



PROJETOS DE INFRAESTRUTURA, DESASTRES E INDICATIVOS PARA NOVOS DESASTRES EM BARCARENA, PARÁ, BRASIL

INFRASTRUCTURE PROJECTS, DISASTERS AND NOTES FOR NEW DISASTERS IN BARCARENA, PARÁ, BRAZIL

Jondison Cardoso Rodrigues¹
Marcel Theodoor Hazeu²

RESUMO

O contexto global na atualidade é conformado por uma forte conexão e integração de regiões, países e instituições ao jogo de inclusão de espaços a um processo de “modernização e seletividade espacial” (especialização produtiva e especulativa) com o objetivo de contribuir na hiperfluidez de mercadorias, dinheiro, capital, força de trabalho e pessoas, informações e especulação. Nessa configuração global, geopolítica e de financeirização da economia mundial está inserido o município de Barcarena (nordeste do estado do Pará), o estado do Pará e a Amazônia. Considerando tal discussão o artigo tem o objetivo apresentar de forma sintética e analítica: 1) o papel de Barcarena na rede de produção global de mercadorias; 2) os novos projetos de infraestrutura (e os projetos antigos) e os planejados (e os agentes estruturadores); e, 3) como as novas infraestruturas são indicativos para a produção de novos desastres. O recorte temporal da pesquisa foi de 2015 a 2019, com observações, entrevistas, diálogos com lideranças sociais, análise de documentos oficiais acerca de projetos materializados e sob planejamento. Barcarena é um ponto nodal e célula de fluidez e configuração real de novo corredor de exportação de *commodities* agrícolas (soja e milho), cujos principais desastres são: 1) desapropriações/expulsões; 2) degradação e poluição ambiental; 3) violação de direitos humanos e étnicos de povos tradicionais. As novas infraestruturas (principalmente portuária) é indicativo, por sinergia de empreendimentos, para novos desastres e crimes ambientais.

Palavras-chave: Barcarena. Logística. Amazônia. Desastres. Acumulação por espoliação.

¹Pós-Doutorando em Desenvolvimento Regional pela Universidade Federal do Amapá. Doutor em Desenvolvimento Socioambiental. Universidade Federal do Amapá. Amapá. Macapá. Brasil. E-mail: jondisoncardosorodrigues@yahoo.com.br. ORCID: [0000-0001-6400-7445](https://orcid.org/0000-0001-6400-7445).

²Doutor em Desenvolvimento Sustentável, Docente do curso de Graduação em Serviço Social e da Pós-Graduação em Serviço Social da Universidade Federal do Pará. Pará. Belém. Brasil. E-mail: celzeu@gmail.com. ORCID: [0000-0003-4106-0678](https://orcid.org/0000-0003-4106-0678).

ABSTRACT

The global context today is shaped by a strong connection and integration of regions, countries and institutions to the game of inclusion of spaces to a process of “modernization and spatial selectivity” (productive and speculative specialization) in order to contribute to the hyperfluidity of goods, money, capital, workforce and people, information and speculation. In this global, geopolitical and financialization configuration of the world economy is inserted the municipality of Barcarena (northeast of the state of Pará), the state of Pará and the Amazon. Considering that discussion the article aims to present in a synthetic and analytical way: 1) Barcarena's role in the global network of goods production; 2) the new infrastructure projects (and the old ones) and the planned ones (and the structuring agents); and 3) how new infrastructures are indicatives for the production of new disasters. The timeframe of the research was from 2015 to 2019, with observations, interviews, dialogues with social leaders and analysis of official documents about materialized and planned projects. Barcarena is a nodal point and flow cell and a real configuration of a new agricultural commodity export corridor (soybean and corn), whose main disasters are: 1) expropriations / expulsions; 2) degradation and environmental pollution; 3) violation of human and ethnic rights of traditional peoples. The new infrastructures (mainly ports) are indicatives, by synergy of enterprises, to new disasters and environmental crimes.

