classe e a Reação à Condição Espacial

Fundamentado no referencial teórico e verificado em trabalho de campo, entendeu-se que o acesso e o uso histórico dos diferentes entes da natureza – presentes nas áreas, historicamente, ocupadas por quilombolas, indígenas e ribeirinhos – permitem a construção das condições materiais de existência desses segmentos de classe. Portanto, o uso combinado de três elementos da natureza destaca-se nessa construção material da vida: a terra, a floresta, o subsolo e o rio¹⁷⁹. Obstruir o acesso às condições materiais de sua existência e limitar a relação plena deles com um desses elementos é precarizar a sobrevivência.

De acordo com as pesquisas, no acontecer da relação deles com a natureza, essa apropriação oferece possibilidade: da prática do trabalho¹⁸⁰ e o emprego de relações de trabalho¹⁸¹ favoráveis à sobrevivência deles no lugar onde vivem. Assim, é evidente que a sobrevivência dos segmentos é material e territorial. Neste caso, toda e qualquer intervenção territorial, por meio da produção¹⁸² da condição espacial pelo capital, “rompe” o meio construído pelos povos originários e populações tradicionais, já que esse fato dá início ao processo de alienação, em que o seu ponto de partida manifesta-se na interferência da relação objetiva com a natureza, causada por meio dos limites impostos ao acesso e ao uso da natureza, até uma perda total da relação.

Diferente do que afirma a EMBRAPAS em seu documento de EIA/RIMA, pode-se constatar durante trabalho de campo que, a grande área de influência do Lago do Maicá é constituída de comunidades quilombolas, ribeirinhos e povos indígenas, assim como essa área está contida de territórios construídos por esses segmentos de

¹⁷⁹ Constatou-se que cada um desses elementos apresentam a mesma função, permitir a sobrevivência dos segmentos de classe. Neste sentido, a) o uso da terra permite a produção de alimentos, o comércio de parte desses alimentados e a extração de barro para a construção das bases dos fornos para a produção de farinha. O uso da floresta permite a caça (tatu, jabuti, paca), o extrativismo de frutos (açai, cupuaçu, pupunha, castanha e outros), a coleta de cipó (compõe a estrutura do forno de farinha) e a extração de árvores pequenas e finas para servir como estrutura de curral de pesca e, conseqüentemente, o comércio de frutas. O uso do rio permite a pesca, o lazer e a circulação deles para outros lugares do município de Santarém e o escoamento de suas mercadorias. O subsolo para exploração da água para consumo doméstico.

¹⁸⁰ A prática do trabalho é observada, por exemplo na pesca, na agricultura.

¹⁸¹ Outro fato verificado durante pesquisa, que acontece entre alguns membros da comunidade Quilombola Murumurutuba, é a prática da relação de trabalho coletivo e a repartição igualitária do produto do trabalho praticado pelo grupo, em que o desrespeito às normas impostas pelo grupo, provoca o afastamento do membro.

¹⁸² Mas não somente a condição espacial, mais, de igual forma, toda a trama de relações que se constituem para concretizar a objetivação do trabalho.

classe. Ao negar esse fato e, também, a relevância do território para a existência desses grupos, automaticamente, ela estimulou o encontro e a reação desses segmentos. É importante identificar e entender o contexto geográfico que as define.

Nesta linha de pensamento, Haesbaert (2004), oferece uma valiosa reflexão para este trabalho, o contexto geográfico que define esses segmentos sociais é o territorial, visto que existe um processo histórico, cumulativo e relacional, contido de gênese e desenvolvimento, que envolve ao mesmo tempo: economia, política, cultura, religião, ideologia, organização, ordenamento, povoamento, estruturação e luta. Aparentemente, o território seria a síntese ou a expressão geográfica desse processo.

Sobre esse assunto, Martins (2014), oferece um significativo entendimento sobre território, para ele o território é a manifestação geográfica do movimento do espaço, logo, como categoria espacial, o território é contido de manifestações empíricas, que de acordo com as pesquisas são: a propriedade, a natureza, a relação, o poder, o trabalho e as lutas. Semelhante a Martins, também, é possível encontrar em Saquet (2013), esse mesmo entendimento, quando reafirma, o pensamento de Gottmann, quando este último, em suas reflexões, afirma que o território é um compartimento do espaço, como fruto de sua diversificação e organização.

Mas para que serve o território? Essa resposta parte do espaço, este é a categoria da existência que registra e ilustra a materialização da existência humana que acontece a partir da relação sociedade-natureza, mediada pelo trabalho. Todavia, a produção do espaço é cheia de relações intencionais e antagônicas, sendo uma dessas relações a apropriação e a desapropriação do espaço, que expressa e é contida de movimento. Neste caso, o território é a parte do espaço que permite a leitura e a compreensão desse par dialético (liberdade e dominação) e de seus movimentos de territorialização e desterritorialização.

No caso específico estudado, ele serve para mostrar empiricamente o encontro territorial dos segmentos de classe, que estão territorializados no entorno da área do Lago do Maicá, o antagonismo territorial entre povos indígenas, quilombolas e ribeirinhos contra os segmentos sociais contrários à sua existência e a relevância da construção de territórios nessa luta. Deste modo, é no território que esse encontro manifesta-se, materializa-se e adquire aspecto territorial:

Eu acho que só no fato de você ter um território demarcado né, demarcado onde esses empreendimentos vão ser executados já é uma barreira muito grande né, é uma fortificação, porque se não fosse essas comunidades

quilombolas aqui, o porto já estava sendo construído há bastante tempo. Então só o fato de ter uma comunidade quilombola na área, já é uma resistência muito grande a qualquer empreendimento que vai acontecer, eu acredito que a nossa comunidade ela resiste quando ela realmente se organiza e tem uma pretensão territorial naquela parte [...]. Só tem a consulta na comunidade, só vai ocorrer a consulta, porque a comunidade tem território e dentro dessa construção do empreendimento vai ter várias comunidades quilombolas num raio de 10 Km. Então, ela precisa, só pode passar pra construção se ela passar primeiro por essas comunidades quilombolas.

O encontro territorial das comunidades quilombolas, dos povos indígenas e ribeirinhos distribuídos pela grande área de influência do lago do Maicá, é o resultado da luta pela existência, que empiricamente é observado na disputa territorial, ocasionada pelo movimento de expansão do capital em direção ao Maicá¹⁸³.

A gente; acho que não temos uma unidade específica [...], mas tem momentos sim que a gente se encontra, vamos dar um exemplo, aqui do porto né. O porto é o momento que todo mundo não quer, que todo mundo tá lutando juntos, então, esse é o momento de agregar tanto os interesses indígenas quanto quilombola, [...] há interesses diferentes sim! Mas quando sabe que vai afetar todo mundo, aí todo mundo se junta [...]. Tanto o porto quanto a soja, de fato a gente olhando essa situação são momento realmente que tanto os interesses são coletivos, tanto o nosso quanto os dos indígenas é a questão da expansão da soja, ninguém quer soja perto de sua casa, perto de seu território. Então, o pensamento dos indígenas é o mesmo dos quilombolas: ninguém quer soja! O pensamento dos quilombolas é o mesmo dos indígenas: ninguém quer porto! Então, eu acredito que nessa visão aí, a gente se encontramos realmente, nesse momento da soja, nesse momento do porto, são momentos que nós se juntamos força. Quando afeta a existência!¹⁸⁴

Essa expansão capitalista portuária, encabeçada pela EMBRAPAS desencadeia um movimento evidente de “desterritorialização”¹⁸⁵ dos segmentos de classe, que é fruto de uma ação anterior de territorialização. É evidente que esse deslocamento, no momento, “não significa a destruição dos territórios” desses segmentos. Porém, o que está em jogo é a precarização da relação desses sujeitos com o lago, que significa a instabilidade de um dos campos da existência: o trabalho, as relações de trabalho e a sobrevivência: produção alimentar e produção de mercadoria, assim como o enfraquecimento do comércio e da circulação.

¹⁸³ Primeiro iniciado pela soja, na década de 1990 e impulsionado pelo projeto de construção do Terminal de Uso Privativo da EMBRAPAS, na década de 2010.

¹⁸⁴ Informação obtida durante trabalho de campo fevereiro de 2020, por meio de entrevista.

¹⁸⁵ Em pesquisa entendeu-se que a desterritorialização, a qual se faz referência é na relação de uso do lago, já que as grandes intervenções propostas pela construção do porto, por exemplo, o aterramento de uma área de 151.640 mil m² na boca do lago, pode colocar em risco a preservação do corpo d'água desse ecossistema. Além disso, o movimento e o barulho dos navios (tipo PANAMAX de 60 mil T) e dos equipamentos do porto poderão afugentar os cardumes de peixes que entram no Lago do Maicá.

As comunidades quilombolas, elas se organizaram, todo impedimento que vai atingir essas comunidades, ou seja, vai ser impactados num raio de 10 Km, elas precisam ser ouvidas né, ter a consulta prévia informada. E aí as comunidades se organizaram coletivamente pra que o porto, a empresa EMBRAPA, responsável pela construção do porto, ela pudesse consultar as comunidades e informar né como vai se dar o empreendimento que vai ser construído no Maicá [...].

As comunidades não são favoráveis a construção do porto, porque se acredita que vai ser impactada diretamente as comunidades, porque o porto vai ser construído na boca do Maicá e o Maicá é um rio que é a sobrevivência da região aqui e com o aterro que vão fazer lá na boca do Maicá, nas reuniões que a gente teve, o comentário das pessoas é que esse assoreamento vem baixando e é bem provável que futuramente o rio possa ficar mais raso do que já é, sem contar com o tráfego de navio tão intenso, que vai atingir esse pessoal que vem da várzea, as margens aí do rio, que vão tá dando de frente com o naviozão, que vai tá encostado esperando a soja.

E o peixe né, a questão desses dejetos que esses navios trazem, podem jogar aí no rio Amazonas e, conseqüentemente baixar aqui pro Maicá, então vai começar afetar os peixes né e a soja também né. Esses dejetos da soja podem também, essa poeira pode cair no rio e baixar pro Maicá. Então, com isso a gente vai ser impactado diretamente, essa é a nossa preocupação [...] queira sim queira não vai impactar, vai ter um impacto negativo pra essa população que vive no Maicá e que sobrevive da pesca.¹⁸⁶

De acordo com as pesquisas, ao organizar o movimento, a partir de relações socio-territoriais, os quilombolas, indígenas e ribeirinhos produzem esse encontro territorial, cuja manifestação, dessa unidade, é revelada pelas seguintes categorias: físico, político, localizável, relacional, ideias e temporal. Ressalta-se que estas categorias não estão isoladas, nem permanecem apenas no campo do pensamento, eles estão integrados e compõe a prática social cotidiana. Neste sentido, o dado que ilustra que esse encontro territorial apresenta um caráter físico, corpóreo – figura 19 – , é a reunião quantitativa de sujeitos, cuja manifestação é a concentração de corpos dentro de uma relação de resistência, dispostos a doarem seu tempo, sua força, seus músculos, sua frequência e suas vozes na luta em defesa de sua sobrevivência.

Para além do encontro corpóreo, ele é também político (qualitativo) em razão desses segmentos se organizarem juridicamente, em forma de associação, através da solidariedade que ocorre entre as associações – figura 19 e quadro 39 – e pela articulação com outros organismos¹⁸⁷. Por outro lado, crê-se que a consistência do aspecto político é ilustrada na participação em reuniões e conferências (decidir os rumos de sua vida), em ações de reivindicação (manifestações públicas e jurídicas),

¹⁸⁶ Informação verbal obtida em trabalho de campo 2020.


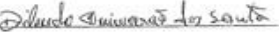

¹⁸⁷ Esses organismos são representados pelo Ministério Público Estadual e Federal, Comissão Pastoral da Terra e Conselho Pastoral dos Pescadores e Terra de Direitos.

assim como em interferência¹⁸⁸ (protagonismo) na trama de relações que se projeta territorialmente na realidade local, especificamente, contra: a natureza, o território e as territorialidades constituídas na área do Lago do Maicá.

Figura 19 – Assembleia geral dos quilombolas do Maicá e Ituqui – Santarém-PA

ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL DOS QUILOMBOLAS DA REIGIÃO DO MAICÁ E REGIÃO DO ITUQUI

No dia vinte e seis de junho de dois mil e cinco, reuniram-se às nove horas, no quilombo do Murumuru os quilombolas da Região do Maicá, a saber: Bom Jardim, Murumurutuba, Murumuru e Tiningú, e dos quilombos do Ituqui – Nova Vista, São José e São Raimundo, num total de cento e cinquenta e cinco pessoas (lista de presença em anexo). A pauta da Assembleia referiu-se a **“Titulação de terra coletiva e continua nos quilombos do Maicá e Ituqui”**. Após momento de mística e apresentação dos presentes, Frei Alex Assunção fez uma retrospectiva da caminhada do Movimento Negro Quilombola, a nível Local, Estadual e Nacional, enfatizando a luta, conquistas e desafios do Movimento. Apresentou o croqui das duas áreas quilombolas e os desafios fundiários que cada uma dela está enfrentando. A partir de então foi apresentada a proposta, já discutida nas Assembleias Locais realizadas em cada quilombo, em criar um único título coletivo em terra contínua, englobando a área quilombola na Região do Maicá e área quilombola da Região do Ituqui. A assembleia se manifestou reforçando a importância das terras serem tituladas continuamente, pois os conflitos fundiários são comuns a todas as comunidades quilombolas, eles se interligam. E a territorialidade e consanguinidade são também comuns as duas regiões. Após o consenso, confirmado em votação, de que as terras deviam ser tituladas em área contínua, entrou-se no mérito de uma outra questão: Como essa terra seria titulada e administrada? Surgiram duas propostas: A primeira, em um único Título, para as duas áreas (Maicá e Ituqui) e a segunda, seria em área contínua porém em dois Títulos, um para **Maicá** – incluindo os quilombos do Bom Jardim, Murumurutuba, Murumuru e Tiningú e outro para **Ituqui** – incluindo os quilombos de Nova Vista, São José e São Raimundo. Foi aprovada por unanimidade a segunda proposta. Com isto os processos individuais no INCRA devem ser anexados, e comunicado no seu Superintendente e a quem for de direito. Foi ainda aprovada, a criação de duas associações que terão como finalidade receber os respectivos títulos, administrar as terras quilombolas, representar os interesses do quilombo e incentivar o seu desenvolvimento. Ficou acertadas as Assembleias de fundação das referidas associações para os dias: quinze (sexta-feira), no quilombo de Nova Vista, para os quilombolas da região do Ituqui (quilombos de Nova Vista, São José e São Raimundo) e para dia dezesseis (sábado), no quilombo do Murumuru, para os quilombolas da região do Maicá (Bom Jardim, Murumurutuba, Murumuru e Tiningú). No encerramento foram repassados alguns informes de interesses dos quilombolas. Eram doze horas e trinta minutos quando se deu por encerrado a assembleia. Seguem assinatura do moderado e secretários da Assembleia.

ASSEMBLÉIA GERAL DOS QUILOMBOLAS
 Região do Maicá (Bom Jardim, Murumurutuba, Murumuru e Tiningú) e
 Região do Ituqui (São José, São Raimundo e Nova Vista)

Assunto: Titulação de Terra Coletiva e Continua nos quilombos do Maicá e Ituqui.

Nº	NOME	QUILOMBO
01	Edo Saraiva	Murumuru
02	Deluísia Guimarães dos Santos	Bom Jardim
03	Raimundo Benedito da Silva Neto	Tiningú
04	Adilson Jesus Augusto Moraes	Santarém (Negro)
05	Paulo Jesus da Silva Góes	Santarém
06	Manoel de Jesus Mourão Coelho	Nova Vista
07	Frei Alex	São José Ituqui
08	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
09	Raimundo Costa da Silva	Murumuru
10	Luiz Carlos Moura Martins	Murumurutuba
11	Luiz Carlos Moura Martins	Murumurutuba
12	Roberta Pereira dos Santos	Murumurutuba
13	Roberta Pereira dos Santos	Murumurutuba
14	Luiz Carlos Moura Martins	Bom Jardim
15	Márcia Guimarães dos Santos	Bom Jardim
16	Roberto dos Santos Lima	Murumurutuba
17	Francisco da Silva	Murumuru
18	Francisco Francisco Costa	Murumuru
19	Raimundo Raimundo Costa	Murumurutuba
20	Luiz Carlos Moura Martins	Murumurutuba
21	Roberto dos Santos Lima	Murumurutuba
22	Roberto dos Santos Lima	Murumurutuba
23	Raimundo Raimundo Costa	Murumurutuba
24	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
25	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
26	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
27	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
28	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
29	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
30	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
31	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
32	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
33	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
34	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
35	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
36	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
37	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
38	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
39	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
40	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
41	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru
42	Maria Antônia Bentes motta	Murumuru

Santarém-PA, 26 de junho de 2005

A figura ilustra tanto o encontro físico (corpóreo) quanto o encontro político dos quilombolas na luta pela defesa da manutenção e titulação de seus territórios.

Fonte: Ministério da Cultura – Fundação Cultural Palmares, 2005.

O significado desse encontro político é que quando os segmentos de classe participam, reivindicam e interferem na realidade, eles mostram que a luta pela manutenção de sua existência e pela resistência não é transferida para o Estado, apesar de contar com a participação deste em alguns momentos de sua organização. Em determinadas situações, isto é, mesmo quando acontece a judicialização de alguma disputa, eles permanecem fazendo política e pressão sobre os órgãos públicos para que seus direitos sejam respeitados e mantidos.

¹⁸⁸ Exemplo disso, é a suspensão das obras do porto da EMBRAPs pela Justiça Federal, após denúncias de órgãos e entidades combinadas ao movimento territorial quilombola, indígena e ribeirinho.

Quadro 39 – Associações, Federação e Conselho dos segmentos de classe do entorno da grande área de influência do Lago do Maicá

Quilombolas	Federação	Pescadores	Moradores	Indígena	Conselho
Associação da Comunidade Remanescente de Quilombos de Arapemã (ACREQARA).	Federação das Organizações Quilombolas de Santarém (FOQS)	Z20	Associação de Moradores do Bairro Pérola do Maicá (AMBAPEM).	Associação Indígena Munduruku de Auá da Aldeia Ipaupixuna.	Conselho Indígena Munduruku e Apiaká do Planalto Santareno.
Associação de Remanescente de Quilombo de Bom Jardim (ARQBOMJA).					
Associação de Remanescentes do Quilombo do Tinguu (ARQTINGU).					
Associação de Remanescente de Quilombo do Saracura (ACREQSARA).					
Associação De Remanescente de Quilombo de Maria Valentina (quilombos Nova Vista do Ituqui, São José do Ituqui e São Raimundo do Ituqui) (ARQVALETINA).					
Associação de Remanescente de Quilombo de Patos do Ituqui.					
Associação de Remanescentes de Quilombo de Murumuru (ARQMU).					
Associação de Remanescente de Quilombo de Murumurutuba (AQMU)					
Associação de Moradores remanescentes de Quilombo do Arapemã Residentes no Maicá (AMRQARM)					

Fonte: Blog da Federação das Organizações Quilombolas de Santarém-PA, 2020 e Trabalho de Campo, 2020. ; Organização: Cordovil, G., 2020

Outro exemplo desse aspecto político é o encontro territorial dos índios Mundurukus e Apiakás do planalto santareno com outras entidades¹⁸⁹, que adquire forma em atos oficiais: reuniões, oficinas e assembleias, com a intenção de formular documento informativo, constituído de regras e normas. O resultado desse encontro político foi a elaboração do protocolo de consulta em defesa de seus territórios:

¹⁸⁹ Comissão Pastoral da Terra (CPT), Fundação Nacional do Índio (FUNAI), Ministério Público Federal (MPF) e Ministério Público Estadual (MPPA).

Com a notícia de implementação de portos graneleiros no Lago do Maicá, Lago que faz parte do nosso território e que serve de fonte alimentar aos indígenas, assim como outros usos das aldeias, decidimos elaborar um documento para demonstrar nossa indignação. Inicialmente escrevemos uma nota em janeiro de 2016, onde repudiamos o projeto que põe em risco toda vida daqueles que dependem do Lago Maicá. Em seguida, dialogamos com vários parceiros e órgãos públicos e chegamos à conclusão de fazermos este protocolo.

Para iniciar o Protocolo, as lideranças indígenas tomaram a iniciativa de realizar reuniões nas aldeias sem a participação de agentes externos. Tudo para fazermos do processo de elaboração um momento de aprendizado, não apenas de como elaborar um protocolo de consulta, mas de aprendizado coletivo e autônomo, a partir das nossas próprias experiências. (PROTOCOLO..., 2017, p. 3 e 4).

Seguindo essa mesma postura política dos índios Mundurucus e Apiakás, os quilombolas do Maicá-Ituqui, organizados por meio da Federação das Organizações Quilombolas de Santarém (FOQS), também, desenvolveram um documento único, o seu protocolo de consulta: informativo, constituído de regras e normas.

Os recursos naturais são necessários para a nossa sobrevivência, pois vivemos da pesca, da agricultura familiar, do extrativismo e da pecuária. Dependemos das florestas para caçar, plantar; dos rios (Amazonas, Maicá e Ituqui), lagos (Verde, Nazaré, Rosinha, João Antônio, Cupido, Gaivota, Carão, Caraúba, Salinas, Ajará, Tachi, Tingu e Tipitinga) e igarapés (Maicá e Santíssimo) para pescar, lavar roupa, vasilhas, tirar água para beber, tomar banho, preparar a alimentação, e também como meio de locomoção para outros lugares.

A construção de obras de grande porte (portos, hidrelétricas, mineração, ferrovias, etc.) que visam o tal “desenvolvimento”, as grandes queimadas, a poluição dos rios e do ar, trazem inúmeros impactos socioambientais que ameaçam os recursos naturais que servem de fonte de sobrevivência para nós quilombolas, e também para indígenas, pescadores, ribeirinhos e todas as comunidades tradicionais. Por isso, é direito de todos esses povos tradicionais serem consultados. Nós contribuimos para o desenvolvimento de forma sustentável e vivemos em harmonia com o meio ambiente.

Tememos que com o desaparecimento dos recursos naturais, ocasionados por obras que agredem o meio ambiente, nós quilombolas deixemos os quilombos para morarmos na cidade, o que prejudicará a nossa cultura e o modo tradicional de viver.

Por que a elaboração do documento?

Para mostrar que nós existimos e que não aceitamos qualquer empreendimento em nosso território sem que sejamos previamente consultados. Isso é nosso direito, que está na convenção 169 da OIT. (PROTOCOLO..., 2016, p. 3 e 4).

As pesquisas revelam que esse encontro territorial político não se limitou apenas entre os segmentos de classe do Maicá, mas se desdobrou na articulação entre eles com organizações sociais (Comissão Pastoral da Terra, Conselho Pastoral dos Pescadores e Terra de Direitos) e órgãos jurídicos (Ministério Público Estadual e Federal), o resultado foi: assessoria, apoio jurídico e orientações, desencadeando

denúncias e lutas no campo jurídico, entre os segmentos e a EMBRAPs (figura 20 A e B).

Figura 20-A – Desdobramento jurídico do encontro territorial dos segmentos de classe da grande área do Lago do Maicá



Santarém, 26 de agosto de 2014.

A
Ilustríssima Senhora
Ione Missae Nakamura
Promotora de Justiça em Santarém
Ministério Público Estadual

A Terra de Direitos, organização de direitos humanos, com subsede à Rua Galdino Veloso, n. 450, sala 05, Centro, Santarém – Pará, CNPJ n. xxxx, vem, perante esse douto órgão ministerial, apresentar **REPRESENTAÇÃO** sobre a ocorrência de possíveis violações a direitos na proposta de construção de portos na grande área do Maicá, município de Santarém, estado do Pará.



Ministério Público Federal
 Procuradoria da República no Município de Santarém

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) JUIZ(A) DA VARA DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SANTARÉM/PA

Atenção, porém: eles são "o povo brasileiro", mas não são exatamente não índios. Eles não são mais índios sem serem por isso não índios, isto é, brancos. Não são nada. São o que mais convém ao outro dizer o que eles são.¹

Ref. Inquérito Civil Público (ICP) nº 1.23.002.000648/2015-09
 Inquérito Civil Público (ICP) nº. 004414-031/2015/PJ Agrária de Santarém

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL e o MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ, por suas representantes que ao final subscrevem, no exercício das funções institucionais e alicerçados nos artigos 127, caput, 129, inciso III, da Constituição Federal; artigos 5º, inciso III, d; 6º, VII, b, c e d, todos da Lei Complementar nº 75/93; artigos 1º, incisos I, III e IV; 2º; 3º; 5º, caput; 12 e 19 da Lei nº 7.347/85, vêm, respeitosamente, perante Vossa Excelência, propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA
com pedido de liminar



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO
 SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SANTARÉM

Processo Nº 0000777-75.2014.4.01.3902 - 2ª VARA FEDERAL
 Nº de registro e-CVD 00003.2014.00037902.1.00037.00138

CLASSE : AÇÃO CIVIL PÚBLICA
 ASSUNTO : MEIO AMBIENTE - DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATERIAS DO DIREITO PÚBLICO
 AUTOR : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
 RÉU : UNIÃO FEDERAL

DECISÃO

I - RELATÓRIO

Trata-se de ação civil pública proposta pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL e pelo MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ em face da UNIÃO, do ESTADO DO PARÁ, da AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ e da EMPRESA BRASILEIRA DE PORTOS DE SANTARÉM LTDA - EMBRAPs.

Requerem, liminarmente, que seja suspenso o processo de licenciamento ambiental do Terminal Portuário da EmbraPs e qualquer ato visando o empreendimento, até o julgamento desta demanda.

Em síntese, sustentam que o procedimento de implantação do terminal portuário se encontra viciado porque o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental não previram corretamente a presença de comunidades tradicionais e quilombolas na área de influência do empreendimento e não foi providenciada a consulta prévia, livre e informada a estes grupos populacionais (Convenção OIT n. 169).