Keywords: Barcarena. Logistic. Amazon. Disasters. Accumulation by dispossession.

Como citar este artigo: RODRIGUES, Jondison Cardoso; HAZEU, Marcel Theodoor. Projetos de infraestrutura, desastres e indicativos para novos desastres em Barcarena, Pará, Brasil. **DRd - Desenvolvimento Regional em debate**, v. 9, p. 818-838, 12 dez. 2019. DOI: <https://doi.org/10.24302/drd.v9i0.2457>

Artigo recebido em: 20/10/2019

Artigo aprovado em: 19/11/2019

Artigo publicado em: 12/12/2019

INTRODUÇÃO

A década de 2000 foi marcada por significativas mudanças: tecnológicas, econômicas e geopolíticas. No plano tecnológico foi uma avassaladora transformação (que ainda está em curso): microchips, nanotecnologia, biotecnologia, computação em nuvem, robótica, internet mais veloz, inumeráveis aplicativos e usos, Tvs digitais (e conectadas a internet), redes sociais, inteligência artificial, grande produção e armazenamentos de dados (*big data*). Já no plano econômico houve um processo acelerado, sob o protagonismo do capital financeiro, de integração financeira global, com fluxos intensos de capitais transfronteiriços e o processo de financeirização da natureza e da venda de ativos públicos.

No plano geopolítico houve mudanças no que tange a emergência de uma ordem multipolar. Ordem essa representada por uma espécie de “imperialismo dos países do Sul” (em termos trocas comerciais e protagonismo), como o Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul

(BRICS) face a perda hegemonia econômica dos EUA para a China. Cabe pontuar que nesse contexto global e geopolítico, de circuito produtivo internacional, de financeirizado da economia mundial e de produção de grandes infraestruturas globais está inserido o município de Barcarena (nordeste do estado do Pará), o estado do Pará e a Amazônia.

O município de Barcarena³ está inscrito a todas essas mudanças globais, porém possuindo sua formação socioterritorial conformada por ribeirinhos, extrativistas, indígenas e quilombolas. Tal formação socioterritorial (de tradicionalidade) que fora invadido e reestruturado, principalmente na década de 1970 e 1980, por um complexo industrial-portuário ligado à transformação de bauxita em alumina e alumínio e a sua exportação.

O município com esse projeto portuário industrial e outras dinâmicas econômicas⁴ se insere como uma célula produtiva-especulativa e nó logístico dessa dinâmica de fluidez econômica e conexão com “cadeias de valor global”, principalmente de *commodities*. E logicamente envoltos de processos dinamicamente interconectados e simultâneos, fortemente carregados de assimetrias de poder (COE; DICKEN; HESS 2008) e “oligopólio de poder” por transnacionais e desigualdades sociais regionais e globais (PHILLIPS, 2017).

Assim, o objetivo desse artigo é apresentar de forma sintética e analítica: 1) o papel de Barcarena na rede de produção global de mercadorias; 2) os novos projetos de infraestrutura (e os projetos antigos) e os planejados (e os agentes estruturadores); e, 3) como as novas infraestruturas são indicativos para a produção de novos desastres.

A pesquisa tem recorte temporal entre 2015 a 2019, com observações, entrevistas e diálogos com lideranças de movimentos sociais e comunidades tradicionais, durante audiências públicas realizadas em Barcarena: i) na apresentação do Relatório de Impacto Ambiental da empresa Cevital (em 2017); ii) para discutir os impactos e ações de mitigação em relação ao desastre socioambiental provocado pela empresa Hydro (em 2018 e 2019). Além disso, a partir de oficinas e assessorias realizadas junto ao Movimento Barcarena Livre⁵ desde 2016. Além de análises de documentos oficiais (federais e estaduais) acerca de projetos de infraestrutura materializados e sob planejamento, a partir do EIA/RIMA e solicitações de informações a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Acerca de desastres, utilizamos os trabalhos acadêmicos, de Hazeu (2015), Maia (2017) e Lemos, Pimentel e Rocha (2017); tudo como forma de identificar em profundidade cada informação para descobrir se há possíveis incoerências ou contradições, cotejando-as cuidadosamente e mostrando nexos de causalidade entre desastres, os problemas/danos