A fl. 230, foi determinada a intimação das entidades públicas réas, para manifestação em 72 horas. Na oportunidade, determinou-se a intimação do INCLÁ e da FUNDAÇÃO PALMARES para manifestação de interesse em integrar o polo ativo. Indeferiu-se, ainda, a intimação da Federação das Organizações Quilombolas em Santarém - FQOS.

Manifestação da União às fls. 239-244. Sustenta a impossibilidade de o Poder Judiciário se substituir à Administração na análise do mérito administrativo. Quanto ao pedido, alega que para autorização da exploração do Terminal Portuário Privado deverá o interessado comprovar sua regularidade quanto ao licenciamento ambiental. Alega que, antes da autorização pela Secretaria Especial de Portos, há previsão somente de que o interessado apresente "termo de referência para estudos ambientais com vistas ao licenciamento ambiental".

A ANTAQ se manifesta às fls. 246-251. Sustenta sua legitimidade passiva, pois a competência para autorização seria de entidade diversa. Alega ainda que não cabe à ANTAQ apreciar o mérito do procedimento de licenciamento ambiental.

Documento assinado digitalmente por: JUIZ FEDERAL ERICO RODRIGO FREITAS PINHEIRO em 12/04/2016, com base na Lei 11.414 de 16/03/2006.
 A autoridade deve publicar no endereço no http://www.stf.jus.br/portal/abtdi_abaixo_codigo_1771891002223

Pg. 1/11

III - CONCLUSÃO

Pelo exposto, **CONCEDO EM PARTE A LIMINAR**, para **DETERMINAR** a suspensão do procedimento de licenciamento ambiental do terminal portuário da EMBRAPs – EMPRESA BRASILEIRA DE PORTOS DE SANTARÉM LTDA, na grande área do Maicá e de qualquer ato visando o empreendimento, até que seja demonstrada a efetiva realização do procedimento de consulta livre, prévia e informada às populações quilombolas e tradicionais situadas na sua área de influência direta.

Deixo de arbitrar, no momento, astreintes, as quais serão fixadas caso seja evidenciada recalcitrância no cumprimento desta decisão.

Determino ainda que: a) seja diligenciada a citação da EMBRAPs no endereço situado nesta cidade, constante da inicial; b) após a apresentação das contestações, seja dada vista dos autos ao MPF.

A seguir, intím-se as partes para, fundamentadamente, indicarem as provas que pretendem produzir, justificando suas finalidades, no prazo de 5 (cinco) dias.



Intím-se-se.
 Santarém, 12 de abril de 2016.

ÉRICO RODRIGO FREITAS PINHEIRO
 Juiz Federal

Universidade Federal do Oeste do Pará - UFOPA / Universidade de São Paulo - USP.
 Fonte: Terra de Direitos, 2014. ; Ministério Público Federal - MPF, 2015. ; Tribunal Regional Federal da Primeira Região, 2016.
 Elaborado com: Paint Brush.
 Organização e Edição: Cordovil, G. 2020.

A figura ilustra o resultado do encontro político dos quilombolas e o desdobramento da luta no campo jurídico. Após pressão política dos quilombolas o Ministério Público Federal e Estadual entra com ação pública civil, na Justiça Federal, contra a construção do porto da EMBRAPs.

Figura 20-B – Desdobramento jurídico do encontro territorial dos segmentos de classe da grande área do Lago do Maicá

 <p style="text-align: center;">PODER JUDICIÁRIO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SANTARÉM</p> <p>Processo Nº 0000377-75.2016.4.01.3902 - 2ª VARA - SANTARÉM Nº de registro e-CVD 00306.2019.00023902.1.00582/00128</p> <p>SENTENÇA TIPO A CLASSE : AÇÃO CIVIL PÚBLICA ASSUNTO : MEIO AMBIENTE - DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DO DIREITO PÚBLICO AUTOR : MINISTERIO PUBLICO FEDERAL RÉU : UNIAO FEDERAL</p> <p style="text-align: center;">SENTENÇA</p> <p>I – RELATÓRIO</p> <p>Trata-se de ação civil pública proposta pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL e pelo MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ em face da UNIÃO, do ESTADO DO PARÁ, da AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ e da EMPRESA BRASILEIRA DE PORTOS DE SANTARÉM LTDA – EMBRAPRS.</p> <p>Requerem, liminarmente, que seja suspenso o processo de licenciamento ambiental do Terminal Portuário da Embraps e qualquer ato visando o empreendimento, até o julgamento desta demanda. Com pleitos finais, requerem a condenação das rés não procederem à implementação do empreendimento até que realizada a referida consulta, e ainda a a retificação do EIA/RIMA, para que contemple a presença de comunidades tradicionais (quilombolas e ribeirinhas) no seu entorno.</p> <p>Em síntese, sustentam que o procedimento de implantação do terminal portuário se encontra viciado porque o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto Ambiental não previram corretamente a presença de comunidades tradicionais e quilombolas na área de influência do empreendimento e não foi providenciada a consulta prévia, livre e informada a estes grupos populacionais (Convenção OIT n. 169).</p> <p>À fl. 230, foi determinada a intimação das entidades públicas rés, para manifestação em 72 horas. Na oportunidade, determinou-se a intimação do INCRA e da FUNDAÇÃO PALMARES para manifestação de interesse em integrar o polo ativo. Indeferiu-se, ainda, a intimação da Federação das Organizações Quilombolas em Santarém – FOQS.</p> <p>Manifestação da União às fls. 239-244. Sustenta a impossibilidade de o Poder Judiciário se substituir à Administração na análise do mérito administrativo. Quanto ao pedido, alega que para autorização da exploração do Terminal Portuário Privado deverá o interessado comprovar sua regularidade quanto ao licenciamento ambiental. Alega que, antes da autorização pela Secretaria Especial de Portos, há previsão somente de que o interessado apresente "termo de referência para estudos ambientais com vistas ao licenciamento ambiental".</p> <p><small>Documento assinado digitalmente pelo(a) JUIZ FEDERAL ÉRICO RODRIGO FREITAS PINHEIRO em 05/10/2019, com base na Lei 11.419 de 19/12/2006. A autenticidade deste pode ser verificada em http://www.trf1.jus.br/autenticidade, mediante código 6613063027200</small></p> <p style="text-align: right;"><small>Pág. 1/31</small></p>	 <p style="text-align: center;">PODER JUDICIÁRIO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SANTARÉM</p> <p>Processo Nº 0000377-75.2016.4.01.3902 - 2ª VARA - SANTARÉM Nº de registro e-CVD 00306.2019.00023902.1.00582/00128</p> <p>Procedimentos da Cálculo da Justiça Federal.</p> <p>Confirmo a liminar anteriormente deferida nos autos. Esclareço que, em sede de ação civil pública, em regra a apelação não possui efeito suspensivo, salvo se o juiz conceder tal efeito ao recurso (art. 14, Lei n. 7.347/1985), razão pela qual as obrigações são exigíveis a partir da intimação desta sentença.</p> <p>Sobre o pedido de fl. 1624, inviável deferir a retirada em carga dos autos, medida possível apenas para os advogados com procuração nos autos. Autorizo a consulta dos autos, mediante "carga rápida", para fins de digitalização ou extração de cópias.</p> <p>Sentença sujeita ao reexame necessário. Intimem-se. Após o trânsito em julgado, intimações para fins de cumprimento.</p> <p>Santarém, 5 de outubro de 2019. ÉRICO RODRIGO FREITAS PINHEIRO Juiz Federal</p> <p><small>Documento assinado digitalmente pelo(a) JUIZ FEDERAL ÉRICO RODRIGO FREITAS PINHEIRO em 05/10/2019, com base na Lei 11.419 de 19/12/2006. A autenticidade deste pode ser verificada em http://www.trf1.jus.br/autenticidade, mediante código 6613063027200</small></p> <p style="text-align: right;"><small>Pág. 3/33</small></p>
<p>Universidade Federal do Oeste do Pará - UFOPA / Universidade de São Paulo - USP. Fonte: Processo nº 0000377-75.2016.401.3902 - 2ª Vara Federal de Santarém-PA, Out. de 2019. Elaborado com: Paint Brush. Organização e Edição: Cordovil, G., 2020.</p>	
<p>Ibidem.</p>	

Fonte: Processo nº 0000377-75.2016-3902-2ª Vara Federal de Santarém-PA, Out. de 2019, 2016.
Organização: Cordovil, G., 2020

Todo encontro territorial corpóreo e político é localizável, não em função de onde ele está ou por ser passível de representação cartográfica, mas pelo fato de fazer parte e por marcar uma posição na trama de relações antagônicas, trama que é marcada por intenções opostas, conflitivas e contraditórias: permanência e destruição. É oportuno lembrar que ela é originada externamente em relação às territorialidades e seus territórios, mas, por ser contida de intenções, projeta-se sobre sua área territorial. O envolvimento¹⁹⁰ de quilombolas, indígenas, ribeirinhos nessa trama como

¹⁹⁰ É necessário lembrar que o termo envolvimento refere-se, tanto a relação de coletividade e solidariedade, que existe entre esses segmentos de classe, quanto o ato político, isto é, estar integrado a um dos extremos ou ser um dos fios dessa trama de relações antagônica.

polo de resistência faz com que esse encontro seja conhecido, já que o fazer parte de algo como oposição obriga o outro a entendê-lo.

Constatou-se que esse encontro territorial é de ideias, já que no relato dos entrevistados existe formulações reais sobre a instalação do terminal portuário da EMBRAPAS. Essas concepções são construídas empiricamente e, também, a partir daquilo que já aconteceu no Baixo Amazonas Paraense, como por exemplo, a instalação da Mineração Rio do Norte em Porto Trombetas, atingindo os quilombolas de Boa Vista e outros quilombos desse distrito, do município de Oriximiná e a instalação do terminal portuário da Cargill em Santarém, empreendimento que destruiu a praia da Vera Paz, local de lazer e trabalho para a população local. Esse encontro territorial de ideias é tanto sobre o porto da EMBRAPAS, quanto sobre o Lago do Maicá.

Com relação ao Maicá elas se resume em: meio de sustento e de trabalho, território sagrado e existência. A análise dessas ideias apontou para a uma definição síntese, a qual é: inegavelmente, o lago, assim como a floresta e a terra, torna-se uma condição material de existência, que na relação cotidiana com as sociedades transforma-se em meio de vida, por desencadear a sobrevivência das diferentes territorialidades que habitam o entorno do Maicá.

E tem algumas famílias também que não propriamente dito trabalham exportando para outras pessoas, elas trabalham familiar mesmo, elas pescam e saem vendendo dentro do bairro, então, isso é muito comum. *O lago é fundamental nesse processo de sustento de famílias e dos pescadores. [...]. A maioria das pessoas, a gente tem uma opinião assim: a maioria é contra! Bem, na minha visão, pelo menos, que é a mesma visão dos que são contra o porto, a gente entende ele como um câncer dentro da comunidade, porque a gente toma como exemplo né Belo Monte, a própria Cargill aqui que se apropriam desses espaços né, mas pouco contribuem com a comunidade. A gente se preocupa muito com o impacto social, não só ambiental, tem o impacto ambiental, mas o impacto social é uma das maiores preocupações na comunidade. A gente tem muito medo, muito receio dessa migração de pessoas né, de prostituição, do fluxo intenso de carretas e também da falta que a população não vai mais poder acessar o lago como antes, porque se você for hoje ou no final de semana tem muita gente tomando banho lá, mesmo sendo um lago e não uma praia. É um espaço de lazer da comunidade e a gente sabe que esse espaço vai ser perdido, vai ser perdido outras áreas de lazer: campos de futebol e sem falar das pessoas que serão desapropriadas, que vão receber uma espécie de indenização que realmente não condiz com tudo que elas já fizeram nesses terrenos, o que elas já construíram. Não se trata apenas de receber um dinheiro, mas existe uma outra carga de identificação com o local, com a terra, com o lago, toda essa identificação vai ser perdida.*¹⁹¹ (grifos nosso)

¹⁹¹ Informação verbal, obtida por meio de entrevista durante trabalho de campo em novembro de 2019.

Não é possível negar que a existência do encontro territorial aconteça fora da relação, o próprio encontro territorial só existe pela própria ligação estabelecida entre os diferentes segmentos sociais que se localizam no entorno do Lago do Maicá, esse vínculo é construído por meio da comunhão de ideias, da combinação de forças nas manifestações sociais, pela prática solidária de compartilhamento dos recursos do Lago do Maicá, e outros.

As pesquisas também revelaram que tudo que envolve o encontro territorial, tais como: ideias, estratégias, amadurecimento político, adesão de indivíduos e entidades, constituição de associações, combinação de forças e experiência, não foi de imediato, isso acontece no tempo, provavelmente, isso constrói a história local desses segmentos de classe do entorno do Maicá.

A base da existência humana é material, em que o território é a condição geográfica que garante as condições materiais da existência da vida, neste caso, o território para os quilombolas, indígenas e ribeirinhos territorializados na grande área do Lago do Maicá, é essencial para sua existência humana, em razão dele ser usado para moradia e trabalho: produção de alimento e mercadoria.

No nosso caso, a gente quer pegar o território pra nós, entendeu? Pra justamente evitar essa questão do plantio da soja pra evitar o arrendamento das propriedades, a gente quer realmente pra usufruir daquilo que é nosso de direito que é: plantar a nossa maniva, nosso milho, nosso feijão, nosso legume pra poder comercializar, a gente não quer que arrende pra gente trabalhar, pelo contrário, a gente quer pegar nossos territórios pra evitar essas coisas que estão acontecendo: plantio de soja e arrendamento¹⁹².

Novamente reafirma-se que eles não lutam somente pelo que tem dentro dele, os recursos, como água, terra e floresta, mas pela possibilidade de poder usar e transformar essa base material, em meio de vida, por meio do trabalho, contido no interior das diferentes formas de relações de trabalho, existente na grande área do Lago do Maicá. Eles lutam contra a necessidade do capital em produzir permanentemente trabalhadores assalariados, bem como, contra a necessidade do capital em converter o meio de vida deles em capital, melhor dizendo, expropriar para fazer com que eles não produzam seu remo a partir da extração de madeira da floresta, mas que o compre esse equipamento em uma loja; ou então, impedir que

¹⁹² Informação verbal, obtida por meio de entrevista durante trabalho de campo fevereiro de 2020.

eles extraíam o barro, o cipó, a madeira para construir seus fornos de farinha, obrigando-os a comprar tijolo para construir esse instrumento de trabalho.

Antes de finalizar esse tópico é necessário fazer um esforço de reflexão que envolve os segmentos sociais localizados na grande área de influência do Lago do Maicá, e os segmentos sociais localizados na área de influência do projeto Trombetas. Neste sentido, entende-se que as sociedades elementares do Trombetas, na década de 1970, apesar de resistirem aos intentos da Mineradora Rio do Norte, todavia, foram bem mais vulneráveis aos impactos provocados pela expansão do capital para a região do Baixo Amazonas Paraense quando comparadas às do Lago do Maicá. Neste caso, as pesquisas revelam que essa vulnerabilidade das sociedades do Trombetas aconteceu em razão de: a) terem sido as primeiras dessa região a sofrerem com a expansão do capital, por isso não tinha a possibilidade de troca de conhecimento com outras sociedades elementares locais sobre resistência contra o capital, fato que as tornavam mais susceptíveis à cooptação pelas ideias de desenvolvimento do capital, assim, a sua reação acontece somente a partir de 1979, cinco anos após a instalação do projeto trombetas¹⁹³ (ARCHANJO, 2015); b) não possuírem experiência de luta contra o capital, essa falta de prática não gerava ideias, estratégias e malícia contra o capital, isso era novo para elas; c) não havia organização política – associação – e jurídica – território e, aparentemente, não havia o encontro territorial, como coalisão de forças, ideias, corpos. Por outro lado, percebe-se que a luta dos quilombolas, ribeirinhos e indígenas do Maicá, não demorou para acontecer contra a expansão dos empreendimentos capitalista, seja contra o porto ou contra a agricultura capitalista da soja e milho, neste sentido, a luta desses segmentos de classe para transforma o Maicá em uma Área Proteção Ambiental, é um exemplo disso; é bem mais sólida em razão do amadurecimento e aprendizagens adquiridas por meio do compartilhamento sobre o que aconteceu em Trombetas¹⁹⁴. Portanto, são pontos de história diferentes.

A não objetivação do porto da EMBRAPS é resultado da objetivação da existência dos quilombolas, índios, ribeirinhos e sociedade urbana do entorno do Maicá, a combinação da existência desses sujeitos: sobrevivência, relações de

¹⁹³ Em cinco anos a Mineradora já havia construído a sua base administrativa (cidadela), o porto para escoamento do minério e iniciado a exploração mineral.

¹⁹⁴ Durante pesquisa de campo, ao entrevistar uma das lideranças, foi informado por ela que numa determinada data de 2020, ela viajaria para Trombetas, no município de Oriximiná-PA para se encontrar com lideranças quilombolas para discutir assuntos referentes a manutenção de suas existências.

trabalho, gênero de vida, religiosidade, relação com a natureza, até o momento tem sido obstáculo real para a instalação do porto no Lago do Maicá. A intenção dos segmentos de classe pela permanência de sua objetivação conduziu esses segmentos a se encontrarem na luta contra a construção do porto da EMBRAPES.

É importante frisar que o encontro territorial não luta contra o porto, mas sim, contra as tramas de relações que buscam instalar o terminal portuário da EMBRAPES que, conseqüentemente, irá impactar as condições materiais que permitem a existência dos segmentos de classe do entorno do Maicá. Pressupõe-se que a luta dos quilombolas e indígenas é bem mais consistente, em razão da possibilidade deles poderem constituir territórios juridicamente, e por constituírem-se como grupo étnico, por isso, que quando se compara o grupo social que lutou contra a construção do porto da Cargill na orla de Santarém com esses segmentos de classe percebe-se diferenças quanto a resistência, neste caso, cabe uma expressão popular: os índios e quilombolas são mais “casca grossa”.

Por fim, enquanto o Arco Norte participa da realização do capital, por outro lado as pesquisas também permitem entender que, ao se encontrarem territorialmente, os segmentos de classe, do entorno do Maicá, não somente impedem a objetivação do fato mais também a própria metamorfose do capital em circulação, isto é, a transformação da natureza do lugar em base material para a existência do capital e suas relações. Isso lembra a fala de Martins (1991), essa é “a resposta da vítima, uma reciprocidade de conseqüências, o que não quer dizer equidade”, isso significa que ela também impacta.

Neste contexto, o que está acontecendo no Maicá é que o dinheiro inicial (D) não se transformou em forças produtivas – porto, armazém, máquinas etc. –. Assim, entende-se que o encontro territorial dos segmentos de classe tem sido um fator geográfico decisivo para a manutenção da existência, não somente de quilombolas, mas de indígenas e ribeirinhos, que se localizam na grande área de influência do Lago do Maicá. Provavelmente, quanto mais se amplia esse encontro, mais forças esses segmentos de classe agregam para manterem acessíveis as condições materiais de sua existência.

CONCLUSÃO

Após um árduo e quase solitário trabalho de produção textual e pesquisa, chega-se a este momento tão desejado, “o fim”, aquele momento que representa a parte final da produção textual da pesquisa, aparentemente, fácil e rápida de ser produzida, porém, sabe-se que esta síntese é tão árdua, solitária e cheia de dificuldades quanto a da etapa anterior. Portanto, a intenção é reunir elementos essenciais da pesquisa relacionados àquilo que foi exposto como hipótese, para assim construir conclusões coerentes e cabíveis a este momento do trabalho de pesquisa, em razão de saber que a dinâmica social não é estática, mas está em constante mudanças e, que por isso, seria improvável querer encerrar nesse trabalho qualquer debate desenvolvido aqui. Portanto, essa conclusão é apenas uma contribuição.

Antes de se iniciar as conclusões é necessário lembrar que a área de estudo parte do entorno do rio Amazonas localizado em cinco municípios do Baixo Amazonas Paraense, para, em seguida, concentrar-se na cidade de Santarém. É importante lembrar que para se chegar a esta etapa do trabalho foi primordial o alcance do objetivo geral, bem como responder à principal questão desta pesquisa, assim como, confirmar ou refutar a hipótese deste trabalho. Durante o desenrolar deste trabalho variáveis, em forma de dados, foram obtidas, as quais serviram para estabelecer compreensões da área estudada e constatações sobre a hipótese.

Lembrando que a hipótese foi construída a partir da seguinte reflexão: não tem como separar a circulação da existência do capital, já que a circulação é um dos elementos fundamentais de sua totalidade, por isso que o capital só é capital na circulação, já que é na circulação que o capital se realiza. Portanto, é necessário cuidar dessa etapa.

Partindo dessa ideia levanta-se o seguinte pressuposto: no momento em que o capital coloca-se em movimento mecânico para o Baixo Amazonas Paraense, com o intuito de assegurar a circulação – metamorfose –, por meio de suas forças produtivas e, conseqüentemente, garantir a sua existência, paralelamente, ele desorganiza o fundamento da vida social dos povos indígenas, ribeirinhos e quilombolas, o trabalho. Visto que a apropriação da natureza pelo capital cria uma cerca que impede a projeção dessa força produtiva sobre a natureza que resulta no impedimento da criação das condições materiais de sua vida.

Deste modo, com base em matérias de jornais televisivo e impresso – e em reuniões públicas de revisão do Plano Diretor do Município de Santarém, constatou-se que esse fato que afeta a existência material dessas sociedade, provoca uma coalisão desses segmentos de classe, cuja manifestação geográfica evidencia-se, minimamente, nas seguintes categorias: físico e localizável, mas acredita-se que ocorrerá a descoberta da existência de outras categorias, e que isso pode ser interpretado a partir do território. Não resta dúvidas que essa coalisão é provavelmente contra as tramas de relações construídas para a objetivação das forças produtivas e ficou claro que uma dessas é a jurídica, resta descobrir as outras.

Primeiro, constatou-se que a metamorfose que o capital produz não é somente internamente a ele, mas externamente a si, isto é, a metamorfose não se reduz à transformação de dinheiro em mercadoria e mercadoria em mais dinheiro, a metamorfose acontece na realidade para onde o capital se expande. É justamente esta última que impacta as sociedades elementares – ribeirinhas, indígenas e quilombolas –, naquilo que é mais vital para elas: *a natureza e o fundamento social da vida, que é o trabalho*. Constatou-se que toda luta praticada por essas sociedades é a favor da manutenção do acesso à natureza para projeção de suas atividades laborais cotidianas, como pesca, agricultura e extrativismo, pois são essas atividades, e sua derivação, que mantém a existência delas naquilo que as identificam como territorialidades: indígenas, ribeirinhos e quilombolas.

Segundo, o resultado disso é que ao provocar ou intentar essa metamorfose o capital, paralelamente, de forma indesejada estimula a organização dessas sociedades, que inicialmente foi denominada de coalisão, mas que no desenrolar da pesquisa ficou nítido que essa manifestação fenomênica assume a forma geográfica de um *encontro territorial*, cuja as categorias que sustentam a hipótese desse encontro são: corpóreo, localizável, político, ideias e relacional. Esse encontro territorial não impediu somente a objetivação do fato, mas a transformação do dinheiro em capital, mas não somente isso, a acumulação, concentração e centralização do capital na grande área do Lago do Maicá.

Terceiro, ao se encontrarem territorialmente as sociedades elementares lutam contra *as tramas de relações capitalistas*, visto que são elas que constroem todo o processo de apropriação da natureza e a objetivação do fato, como exemplo, o caso do porto da EMBRAPA no Lago do Maicá, já que a instalação do porto é o resultado dessas tramas. Neste sentido, por isso que é coerente e valiosa a análise do EIA/RIMA

da EMBRAPAS para o entendimento e crítica às suas estratégias e a sua astúcia jurídica, visto que a produção desse documento faz parte dessas tramas. Então, impedir essas tramas, por meio da luta política nas assembleias públicas – a saber, revisão do Plano Diretor de Santarém –, e representação jurídica, significa frear a objetivação do fato.

Quarto, a crítica ao capital em circulação parte de dentro de si, isto é, a partir da contradição produzida por ele, através das metamorfoses que este provoca sobre lugares e sociedades para onde ele se expande. Neste caso, a circulação enquanto fato essencial de existência do capital, revela a sua característica mais perversa, a destruição da existência do outro (relações de trabalho, relações de solidariedade, relação com a natureza, habitat), já que circulação é metamorfose. Neste sentido, retoma-se a fala de Martins (1991), quando ele afirma que a intenção do capital não é introduzir nada na vida dessas populações, mas tirar-lhes o que tem de vital para sua sobrevivência: Alimento, abrigo e água, que se materializa no ato do processo de expropriação. Essa contradição produzida pelo capital, no interior das relações de produção, ativa a luta entre classes, e conseqüente, liga o motor da história. Essa luta tem o poder de produzir impactos sobre o perdedor.

Esse encontro territorial representa o esforço de evitar a transformação do trabalhador livre em trabalhador, sob as regras e relações capitalistas, assim como evitar a convergência do meio de vida deles em capital. Portanto, enquanto os diferentes segmentos sociais mantiverem o encontro territorial, mesmo com suas diferenças e indiferenças, eles terão a possibilidade real de manter as condições materiais de sua existência como quilombolas, indígenas e ribeirinhos.

Quinto, da mesma forma que os decretos, portarias e leis (Plano Diretor, Poligonal da Área do Porto Organizado) produzem segurança jurídica (legalidade) para o capital em circulação distribuir e instalar as suas forças produtivas no lugar, igualmente a supervia, os terminais portuários e terminais de transbordo produzem não apenas uma anulação do espaço pelo tempo, mas sobretudo a segurança da troca.

Sexto, os mapas 06, 18 e 21 ilustram a complexidade das relações socioespaciais projetadas no entorno do rio Amazonas e, respectivamente, os conflitos gerados a partir das intenções projetadas para esse rio, em razão da função que ele exerce ao mesmo tempo como entidade econômica para o capital e entidade ecológica de sobrevivência para índios, quilombolas, ribeirinhos.