³Barcarena é um município do estado do Pará, pertencente à mesorregião Metropolitana de Belém. Possui sua Área da unidade territorial de 1.310,340 km². A população estimada, em 2019, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística é que Barcarena possua 124.680 pessoas e possuindo um PIB per capita de R\$ 42.290,57.

⁴ O artigo destacará (mais adiante) de forma mais detalhada tal processo e suas dinâmicas econômicas.

⁵ “[O] Barcarena Livre é um movimento que nasceu em 2016 durante a organização de dois seminários sobre desastres da mineração, em Belém e em Barcarena. Várias lideranças comunitárias, representantes sindicais e moradores participaram da realização destes seminários e decidiram juntar-se com a Universidade Federal do Pará e atuar coletivamente contra a poluição, desastres ambientais, violação de direitos territoriais e políticas excludentes. O grupo entendeu que a sua atuação, além das ações de cada grupo específico, perpassa a produção de contrainformações, formação e capacitação, mobilização e participação nos processos de decisão. Barcarena livre luta contra expropriações e deslocamentos forçados e pela permanência na terra e território, em defesa dos povos e comunidades tradicionais e dos novos moradores. Atua no combate a poluição e em defesa da natureza (rios, ar, terra, floresta, fauna), além de apoiar atividades sustentáveis de trabalho e renda local” (MOVIMENTO BARCARENA LIVRE, 2018, p. 1).

socioambientais e os empreendimentos. Já os principais indicativos para novos desastres foram realizados a partir de diálogo comparativo de tendência, a partir diálogo dos estudos de Rodrigues (2018) e Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019), no que tange a projetos de infraestrutura portuária que se instalaram, no município de Itaituba, Oeste do estado do Pará e que possuem conexão logística com Barcarena.

A abordagem teórico-metodológica pauta-se na análise crítica acerca das ações, relações e redes de produção global de *commodities*; como também das contradições inerentes ao movimento de transformações territoriais e de produção e reprodução capitalista. O diálogo analítico pauta-se na geografia econômica de David Harvey, principalmente pautado sob o debate de ajustes espaciais e acumulação por espoliação/despossessão.

Cabe enfatizar (envolto ao dialogo com David Harvey) que a compreensão de desastres é aqui entendida como

Um tipo de crise social espacialmente delimitada, cujas deflagração, contudo, não se deve apenas a um acontecimento físico pontual naquele local, mas a processos e interações sociais mais amplos e tidos como normais em diferentes escalas da vida social (isto é, transcendem ao lugar afetado). Desastres são, ainda, caracterizados pela sujeição de uma dada coletividade a um nível incomum de sofrimento coletivo, fazendo seus sobreviventes prosseguirem nos momentos seguintes com os poucos recursos sobrantes. Quando chegam a adquirir proporções catastróficas e relacionam-se a megaempreendimentos (na fase de implantação ou de operação), os desastres manifestam-se como uma tessitura multifacetada e sinérgica de riscos concretizados, sejam esses previamente conhecidos, desconhecidos, subestimados ou escamoteados (VALENCIO, 2017, p. 170).

O artigo está dividido em quatro momentos. O primeiro momento é marcado por essa introdução. O segundo momento faz uma breve contextualização acerca de Barcarena como espaço de produção global, como também mostrando as infraestruturas, assim como a emergência de novas infraestruturas e as planejadas “para” Barcarena. O terceiro momento pontua e discute os desastres sistemáticos e apresenta indicativos para novos desastres. O último momento é apresentado às considerações finais.