É necessário frisar que de forma secundária outras descobertas, também, foram alcançadas. A saber: a) a de que o capital em circulação para o do Baixo Amazonas Paraense não produz o desenvolvimento dessa região, mas apenas a igualização da produção comprometida pela própria contradição interna do capital; b) a de que se deve tratar o sistema de transporte não somente como o meio que carrega ou que agrega velocidade ao deslocamento da mercadoria, mas sobretudo como um sistema físico de troca que medeia a universalização do valor da mercadoria, tanto o de escala internacional quanto o de escala local; b) a de que se deve evitar o entendimento das contradições do capital no entorno do rio Amazonas, partindo somente da aparência – material –, entende-se que isso é apenas onde se inicia a contradição, sendo que mesmo as coisas não estando aparentes, mas são reais, como tramas, concentração, acumulação e centralização. A análise delas oferece mais consistências para essa compreensão, que junto com o aparente, forma a totalidade concreta dessa contradição.

Outro ponto é a de que no momento em que o capital desloca-se para outras áreas, paralelamente, acontece a metamorfose da natureza, como exemplo, o rio Amazonas transformando-se em condição física de troca – supervia – em razão da instalação dos complexos portuários, terminais portuários e armazéns em seu entorno (nas suas margens e seus afluentes) e pela convergência de fluxos de mercadorias, para escoarem pelo seu leito, até os mercados consumidores. É justamente nesse fato que se estabelece a ordem tópica do capital, a qual se caracteriza como uma contraordem à norma anteriormente existente. Faz-se necessário frisar que a expansão do capital para o Baixo Amazonas Paraense apenas produz desenvolvimento no discurso político, insistir nessa ideia é acreditar em quimeras, o que de fato ele produz é a igualização da produção, caso essa quimera existisse haveria pobreza nessa região? Em resposta a essa indagação basta um passeio pela cidade de Oriximiná, Santarém e outras para constatar a pobreza e a desigualdade social nos e entre os bairros dessas cidades. As pesquisas também serviram para confirmar empiricamente a compreensão de que é a luta de classes no interior das relações de produção que movimenta a transformação da realidade (Trombetas, Vera Paz), assim como são essas lutas que mantêm a permanência da realidade (Maicá).

O prefixo super combinado ao sujeito via, não deve ser entendido como algo que busque valorizar o debate sobre essa condição física de troca ou como uma reflexão a qual tem por pretensão intensificar as características econômicas dessa

condição. Neste caso, a materialidade existente e produzida nela é potencialidade real (presente) para quem usa e virtual (futura) para quem pretende usar. É a compreensão que se obteve a partir da leitura e análise dos relatórios técnicos da ANTAQ. Cada vez mais que o capital a usa para atender as suas necessidades de reprodução, mais se confirma essa ideia.

Da mesma forma é relevante informar que o Amazonas ainda mantém a funcionalidade de rio, já que ele continua transportando sedimentos para as suas várzeas, água para os lagos e continua fornecendo alimento para os habitantes de seu entorno. Porém, essa característica é combinada às transformações e novas funcionalidades produzidas nele.

É necessário frisar que, quando se fala de encontro territorial, entende-se que essa ideia não é uma fetichização do território ou superestimação dessa categoria, já que se compreende que quando existe relação homem-homem ou de segmentos de classe versus segmentos de classe, tem-se um elemento em questão, a apropriação! E essa apropriação é de algo, neste caso, da natureza, essa natureza encontra-se dentro de um território de segmentos de classe ou de uso coletivo. Esta natureza é base material onde se projeta o trabalho dos diferentes segmentos de classe que dependem de seu uso e transformação para sobreviver. Toda interferência nela afeta a existência material dos segmentos de classe que dependem dela para sobreviver e numa visão mais ampla para existir.

Essas descobertas foram importantes porque desvendam parte da geografia do Baixo Amazonas Paraense sob a perspectiva materialista, histórica e dialética, que no entendimento deste trabalho é a perspectiva que oferece consistente crítica sobre o capital em circulação para a região. Também é conveniente frisar o benefício social desta descoberta, ou seja, este trabalho de pesquisa apresenta potenciais contribuições para a sociedade, neste caso, ele pode ser utilizado como fonte de pesquisa e referência para outros trabalhos acadêmicos, escolar ou de outra natureza, uma vez que há consistência e equivalência de dados, teoria, método e conceito, assim como apresenta potencialidade para amparar a luta dos segmentos sociais no plano teórico.

É importante lembrar que alguns fatores constituíram-se como obstáculo, que impuseram limites à investigação deste trabalho de pesquisa. Como exemplo, o impedimento, em outras palavras, a não autorização para realizar trabalho de campo nos terminais de uso privado instalados em Santarém, assim como, a falta de

respostas aos ofícios encaminhados às empresas responsáveis por estes terminais, outro fator que também foi escasso para essa pesquisa, está vinculada ao tempo estimado para o alcance das respostas, dos objetivos, da confirmação da hipótese, visto que nem sempre, em trabalho de campo, os dados que se pretendia obter eram coletados¹⁹⁵. Outro fator foi a pandemia da Covid-19, causada pelo Coronavírus, este último, de fato impediu qualquer tipo de pesquisa de campo para o levantamento de dados, já que se seguiu as recomendações dadas pelos órgãos de saúde nacional e internacional e porque as autoridades de saúde e jurídicas promoveram o fechamento de determinados locais¹⁹⁶ com potencial para ofertar dados que poderiam contribuir na confirmação da tese. Todos esses fatores, impediram, por exemplo, avançar no interior do objeto de estudo e assim construir um quinto capítulo.

É importante frisar também que a razão para as representações cartográficas, desenhos e figuras apresentarem limitações artísticas estão ligadas ao fato: do não conhecimento técnico de manuseio de software complexos de edição de figuras, mapas e plantas (QGIS, ArcGIS, CorelDraw), por isso o uso do programa Paint Brush; soma-se a isso a precária formação acadêmica em geografia nessa área do geoprocessamento. Todavia, as representações cartográficas do espaço apresentam conteúdo, fato que minimiza essa limitação artística.

Pesquisar e escrever sobre o recorte espacial definido como área de estudo, sem dúvida foi algo desafiador – em razão da dimensão geográfica e do tempo – e ao mesmo tempo gratificante – em razão das descobertas feitas durante a pesquisa e do amadurecimento como pesquisador –. Diante disso, é necessário ressaltar que há limites, podendo haver, até mesmo, lacunas quanto ao objeto pesquisado, justamente pela dimensão do recorte, tempo e outros fatores, mas também pelos objetivos traçados e neste caso, a cada escolha há uma renúncia, isto é, mesmo dedicando esforços na pesquisa, sabe-se que não foi possível abranger outros debates existentes nessa região, assim como, entende-se que é necessária mais análise no próprio objeto investigado. Mesmo sabedor de tudo isso, o passo inicial foi dado.

Apesar dos limites impostos, entretanto, no momento em que ainda era seguro a realização de trabalho de campo, outras possibilidades de pesquisa foram identificadas, as quais acredita-se que tem potencial para outros trabalhos

¹⁹⁵ Ou seja, não dava certo.

¹⁹⁶ Neste caso, faz-se referência aos dados quantitativos, assim como conversas informais e entrevistas previamente combinadas

acadêmicos, a saber, durante trabalho de campo foi constatado que, grandes áreas na periferia de Santarém, que hoje constitui-se como bairros, pertenciam a algumas famílias tradicionais da região do Baixo Amazonas paraense, então, pensa-se que há potencial para tentar compreender como se deu esse processo do latifúndio ao bairro. Da mesma forma, entretanto, usando de outra teoria e método, constatou-se que é possível realizar um estudo sobre o meio de transporte fluvial de barcos, com o objetivo de entender como essa técnica realiza a vida – evolução, circulação, reorganização do espaço e geração de emprego, valorização e especulação imobiliária e outros – no Baixo Amazonas Paraense.

Igualmente, acredita-se que há potencial de pesquisa sobre a solidariedade que existe entre as sociedades do entorno do Lago do Maicá, visto que essa é uma relação que o capital sempre busca romper por meio de suas tramas para produzir a alienação do outro, daquilo que os identifica. Outra proposta de estudo que se acredita possuir potencial para pesquisa, todavia, no campo epistemológico, seria no que consiste a condição material do capital: espaço ou geografia?

Apesar da pesquisa revelar que a expansão da produção de soja para outras regiões do Brasil, acontecer em razão da oferta favorável de terras para o cultivo; participação do Estado, por meio de suas empresas, no desenvolvimento de sementes adaptadas às condições naturais do Brasil e pela crise sofrida na produção de soja nos Estados Unidos, as perguntas que se faz são: por que a expansão do cultivo da soja para a Amazônia ainda é tímida? E quais serão os fatores geográficos que influenciarão nesse movimento?

finalizando, cabe relatar algumas impressões, que se obteve durante este trabalho. Primeira, o desapego à existência do outro que o capital e suas relações carregam para onde quer que se expanda e se instale. Segunda, a necessidade de militância deste autor a favor da luta dos segmentos de classe do entorno do Maicá. Terceira, mesmo o Lago do Maicá apresentando uma beleza paradisíaca, isso não importa para o capital, pois o preço da riqueza é a pilhagem da natureza. Terceira, a consciência geográfica de mulheres e homens simples construída durante a luta pela existência, pois eles sabem o que o porto representa, o propósito da instalação, conhecem as tramas e os sujeitos, ou seja, eles conhecem a geografia por trás do objeto que se pretende objetivar. Quarta, a organização política dos segmentos de classe do Maicá, que mostra o quanto é errado pensar que eles não são capazes de posturas políticas complexas e eficazes.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, L. R. C. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221734>. Acesso em: 07 de maio de 2019.

ALMEIDA, O.; LORENZEN, K.; MCGRATH, D.; AMARA, L.; RIVERO, S. **Importância econômica do setor pesqueiro na calha do rio Amazonas-Solimões**. PAPERS do NAEA. Belém, nº 275, 01-15, novembro de 2010. Disponível em: <http://docplayer.com.br/23578823-Importancia-economica-do-setor-pesqueiro-na-calha-do-rio-amazonas-solimo.html>. Acesso em: 22 de nov. de 2018.

ANDRADE, L. M. M. de. **Antes a água era cristalina, pura e sadia: percepções quilombolas e ribeirinhas dos impactos e riscos da mineração em Oriximiná, Pará** / Lucia Mendonça Morato de Andrade -- São Paulo: Comissão Pró-Índio de São Paulo, 2018.

ARCHANJO, E. C. O. F. **Oriximiná terra de negros: trabalho, cultura e luta de quilombolas de Boa Vista (1980-2013)** / Elaine Cristina Oliveira Farias Archanjo. 2015.

ARCHANJO, E. C. O. F. **Narrativas de resistência e luta pela terra de quilombolas de Boa Vista, Município de Oriximiná-PA** [Internet]. Anais III Congresso Pan-Amazônico de História Oral / IX Encontro Regional Norte de História Oral & VIII Semana de História do CESP-UEA, 21-23 out. 2015; Parintins, Amazonas. Disponível em: https://www.encontroabhonorte.historiaoral.org.br/conteudo/view?ID_CONTEUDO=479. Acesso em: 17 de nov. de 2020.

ARCO, D. P. O. Del. **As comunidades quilombolas de Santarém/PA e o Porto de Maicá: os efeitos sociais de um empreendimento anunciado** / Diego Pérez Ojeda del Arco. – 2017. 98 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Antropologia) – Universidade Federal Fluminense, Departamento de Antropologia, 2017.

ARCO norte [recurso eletrônico]: **o desafio logístico** / Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa; relatores Lúcio Vale, Remídio Monai ; Tarcísio Gomes de Freitas, Alberto Pinheiro. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2016. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco_norte.pdf. Acesso em: 27 de dez. de 2019.

Associação Brasileira do Alumínio. **Bauxita no Brasil: mineração responsável e competitividade**. São Paulo: Gráfica Mundo, 2017. Ano Base 2015.

BAJARA tenta cruzar navio mercante e emborca no rio Amazonas, próximo a Óbidos. O Estado Net. Santarém-Pará, Ano XIV, Edição Digital nº 3585. Disponível em: <https://www.oestadonet.com.br/noticia/12674/bajara-tenta-cruzar-navio-mercante-e-emborca-no-rio-amazonas-proximo-a-obidos/>. Acesso em: 25 de dez. de 2018.

BARROS, B. & CAETANO, M. **Saída pelo Norte reduzirá em 34% os custos**. Valor Econômico, São Paulo, 23 de jan. 2014. Caderno agronegócio, p. B14. Disponível em: <https://www.pressreader.com/brazil/valor-economico/20140123/page/1>. Acesso em 15 de jan. 2020.

BECHER, Bertha K. **Amazônia**. – 6ª ed. – São Paulo: Ática, 1990.

Belém da Saudade: **a memória da Belém do início do século em Cartões Postais**. 2. ed. Belém: SECULT, 1998. Disponível em: <https://fauufpa.files.wordpress.com/2015/03/belc3a9m-da-saudade.pdf>. Acesso em: 25 de set. 2018.

BENSAÏD, D. **Apresentação para Os Despossuídos de Karl Marx**, 1ª ed., 11-73. São Paulo: Boitempo, 2017.

BERTAGNA, B. **Nestlé reinventa o comércio “regatão” na Amazônia**. Mas escambo não vale mais... Blog Beto Bertagna a 24 quadros. 23 de junho de 2010. Disponível em: <http://betobertagna.com/2010/06/23/nestle-reinventar-o-comercio-regatao-sem-scambo-na-amazonia/>. Acesso em: 05 de out. de 2018.

BEZERRA NETO, J. M. **A Cabanagem: A Revolução no Pará**. In: ALVES FILHO, Armando et al. Pontos de História da Amazônia / Armando Alves Filho, José Alves de Souza Júnior, José Maia Bezerra Neto. - 3 ed. Ver. Amp. Belém: Paka-Tatu, 2001, p. 73-102.

BICUDO, T. C. & SACEK, V. **Formação do rio transcontinental do Amazonas guiada por processos tectônicos e processos superficiais de erosão e sedimentação**. Texto apresentado no VII Simpósio Brasileiro de Geofísica, Ouro Preto, 25 a 27 de outubro de 2016.

BRASIL. Agência Nacional de Mineração. **Anuário Mineral Brasileiro: Principais Substâncias Metálicas / Coord. Geral Osvaldo Barbosa Ferreira Filho; Equipe Técnica por Marina Dalla Costa et al.**; – Brasília: ANM, 2019. 34 p.: il. Ano Base 2017

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. **Anuário Estatístico Portuário**. v. 33, p. 344 – Brasília, 2010. Ano Base 2009.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. **Informativo sobre os operadores da navegação interior**. Brasília, setembro de 2010. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Informativo-sobre-os-operadores-da-navegacao-interior-setembro-2010-.pdf>. Acesso em: 20 de dez. de 2019.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. **Relatório Técnico Bacia Amazônica**. Plano Nacional de Integração Hidroviária Desenvolvimento de Estudos e Análises das Hidrovias Brasileiras e suas Instalações Portuárias com Implantação de Base de Dados Georreferenciada e Sistema de Informações Geográficas. Brasília, 2013. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/portaltv3/PNIH/RTBaciaAmazonica.pdf>. Acesso em: 09 de ago. de 2018.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. **Plano Hidroviário Estratégico**: produto 03: Relatório de diagnóstico e Avaliação. Brasília, 2013. Disponível em: https://www.infraestrutura.gov.br/images/TRANSPORTE_HIDROVIARIO/PHE/DIAGNOSTICO_AVALIACAO.pdf. Acesso em: 07 de nov. de 2018.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. Desempenho do setor aquaviário. **Oportunidades e melhorias portuárias**: indicadores, cargas e navegação. Anuário estatístico aquaviário. Ano Base 2016

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **TKU da navegação interior, de cabotagem e longo curso em vias interiores – 2016**/ Agência Nacional de Transportes Aquaviários. --Brasília: ANTAQ, 2017. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/10/Texto-TKU-hidroviarias-2016-2017-final-revisado.pdf>. Acesso em: 15 de fev. de 2020.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. **Anuário estatístico aquaviário**. Ano Base 2017. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/20180112_Anuário_2017_v4-4-versão-final.pdf. Acesso em: 09 de nov. de 2018.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. **Desempenho do setor aquaviário**. Anuário estatístico, 2018. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/02/Anuário-2018-Layout-4-3.pdf>. Acesso em: 06 de jul. de 2019.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. **Aumenta participação do Arco Norte no escoamento da soja e do milho para exportação**. Portal de Notícias, fevereiro de 2019. Disponível em: <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/>. Acesso em: 28 de nov. de 2019.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. **Desempenho do setor aquaviário**. Anuário estatístico, 2019. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/02/Anuário-2019-vFinal-revisado.pdf>. Acesso em: 05 de mar. de 2020.

BRASIL. Agência Nacional dos Transportes Aquaviários. Superintendência de Navegação Interior. Gerência de Desenvolvimento Regulação da Navegação Interior. **Hidroviás Brasileiras**: Indicadores de Transportes de Cargas: tonelada útil transportada (t) e tonelada quilômetro útil (TKU) 2013. Brasília, maio de 2014. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Transporte-de-Cargas-nas-Hidroviás-Brasileiras-2013-TKU.pdf>. Acessado em: 01 de ago. de 2018.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **TKU 2018 da navegação interior, de cabotagem e longo curso em vias interiores - 2018** / Agência Nacional de Transportes Aquaviários. -- Brasília: ANTAQ, 2020. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/05/TKU-versao-final.pdf>. Acesso em: 14 de jul. de 2020.

BRASIL. Companhia Nacional de Abastecimento. **Revista Indicadores da agropecuária**. Brasília, n. 07, p. 1-64, julho, 2007.

BRASIL. Companhia Nacional de Abastecimento. **Acompanhamento de safra brasileira**: grãos, quinto levantamento, fevereiro 2013 / Companhia Nacional de Abastecimento. – Brasília: Conab, 2013.

BRASIL. Companhia Nacional de Abastecimento. **Acompanhamento da safra brasileira de grãos**. – v. 2 – Safra 2014/15, n. 11 – Décimo primeiro levantamento, Brasília, p. 1-101, agosto 2015.

BRASIL. Companhia Nacional de Abastecimento. **Compêndio de Estudos Conab / Companhia Nacional de Abastecimento**. – v. 1 (2016-). - Brasília: Conab, 2016.

BRASIL. Companhia Nacional de Abastecimento. **Acompanhamento da safra brasileira de grãos**. – v. 10 Safra 2017/18, n. 10 – Décimo levantamento, Brasília, p. 1-178, julho 2018.

BRASIL. Companhia Nacional de Abastecimento. **Acompanhamento da safra brasileira de grãos**. – v. 6 – Safra 2018/19 - Décimo segundo levantamento, Brasília, p. 1-47 setembro 2019.

BRASIL. Companhia Nacional de Abastecimento. **Acompanhamento de safra brasileira de grãos**. – v. 7 – Safra 2019/20, n. 4 – Quarto levantamento, Brasília, p. 1-25, janeiro 2020.

BRASIL, Companhia Nacional de Abastecimento. **Compendio de Estudos Conab / Companhia Nacional de Abastecimento**. – v. 1 (2016-). – Brasília: Conab, 2016-

BRASIL. **Decreto-Lei Nº 288, de 28 de fevereiro de 1967**. Altera as disposições da Lei número 3.173 de 6 de junho de 1957 e regula a Zona Franca de Manaus. Coleção de Leis do Brasil - 1967, Página 492 Vol. 1 (Publicação Original) ou Diário Oficial da União - Seção 1 - 28/2/1967, Página 2464 (Publicação Original) ou Diário do Congresso Nacional - 2/12/1980, Página 3607 (Exposição de Motivos).

BRASIL. **Decreto nº 62.934, de 2 de julho de 1968**. Aprova o Regulamento do Código de Mineração. Diário Oficial da União - Seção 1 - 5/7/1968, Página 5593 (Publicação Original). Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/54666-concede-a-mineracao-rio-do-norte-s-a-o-direito-de-lavrar-bauxita-no-municipio-de-oriximina-estado-do-para.html>. Acesso em 15 de ago. de 2021.

BRASIL. **Decreto nº 67.714, de 7 de dezembro de 1970**. Concede à Mineração Rio do Norte S.A. o direito de lavrar bauxita, no município de Oriximiná, Estado do Pará. Diário Oficial da União - Seção 1 - 8/12/1970, Página 10437 (Publicação Original) Coleção de Leis do Brasil - 1970, Página 312 Vol. 8 (Publicação Original). Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-67714-7-dezembro-1970-409317-norma-pe.html>. Acesso em: 20 de ago. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 79.187, de 1º de fevereiro de 1977**. Concede à Mineração Rio do Norte S. A. o direito de lavrar bauxita no Município de Oriximiná, estado do Pará.

Diário Oficial da União – Seção 1 – 02/02/1977. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/54666-concede-a-minerauuo-rio-do-norte-s-a-o-direito-de-lavrar-bauxita-no-municipio-de-oriximina-estado-do-para.html>. Acesso em: 20 de ago. 2021.

BRASIL. **Decreto-lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980**. Institui regime especial de incentivos para os empreendimentos integrantes do Programa Grande Carajás e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - 25/11/1980, Página 23539 (Publicação Original).

BRASIL. **Decreto nº 98.704, de 27 de dezembro de 1989**. Cria a Floresta Nacional de Saracá-Taquera. Diário Oficial da União. Seção 1. 28/12/1989. p. 24598. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1989/decreto-98704-27-dezembro-1989-325305-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 10 de ago. 2021.

BRASIL. Empresa de Planejamento e Logística (EPL). **Plano Nacional de Logística**, março de 2018. Disponível em: <http://anut.org/wp-content/uploads/2018/04/relatorio-pnl.pdf>. Acesso em: 29 de jan. de 2020.

BRASIL. Empresa de Planejamento e Logística (EPL). **Diagnóstico Logístico 2010 - 2017**. Disponível em: <https://www.onl.epl.gov.br/diagnostico-logistico1>. Acesso em: 29 de jan. de 2020.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **É nos portinhos onde acontece a vida das comunidades ribeirinhas da Amazônia**, agosto de 2017. Disponível em: <http://canaldoservidor.infraestrutura.gov.br/o-que-e-rss/17-ultimas-noticias/5144-é-nos-portinhos-que-acontece-a-vida-das-comunidades-ribeirinhas-da-amazônia.html>. Acesso em: 15 de dez. de 2018.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **População estimada: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de referência 1o de julho de 2021**

BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA. **Plano de Manejo da Reserva Biológica do rio Trombetas**. Brasília, Julho de 2004.

BRASIL. Instituto de Colonização e Reforma Agrária. **Criação do Projeto Especial Quilombola Boa Vista**. Portaria n.º 314, de 24 de novembro de 1995. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/acervo/documentos/portaria-incrapn-314-de-24111995-criacao-do-projeto-especial-quilombola-boa-vista>. Acesso em: 14 de dez. de 2019.

BRASIL. Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). **Passo a passo da titulação de território quilombola**, 2020. Disponível em: http://www.incra.gov.br/pt/passos_a_passos_quilombolas. Acesso em: 23 de maio de 2020.

BRASIL. Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade e Legislação Correlata**. . 2. ed., atual. . Brasília : Senado Federal, Subsecretaria de Edições

Técnicas, 2002. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf>. Acesso em: 24 de set. de 2020.

BRASIL. **Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília – DF (2001 jul. 11); Sec. 1:1. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&ata=11/07/2001>. Acesso em: 11 de abr. de 2020.

BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Diário Oficial da União - Seção 1 - Edição Extra - 5/6/2013, Página 1 (Publicação Original). Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2013/lei-12815-5-junho-2013-776175-publicacaooriginal-140048-pl.html>. Acesso em: 05 de ago. 2020.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Anuário estatístico da agroenergia** / Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. – Brasília: Mapa/ACS, 2009.

BRASIL. MINISTÉRIO DA CIDADANIA. Fundação Cultural Palmares. **Certificação quilombola**. Disponível em: http://www.palmares.gov.br/?page_id=37551. Acesso em: 22 de maio de 2020.

BRASIL. MINISTÉRIO DA CULTURA. Fundação Cultural Palmares. **Abertura de processo para o reconhecimento de comunidades remanescentes de quilombolas**. Brasília, DPA/FCP/MinC, 2005. Memorando 115. Disponível em: http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Attachments/516297/R.ESPOSTA_PEDIDO_ESIC%2081-2016_CRQ%20MURUMURUTUBA.pdf. Acesso em: 05 de jun. de 2020.

BRASIL. Ministério Público Federal – Procuradoria do Ministério Público no Município de Santarém. **Ação Civil Pública nº 1.23.002.000648/2015-09 e nº. 004414-031/2015/**. Pedido de Liminar em face de EMBRAPAS – Empresa Brasileira de Portos de Santarém; ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário; Estado do Pará; União, (Secretaria de Portos da Presidência da República). A presente Ação tem por objeto a suspensão do licenciamento para construção do Terminal Portuário da EMBRAPAS, previsto para ser implantado na margem direita do Rio Amazonas, no Bairro Área Verde, do Município de Santarém, até que seja realizada a consulta prévia, livre e informada das comunidades quilombolas e demais populações tradicionais, localizados na área de influência do empreendimento projetado e afetados pelas medidas administrativas e legislativas já executadas no âmbito do licenciamento ambiental. Santarém, 15 de fevereiro de 2016. Disponível em:

<https://terradedireitos.org.br/wp-content/uploads/2016/07/Ação-Civil-Pública-Maicá-15-fevereiro-2016.pdf>. Acesso em: 25 de maio de 2020.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). **Plano Hidroviário Estratégico**. Produto 3: Relatório de Diagnóstico e Avaliação, 2013. Disponível em: http://transportes.gov.br/images/2018/POLITICA_PLANEJAMENTO_TRANSPORTE_S/documentos/DIAGNOSTICO_AVALIACAO.pdf. Acesso em: 09 de out. de 2018.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPA). Secretaria de Portos (SEP). **Revisão da poligonal da área do porto organizado de Santarém** – Audiência pública. Brasília, DF, 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/apresentacao-santarem-02-06-2016-pdf>. Acesso em: 09 de set. de 2019.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). **Plano Mestre do Complexo Portuário de Santarém**. Versão completa, setembro de 2017. Disponível em: https://www.infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_completa/pm28.pdf. Acesso em: 01 de dez. de 2018.