O PAPEL DE BARCARENA E AS (NOVAS) INFRAESTRUTURAS

Há inquestionavelmente uma complexidade no que tange mudanças e dinâmicas globais; porém, ainda é muito difícil capturá-las articuladamente -, sobretudo, porque emerge nos territórios e reverbera-se processualmente, e se interliga intercaladamente em diversos espaços e regiões do planeta.

Para Harvey (1994), as mudanças e as dinâmicas globais são uma construção espacial e temporal politicamente incrustada em certas estruturas e hierarquias de relações de poder (HARVEY, 1994), isto é: “*The particular way in which space and time get determined is very*

*closely bound up with the power structures and social relations, particular modes of production and consumption, existing in a given society*⁶ (HARVEY, 1994, p. 127).

Portanto (por exemplo), as cidades vêm se construindo em escalas geográficas cada vez mais em nós de redes de produção (produtiva e financeirizada). Barcarena, assim não deve ser analisada e considerada como sítio ou ilha geográfica, onde atua (até com certa pujança) uma produção industrial, interligações de infraestrutura, relações entre firmas, sistemas de uso do solo urbano e os processos de consumo e sistema aglomerativo (BRENNER, 2013).

As cidades se tornaram (especificamente Barcarena) regiões ou células (plataformas) mundiais que fluem mercadorias, informações, capitais fictícios e relações (hierárquicas) de poder. Assim Barcarena é fruto de

[...] processos de produção do lugar, de aglomeração, de localização, de descentralização e de reconfiguração das divisões espaciais do trabalho; a tensão entre fixidez e mobilidade geográfica e a concomitante construção e dismantelamento de arranjos espaciais; processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização; tendências de regionalização e o desenvolvimento espacial desigual das relações político-econômicas; e, mais recentemente, a produção da escala geográfica e o processo associado de reescalamento (BRENNER, 2013, p. 201).

Porém, com ênfase Massey (2015) toda a realidade do processo chamado global(ização) possui suas localizações em bases concretas, das quais constituem uma escalaridade produzida, que reage à sobreposição ocorrida de novas dinâmicas nas escalas regionais, nacionais e globais.

Essa sobreposição ocorrida seriam políticas e ordens interescares “estruturadas”/ordens pelo sistema mundial capitalista, com a subordinação e/ou dependência das regiões periféricas (ricas em “matérias-primas”) às regiões centrais. Além disso, reforçadora ou criadora de desigualdades sociais e espoliações: proibição de uso de territórios coletivos, deslocamento forçados⁷, violência urbana, poluição/contaminação e conflitos socioambientais, concentração de terras, renda e riquezas.

Barcarena amarra-se a essa interescares produzida (integrado a uma dinâmica global, via grandes projetos), do qual seu marco histórico liga-se a inauguração do Complexo Portuário Industrial de Vila do Conde, em 24 de outubro de 1985 (com uma área físico-territorial de 3.748.891,74 m²). Projeto esse resultado de acordos de cooperação econômica firmados entre o Brasil e o Japão, celebrados em setembro de 1976.

Tal acordo contribuiu para que as indústrias de extração e transformação mineral “crescessem” (Albrás, efetivada em 1985; e, Alunorte, inaugurada em 1995); assim como contribuiu significativamente na organização e reestruturação territorial/socioespacial em torno das minas, das fontes energéticas, das vias de circulação e dos portos (COELHO et al., 2005).

⁶Tradução: A maneira particular pela qual o espaço e o tempo são determinados está intimamente ligada às estruturas de poder e às relações sociais, modos particulares de produção e consumo, existentes em uma dada sociedade.

⁷Um conjunto de realidades factuais em que pessoas, grupos domésticos, segmentos sociais e/ou etnias são obrigados a deixar suas moradias habituais, seus lugares históricos de ocupação imemorial ou datada, mediante constrangimentos, inclusive físicos, sem qualquer opção de se contrapor e reverter os efeitos de tal decisão, ditada por interesses circunstancialmente mais poderosos (ALMEIDA, 1996, p. 30).