BRASIL. Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Corredores Logísticos Estratégicos: complexo de soja e milho**/. Brasília: MTPA, 2017.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da Primeira Região. **Trata-se de ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal e pelo Ministério Público do Estado do Pará em face da União, do Estado do Pará, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e da Empresa Brasileira de Portos de Santarém LTDA – EMBRAPS**. Decisão N° 0000377-75.2016.4.01.3902 - 2ª Vara Federal. Autor Ministério Público Federal e Réu União Federal. Relator Juiz Federal Érico Rodrigo Freitas Pinheiro. Santarém, 12 abr. 2016. Disponível em: <https://portal.trf1.jus.br/Autenticidade/>. (código 1753893902226). Acesso em: 20 de jun. 2020.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da Primeira Região. **Trata-se de ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal e pelo Ministério Público do Estado do Pará em face da União, do Estado do Pará, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e da Empresa Brasileira de Portos de Santarém Ltda – EMBRAPS**. Sentença N° 0000377-75.2016.4.01.3902 - 2ª Vara Federal – Santarém. Autor Ministério Público Federal e Réu União Federal. Relator Juiz Federal Érico Rodrigo Freitas Pinheiro. Santarém, 5 de outubro de 2019. Disponível em: http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/documentos/2019/sentenca_caso_porto_embraps_santarem_proc_0000377-75-2016-4-01-3902.pdf. Acesso em: 20 de maio de 2020.

CADEIA Produtiva do Milho: diagnóstico e demandas atuais no Paraná / por Antônio Carlos Gerage e outros. Londrina: IAPAR, 1999. Disponível em: <https://www.agrolink.com.br/downloads/cadeia%20produtiva%20do%20milho%20no%20estado%20do%20Paran%C3%A1.PDF> . Acesso em 02 de maio de 2020

CADETE, F. **Comunidade e órgãos públicos discutem propostas para o plano diretor de Santarém.** G1 Santarém. G1 Santarém, 04/07/2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/comunidade-e-orgaos-publicos-discutem-propostas-para-o-plano-diretor-de-santarem.ghtml>. Acesso em: 14 de maio de 2020.

CARDOSO, FH. & MÜLLER, G. **Amazônia: expansão do capitalismo** [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.

CARDOSO, M. **Decreto presidencial transformou orla de Santarém em área portuária da União.** Jornal o Impacto, Santarém, 24 de set. de 2015. Disponível em: <https://oimpacto.com.br/2015/09/24/decreto-presidencial-transformou-orla-de-santarem-em-area-portuaria-da-uniao/>. Acesso em: 10 de jul. de 2018.

CARVALHO, D. **O rio Amazonas e sua bacia.** In: Revista brasileira de geografia, p. 333-354, abril-junho de 1942.

CARVALHO, T. M. de. **Técnicas de medição de vazão por meios convencionais e não convencionais.** In: Revista Brasileira de Geografia Física Recife-PE Vol. 01 n.01 Mai/Ago. 2008, 73-85.

CHAUÍ, Marilena. **Conformismo e resistência.** In: Conformismo e Resistência: aspectos da cultura popular no Brasil. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986.

CHRISTOFOLETTI, A. **Geomorfologia** / Antônio Christofolletti – São Paulo: Blucher, 1980.

CÓDIGO civil e normas correlatas. – 5. ed. – Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2014. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/506294/codigo_civil_5ed.pdf?sequence=6&isAllowed=y. Acesso em: 16 jul. 2019.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ – CDP. Sociedade de Economia Mista, Vinculada a Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – SNP/MTPA. **Plano de desenvolvimento e zoneamento portuário** – porto organizado de Santarém-PA, versão atualizada, outubro de 2017. Disponível em: http://infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/pdz/pdz28.pdf. Acesso em: 19 de maio de 2019.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte-CNT. **Baixo investimento em infraestrutura prejudica escoamento da safra de grãos.** Agência CNT de Notícias. Publicado em 05 de jun. de 2017: Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/falta-investimento-infraestrutura-comprometer-escoamento-supersafra-graos>. Acesso em 08 de jan. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte-CNT. **"Brasil rasga dinheiro"**, diz especialista sobre infraestrutura de transportes. Agência CNT de Notícias. Publicado em 05 de jun. de 2017. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/brasil-rasga-dinheiro-especialista-infraestrutura-escoamento-safra>. Acesso em 05 de jan. 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Anuário CNT do transporte: estatísticas consolidadas 2018.** – Brasília: CNT, 2018.

CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 336 p.

CORRÊA, S. da S. **“E continuamos a ser escravos na nossa própria terra” - A reprodução subordinada dos quilombolas do rio Trombetas ao capital-trabalho e as transformações no território /** Silvia da Silva Corrêa. – Porto Velho, 2016.

CORREDORES logísticos estratégicos: **complexo de soja e milho /** Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Brasília: MTPA, 2017. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio_corredores_logisticos_sojamilho_v1-2.pdf. Acesso em 19 de jul. de 2019.

COSTA, C. N. P. **Limites da zona portuária II na porção leste da orla de Santarém-PA** (figura). In.: Grupo de estudo do EIA do porto do Maicá. Santarém: Universidade Federal do Oeste do Pará, 2018. Relatório técnico. Disponível em: <https://www.ufopa.edu.br/media/file/site/ufopa/documentos/2018/16442e57019100334b689db1d21e93fb.pdf>. Acesso em 30 abr. de 2020.

CUMBUCA NORTE. **Estudo do componente quilombola das comunidades localizadas no entorno da Mineração Rio do Norte.** Relatório geral, Santarém, 2017.

CURTIS, W. F. *et al.* **Transporte de sedimentos no rio Amazonas.** In: ACTA AMAZONICA 9(3): 543-547, 1979.

DALL'AGNOL, A. *et al.* **Transporte.** Agência Embrapa de Informação Tecnológica, 2006. Disponível em: https://www.agencia.cnptia.embrapa.br/gestor/soja/arvore/CONTAG01_15_271020069131.html. Acesso em: 16 de jan. de 2020.

Divulgado o cronograma das atividades de revisão do Plano Diretor de Santarém. G1, Santarém, 08/07/2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/divulgado-o-cronograma-das-atividades-de-revisao-do-plano-diretor-de-santarem.ghtml>. Acesso em: 14 de maio de 2020.

DONATO, J. L. F. **Rio Amazonas.** 14 de jun. de 2011. Disponível em: <https://jzeddonato.webnode.com.br/>. Acesso em: 25 de ago. de 2019.

EMBRAPS/FADESP. **Estudo de impactos ambiental da Empresa Brasileira de Portos de Santarém/EMBRAPS.** Santarém, Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa/FADESP (Consultora), 2016.

ENVIRONMENT REPORT. **Mineração Rio do Norte,** edição 10, junho de 2006. 40 p. Disponível em:

http://www.mrn.com.br/paginas/Relatorios/environment_10_pe_de_pincha_projetc_jun06.pdf. Acesso em 17 de jun. de 2019.

EXCESSO de caminhões em direção ao porto provoca congestionamento na Anchieta. TV Tribuna, 2013. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/excesso-de-caminhoes-em-direcao-ao-porto-provoca-congestionamento-na-anchieta.ghtml>. Acesso em: 19 de nov. de 2019.

EXTRAÇÃO da bauxita afeta sociedade e ambiente em Oriximiná (PA). Banco de Dados Recursos Minerais e Territórios: impactos humanos, socioambientais e econômicos, 19/12/2012. Disponível em: <http://verbetes.cetem.gov.br/verbetes/ExibeVerbete.aspx?verid=29#:~:text=Desde%201976%2C%20a%20extra%C3%A7%C3%A3o%20e,comunidades%20ind%C3%A4genas%2C%20quilombolas%20e%20ribeirinhas>. Acesso em 30 de jul. de 2021.

Federação das Organizações Quilombolas de Santarém-PA. **Associações Filiadas.** Disponível em: <http://quilombolasdesantarem.blogspot.com/>. Acesso em 25 de maio de 2020.

Federação das Organizações Quilombolas de Santarém. **Protocolo de Consulta.** Santarém, 2016. Disponível em: https://terradereitos.org.br/uploads/arquivos/PROTOCOLO_CONSULTA_WEB-min.pdf. Acesso em: 09 de jun. de 2020.

FENIANOS, E. E. **1970- Belém** / Eduardo Fenianos ; revisão e tradução: Américas Internacional Ltda. - São Paulo : Editora Univer Cidade, 2010. Disponível em: <https://document.onl/documents/belem-56f2a5d32a8ca.html>. Acesso em 19 de out. de 2018.

FERRUGEM, R. M. **Comunidades Tradicionais.** In.: Grupo de estudo do EIA do porto do Maicá. Santarém: Universidade Federal do Oeste do Pará, 2018. Relatório técnico. Disponível em: <https://www.ufopa.edu.br/media/file/site/ufopa/documentos/2018/16442e57019100334b689db1d21e93fb.pdf>. Acesso em 30 abr. de 2020.

FOSTER, J. B. **A ecologia de Marx: materialismo e natureza** / John Bellamy Foster; tradução de Maria Tereza Machado. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

Gargalo eterno, congestionamento atinge Porto de Santos. Notícias-Transporte. Revista Logística e Supply Chain, 30 Ago. 2017. Disponível em: <https://www.imam.com.br/logistica/noticias/transportes/3016-gargalo-eterno-congestionamento-atinge-porto-de-santos>. Acesso em: 21 de jan. 2020.

GEOURB. **Batimetria, mas afinal qual é a finalidade?** Para que é usada?. Agosto 2017. Disponível em: <https://geourbe.com.br/batimetria-mas-afinal-para-que-serve/>. Acesso em: 12 de out. 2018.

GOTTMANN, J. **La politique des États et leur Géographie.** Paris: Armand Colin, 1952.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo, Annablume, 2005.

HARVEY, D. **O enigma do capital**: e as crises do capitalismo / David Harvey ; tradução de Joao Alexandre Peschanski. – São Paulo, SP: Boitempo , 2011.

HÉBETTE, J. **O Cerco está se fechando**. O impacto do grande capital na Amazônia. Rio de Janeiro: Ed. Vozes/FASE/NAEA/UFPA, 1991.

HOBBSAWM, E. J. **A revolução francesa**. In: A era das revoluções, 1789-1848. – São Paulo: Paz e Terra, 2009.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão do Brasil em mesorregiões e microrregiões** / Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Departamento de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. v.1. [Brasil]- Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=22269&view=detalhes>. Acesso em: 19 de dez. de 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão do Brasil em mesorregiões e microrregiões** / Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Departamento de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. v.1. [Brasil]-v.2.t.1. Região Norte -. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv2269_2.pdf. Acesso em: 19 de dez. de 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**: 2017 / IBGE, Coordenação de Geografia. - Rio de Janeiro: IBGE, 2017. 82p. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/apps/regioes_geograficas/. Acesso em: 15 de dez. de 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas da população** – tabelas. Tabelas de estimativas populacionais para os municípios e para as Unidades da Federação brasileiros em 01.07.2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?=&t=resultados>. Acesso em: 05 de set. 2020.

INSTITUTO OSERVATÓRIO SOCIAL. **Estudo da cadeia produtiva do Alumínio na região Norte do Brasil (Pará e Maranhão)**: o caso da empresa Mineração Rio do Norte (MRN), dezembro de 2008.

LENCIONI, S. **Condições gerais de produção**: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. In.: Scripta Nova, Barcelona, vol. Xi, núm. 245 (07), p. 1-10, 1 de ago. De 2007. Disponível em: www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24507.htm. Acesso em 10 de jul. de 2021.

Le BILLON, P. **The political ecology of war**: natural resources and armed conflicts. *Political Geography*. 2001, V. 20, pp. 561–584.

LEFEBVRE, H. **Lógica formal**. Lógica dialética/Henri Lefebvre; tradução de Carlos Nelson Coutinho. – 3ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006.

LEFEBVRE, H. **Espaço e política** / Henri Lefebvre; Tradução Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

KRUEGER, C. P. **Levantamentos Batimétricos**. INFO GPS 10, Curitiba, Paraná, v. 10, p. 40- 42, 03 out. 2005.

LEIBNIZ, G. W. **Correspondência com Clarke**. In: Newton, S. I. Princípios matemáticos; Óptica; O peso e o equilíbrio dos fluidos / Sir Isaac Newton. A Monadologia; Discurso da metafísica e outros / Gottfried Wilhelm Leibniz; traduções de Carlos Lopes de Matos... (et al.). – 2. ed. – São Paulo: Abril Cultural, 1983. (Os pensadores)

MACHADO, R. C.; LIMA, M. H. M. R. **Implantação do Projeto Trombetas na Amazônia**: de 1962 a 1972. In: Congresso anual da ABM. 62, 2007, Vitória (ES). Anais, 62. Congresso anual da ABM, 23 a 27 de julho de 2007, Vitória, ES, Associação Brasileira de Metalurgia e Materiais. Disponível em: <https://www.cetem.gov.br/images/congressos/2007/CAC00210007.pdf>. Acesso em 22 de fev. de 2021.

MARCOY, P. **A journey across South America from the Pacific Ocean to the Atlantic Ocean**. London: Blackie and Son, 1873. v. II.

MARTINS, E. R. As dimensões do geográfico: diálogo com Armando Corrêa da Silva. Ge USP (USP), v. 18, p. 40-54, jan/abr 2014.