Para efetividade do projeto, o Estado, garantiu o investimento em infraestrutura e a construção da hidrelétrica de Tucuruí⁸ (para fornecer energia necessária ao pleno funcionamento do projeto, iniciada a obra em 1974 e inaugurada em 1984), facilitando a exploração dos recursos naturais da região. Esse projeto de desenvolvimento esteve vinculado ao Programa de Polos Agropecuário e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA) (do qual houve em paralelo o estímulo criação da Mineração Rio do Norte/MRN, em Oriximiná, no Pará, para exploração de bauxita) que teve entre suas vertentes a criação do polo minerador configurado no Projeto Grande Carajás (PGC), no qual foi inserido o complexo industrial portuário da Albrás/Alunorte, implantado em Barcarena, no nordeste do estado do Pará.

O Complexo Industrial Portuário de Vila do Conde recentemente é composto pelos seguintes agentes econômicos: Ipiranga; Alubar; Yara Brasil Fertilizantes; Convicon/Tecon; Bavic; Albrás; Alunorte; Movimento Transporte & Locação de Máquinas; MS Terraplenagem; Norte Operações de Terminais; BF Fortship; Norte Trading; Plena Serviços; Atlântica Navegação e Logística; Mega Logística; Tlx, Brasco, Brazil Marítima; Soares e Guido Transportes; Masterlog Logística e Transporte Eireli; e, Saveiros Camuryano.

A partir do dia 05 de abril de 2019 outro agente econômico passa a compor esse complexo; o Terminal Químico de Aratu SA Tequimar/Itaú CV SA. Esse agente econômico arrendou uma área localizada no Porto de Vila do Conde (PA), por R\$ 180.513.000, para movimentar combustível. Fora desse complexo, com seu porto especializado na movimentação de caulim (Porto Murucupi, inaugurado em 1996), está a multinacional Imerys. Há também “fora” do complexo de Vila do Conde, os grupos: Fertilizante Tocantins, Timac Fertilizante, White Martins, Butirama, Votorantin, Oxbow, Companhia de Alumínio do Pará.

O complexo de Vila do Conde, com suas grandes empresas minero-metalúrgicas, em Barcarena, ainda é um “importante” exportador de *commodities*, no caso mineral, e figura a partir do trabalho de Coelho, Monteiro e Santos (2004) em dois corredores⁹ de exportação: a) o corredor hidroviário do Trombetas-Baixo Amazonas e o minerodutos de Paragominas ao porto de Vila do Conde, no município de Barcarena no Pará; b) o corredor dos minerodutos das minas, que vai do vale do rio Capim a Barcarena, formado por dois minerodutos que transportam caulim.

Esse corredor continua, mas emerge outro corredor e outro complexo industrial portuário, ligado ao campo do agronegócio, de movimentações de *commodities* agrícolas (soja e milho). O corredor expressa-se em “Corredor eixo”, no caso dois corredores: 1) entre Br-163 (iniciando no centro-oeste, de plantio) e os portos em Miritituba/Itaituba (da Unitapajós e da

⁸ Segundo Coelho et al. (2010, p. 86): “A energia de Tucuruí abastecia as fábricas da Alumar, a cidade de Belém, as fábricas da multinacional Alcoa, em São Luís, no Maranhão, mas também a Alunorte e a Albras, esta última uma união via *joint-venture* entre a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e firmas japonesas, instalada em Barcarena, no Pará. Ao mesmo tempo, foi estimulada a criação do corredor Carajás, a partir da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que passou a ligar as minas de ferro e manganês em Carajás – PA ao porto de Madeira-Itaqui em São Luís do Maranhão”.