MARTINS, E. R. **O pensamento geográfico e geografia em pensamento**. In: GEOgraphia - Ano. 18 - Nº37 – 2016.

MARTINS, E. R. **Anotações de aula**: Disciplina Ontologia e Epistemologia em Geografia. FFLCH/DEGEO-USP, 2018.

MARTINS, E. R. **Geografia e ontologia**: o fundamento geográfico do Ser. In: GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 21, pp. 33 - 51, 2007.

MARTINS, J. de S. **A chegada do estranho**: notas e reflexões sobre o impacto dos grandes projetos econômicos nas populações indígenas e camponesas da Amazônia. In: HÉBETTE, Jean (Org). O cerco está se fechando. Petrópolis: Vozes. Rio de Janeiro: Fase. Belém: NAEA-UFPA. 1991.

MARX, K. & ENGELS, F. **A Ideologia Alemã**. – 1ª ed. – São Paulo: Editora Expressão Popular, 2009.

MARX, K, 1818-1883. **Grundrisse**: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da economia política / Karl Marx; supervisão editorial Mario Duayer; tradução Mario Duayer, Nélio Schneider (colaboração de Alice Helga Werner e Rudiger Hoffman). – São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2011.

MARX, K. **O Capital** – Livro II – O Processo de Circulação do capital. Tradução: Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, K. **Cadernos de Paris**; Manuscritos econômicos-filosóficos / Kari Marx; tradução [de] José Paulo Netto e Maria Antônia Pacheco. — 1ª ed. — São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital / Karl Marx; tradução Rubens Enderle. – São Paulo: Boitempo, 2017.

MARX, K. **Os despossuídos**: Debates sobre a lei referente ao furto de madeira, de Karl Marx (Trad. N. Schneider). 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2017.

MEADE, R. H.; NORDIN C. F.; CURTIS, W. F.; RODRIGUES, F. M. C.; do VALE, C. M.; EDMOND J. M. **Transporte de sedimentos no rio Amazonas**. Acta Amazonica, Volume: 9, Número: 3, p. 543-547, set. 1979. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1809-43921979093543>. Acesso em: 17 de nov. de 2018.

MINERAÇÃO Rio do Norte. **Environment Report**. Edição 9/junho 2005.

MINERAÇÃO Rio do Norte. **Sistema de rejeitos e recuperação de finos Reservatório de rejeitos adensados sp-19**. Memorial Descritivo, junho, 2018.

MINERAÇÃO RIO DO NORTE. **Relatório da administração 2020**. Diário oficial nº 34.546, 09 de abril de 2021. P. 154-192. Disponível em: <https://www.mrn.com.br/images/relatorioadm/2020.pdf>. Acesso em 10 de ago. de 2021.

MOREIRA, R. **O que é Geografia**. São Paulo. Editoração: Coletivo Território Livre, 2009.

MOREIRA NETO, J. G. **O mercado de exportação de soja e os portos brasileiros**. Revista Direito Aduaneiro, marítimo e portuário. São Paulo, v. 4, n. 22, p. 195–209, set./out., 2014. Disponível em: <https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:redede.virtual.bibliotecas:artigo.revista:2014;1001018215>. Acesso em: 09 de jan. de 2020.

NESTLÉ monta supermercado flutuante na Amazônia. G1. 16 de junho de 2010. Disponível em: <http://g1.globo.com/economia-e-negocios/noticia/2010/06/nestle-monta-supermercado-flutuante-na-amazonia.html>. Acesso em: 09 de out. de 2018.

OLIVEIRA, A. U. **Agricultura Brasileira**: desenvolvimento e contradições. São Paulo: mimeo: FFLCH/USP, 1992.

OLIVEIRA, A. U. **A geografia agrária e as transformações territoriais recentes no campo brasileiro**. In: CARLOS, A. F. A. (Org.). *Novos caminhos da geografia*. São Paulo: Contexto, 1999. p. 63-110.

OLIVEIRA, A. U. **A agricultura sob o capitalismo monopolista**. In: OLIVEIRA, A. U. *Modo de Produção Capitalista, Agricultura e Reforma Agrária*. São Paulo: Labur Edições, 2007, p. 30-35.

OLIVEIRA, A. U. de. **Geografia agrária: perspectivas no início do século XXI**. In: OLIVEIRA, Ariovaldo U. de; MARQUES, Marta Inês Medeiros (Orgs.). *O campo no século XXI: território de vida, de luta e de construção da justiça social*. São Paulo: Casa Amarela/Paz e Terra, 2004. p. 27-64.

PARÁ. **Licença de Operação LO nº 1472/2018**. Licença para operação do empreendimento Platô Aramã e estruturas, localizado na Floresta Nacional Saracá-Taquera (Protocolo: 395340). Diário Oficial do Estado do Pará nº 33765. 21 de dezembro de 2018, p. 104. Disponível em: http://www.ioepa.com.br/diarios/2018/12/21/2018.12.21.DOE_104.pdf. Acesso em: 05 de ago. de 2021.

PEREIRA, I. C. N. & SILVA, D. W. **Seções “2.1 estudo de impacto ambiental” a “2.6 áreas de influência do empreendimento**. In: Grupo de estudos do EIA do porto do Maicá. Santarém: Universidade Federal do Oeste do Pará/UFOPA; 2018. Relatório Técnico. Disponível em: <https://www.ufopa.edu.br/media/file/site/ufopa/documentos/2018/16442e57019100334b689db1d21e93fb.pdf>. Acesso em 30 abr. de 2020.

PROTOCOLO de Consulta dos Povos Indígenas Munduruku e Apiaká do Planalto Santareno, 2017. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/acervo/documentos/protocolo-de-consulta-dos-povos-indigenas-munduruku-e-apiaka-do-planalto>. Acesso em: 15 de fev. de 2020.

PROUDHON, P. J, 1809-1865. **A propriedade é um roubo** / Pierre-Joseph Proudhon: seleção e notas de Daniel Guérin; tradução de Suely Bastos. — Porto Alegre: L&PM, 2014.

Radar Brasil. **Grandes obras: rodovia BR-163 – relatório completo**. Disponível em: <http://radarbrasil.fiesp.com.br/rodovia-br-163-relatorio-completo>. Acessado em: 14 de fev. de 2020.

ROSSI, Mariane. **Prejuízo com filas no Porto de Santos chega a R\$ 115 milhões, diz sindicato**. TV Tribuna. Disponível em: <http://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2013/03/congestionamentos-causam-prejuizo-de-r-115-milhoes-no-porto-de-santos.html>. Acesso em: 19 de nov.2020.

RIBEIRO, A. **"Partes de um rio"**. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/partes-um-rio.htm>. Acesso em 01 de out. de 2020.

RUFFINO, M. L. (Coord.). **A pesca e os recursos pesqueiros na Amazônia brasileira** / Coordenado por Mauro Luis Ruffino. – Manaus: Ibama/ProVárzea, 2004. Disponível em: https://www.pesca.pet/wp-content/uploads/2018/10/Ruffino_2004.pdf. Acesso em: 20 nov. 2015.

SANTARÉM. **Lei nº 18.051 de 29 de dezembro de 2006**. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Santarém. Disponível em: https://sapl.santarem.pa.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2006/43/43_texto_integral.pdf. Acesso em: 09 de nov. 2018.

SANTARÉM. **Lei 20.534 de 17 de dezembro de 2018**. Revisão do Plano Diretor Participativo do Município de Santarém. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/109F9GE8W2yHfs4lu-RYHTWYhFZJd-mVS/view>. Acesso em 20 de fev. de 2020.

SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**/Milton Santos; tradução Myrna T. Rego Viana. – 2 ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. 4. edição. São Paulo: Edusp, 2008.

SCANNAVINO, C. **Santarém sofre pressão para alterar plano diretor na marra, pondo em risco mais uma área de proteção ambiental**. Jornalistas Livres, dezembro 2018. Disponível em: <https://jornalistaslivres.org/>. Acesso em: 16 de abr. de 2020.

SERRÃO, E. de M. **A pesca e o conhecimento tradicional dos pescadores de um lago de inundação no baixo amazonas: sugestões para manejo e conservação**. / Elizabete de Matos Serrão. – Santarém, 2018. Dissertação (Mestrado em Recursos Aquáticos Continentais Amazônico) – Universidade Federal do Oeste do Pará. Disponível em: <https://leipaiufopa.com/wp-content/uploads/2020/05/Disserta%C3%A7%C3%A3o-Final-Bete-A-pesca-e-o-conhecimento-tradicional-dos-pescadores-de-um-lago-de-inunda%C3%A7%C3%A3o-no-Baixo-Amazonas-sugest%C3%B5es-para-manejo-e-conserva%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 22 de out. 2020.

SILVA, M. do S. R. da. **Bacia hidrográfica do Rio Amazonas: contribuição para o enquadramento e preservação** / Maria do Socorro Rocha da Silva. - 2013. Disponível em: <http://tede.ufam.edu.br/handle/tede/3152>. Acesso em: 15 de nov. de 2016.

SILVEIRA, P. **Da alienação ao fetichismo** – formas de subjetivação e de objetivação. In: Elementos para uma teoria marxista da subjetividade / Paulo Silveira e Bernard Doray, organizadores. – São Paulo: Vértice, Editora Revista dos Tribunais, 1989.

SIOLI, P. H. **Sobre a sedimentação na várzea do Baixo Amazonas**. In.: Boletim Técnico do Instituto Agrônomo do Norte. Nº 24, junho de 1951, p. 45-65.

SIOLI, H. **Amazônia: Fundamentos da Ecologia da Maior Região de Florestas Tropicais**. Tradução de Johann Becker. Petrópolis-RJ: Vozes, 1985.

SMITH, N. **Desenvolvimento desigual**. Rio de Janeiro: BERTRAND, 1988.

SOARES, E. C. *et al.* **Avaliação da pesca através do banco de estatística e SIG na região de Santarém, estado do Pará, Brasil**. Revista Brasileira de Engenharia de Pesca, v. 3, p. 99-108, 2008.

SOUSA, W. L. *et al.* **Preservar e resistir: a luta dos pescadores artesanais em defesa do território pesqueiro do lago do Maicá, em Santarém- Pará**. VIVENCIA (UFRN) , v. 1, p. 181-194, 2018.

Somente 12,4% da malha rodoviária brasileira é pavimentada. Agência CNT de Notícias, 14/08/2018. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/somente-12-da-malha-rodoviaria-brasileira-pavimentada>. acesso em: 16 de jan. de 2020.

SORRE, Max. **Geografia**. (Tradução Januário F. Megale, Maria Cecília França e Moacyr Marques). São Paulo: Ática, 1984.

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

Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill Agrícola S/A. **Relatório de Impacto Ambiental**. Fevereiro, 2010.

TERRA de Direitos. **Representação sobre a ocorrência de possíveis violações a direitos na proposta de construção de portos na grande área do Maicá, município de Santarém, estado do Pará. Santarém, 26 de agosto de 2014**. Disponível em: <https://terradedireitos.org.br/uploads/peticoes/042a796ec9e9e142a3ca6fb9970e70c1.pdf>. Acesso em: 10 de nov. 2020.

TERRA de Direitos. **Quilombo Pérola do Maicá, em Santarém (PA), conquista título de segunda parte da área**, notícia 05 de fev. 2020. Disponível em: <https://terradedireitos.org.br/noticias/noticias/quilombo-perola-do-maica-em-santarem-pa-conquista-titulo-de-segunda-parte-da-area/23238> . Acesso em: 05 de abr. 2020.

TORRES, M ; BRANFORD, S. **Desmatamento S/A: de Sorriso a Santarém, indústria da soja transforma Bacia do Tapajós em um tabuleiro de grandes obras**. The Intercept Brasil, Rio de Janeiro, 20 fev. 2017. Disponível em: <https://theintercept.com/2017/02/20/de-sorriso-a-santarem-industria-da-soja-transforma-bacia-do-tapajos-em-um-tabuleiro-de-grandes-obras/>. Acesso em 13 de fev. de 2020.

VARGAS, G. **Discurso do rio Amazonas**. IN: Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro-RJ, ano IV, nº 2, p. 259-262, abril-junho, 1942.

VIEIRA, S. **Aprovação da área portuária do Maicá dá segurança jurídica a empreendedores, diz prefeito de Santarém**. Santarém-PA. G1, 14/12/2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem->

regiao/noticia/2018/12/14/aprovacao-da-area-portuaria-do-maica-da-seguranca-juridica-a-empresendedores-diz-prefeito-de-santarem.ghtml>. Acesso em: 08 de jan. de 2019.

ZACARDI, D. M.; SERRÃO, E. M.; BRAGA, T. M. P.; COELHO, Y. K. S.; CAMPOS, D. P. F.; IMBIRIBA, L. C.; SUZUKI, M. A. L.; PONTE, S. C. S. **Caracterização da Pesca e Percepção Ambiental de Pescadores de um lago de inundação no Baixo Amazonas: perspectivas para o manejo.** In: Ana Lima; Oriana Almeida. (Org.). *Uso de recursos naturais da Amazônia: experiências locais e ferramentas para governança.* 1ed. Belém: GAPTA/UFPA, 2019, v. , p. 1-25.