⁹ “Corredor como uma rota de passagem, de transporte ou de circulação de mercadorias ou pessoas. Especificamente, interessam-nos os corredores de exportação transnacional, ou as rotas de circulação de *commodities*” (Coelho; Monteiro; Santos, 2004, p. 142). Essa ênfase de corredor assinalada refere-se ao setor mineral, como destaca os autores: “Lançando mão do conceito de fronteira corredor, utilizado por Ciccolella (1997), compreende-se fronteira-corredor como uma faixa de terra ou zona/região em processo de ocupação populacional e econômica no intervalo entre as minas e as áreas portuárias, ou ainda como áreas de passagem (sem paradas para embarque e desembarque) de mercadorias nas quais a integração regional está por ser construída por meio de articulação produtiva” (p. 142).

Hidroviias do Brasil) aos seus respectivos portos em Barcarena (eixo Tapajós-Tocantins); 2) das áreas de plantio (no sul e sudeste do Pará) e PA-150, PA-155, PA-222 e BR-010 (Belém-Brasília) aos portos em Barcarena.

Esse novo complexo industrial portuário é formado por empresas do agronegócio e de infraestrutura (que utilizam portos, estradas, barcaças, postos de combustível e pátios logísticos) a elas associadas: Unitapajós (*Joint venture* da Bunge e Amaggi, 50% de cada), Hidroviias do Brasil e ADM. As ações dessas *tradings* é sem dúvida uma reestruturação (produtiva, espacial e especializações da região), que seria dialogando com Soja (1987, p. 178), em um processo de reestruturação: “A reestruturação sugere fluxo e transição, posturas ofensivas e defensivas, uma mescla complexa de continuidade e mudança”, e que começa a “forjar novos sistemas de produção baseados em novas relações sociais em novas regiões” (HARVEY, 2013, p. 546) e realocar “[...] *excedentes de capital-dinero que carecen de oportunidades de inversión productiva y rentable*”¹⁰ (HARVEY, 2004, p. 100).

A produção desse complexo portuário (portos Unitapajós, Hidroviias do Brasil e ADM) e novo corredor vem contribuindo também no planejamento de construção de novos projetos de infraestrutura em Barcarena, principalmente portuário para movimentação de *commodities* agrícolas, que são: o Terminal Buritirama (com a pretensão diversificar sua produção calcada na mineração); “Expansão” do porto da Hidroviias do Brasil (que é outro porto); Cevital; e, Estação de Transbordo Fluvial. Ainda há uma área que será arrendada (leiloadada) no porto de vila do conde, para movimentação de *commodities* agrícolas.

Segundo Harvey (2011, p. 76):

Um crescimento econômico liderado por exportações para alguns países exige transporte prévio adequado e instalações portuárias, assim como uma fabrica não pode funcionar sem o fornecimento adequado (e, as vezes, abundante) de insumos de água e energia, além de transportes e infraestrutura de comunicações, que permitem a continuidade da produção sem estrangulamentos demais no fornecimento de insumos (incluindo o trabalho) e na comercialização do produto.

Cabe destacar aqui que os portos da Hidroviias do Brasil e ADM, em Barcarena tiveram significativo apoio do Estado brasileiro. O BNDES, por exemplo, concedeu o empréstimo: i) de R\$ 404 milhões para a Hidroviias do Brasil. O Estado brasileiro, por meio do Banco da Amazônia (BASA) e da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), respectivamente:

- a) R\$ 78.583 milhões a Hidroviias Brasil, para a aquisição de 20 balsas e 03 empurradores; e,
- b) de R\$ 77 milhões para a ampliação do Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM)/ADM.

O Estado nesse caso vem tendo um papel que converge com a afirmativa de Dörre (2015, p. 555) ao falar atuação do Estado historicamente: “O Estado atuou continuamente como parceiro indispensável para o nascimento do novo modo de produção”, portanto, um organizador e planejador espacial e territorial do jogo político e econômico, com forma de

¹⁰ Tradução: excedentes de capital-dinheiro que carecem de oportunidades de investimento produtivo e rentável.

buscar ganhos econômicos e simbólicos para frações hegemônicas que estão no interior e no exterior do Estado (RODRIGUES, 2018)¹¹.

Essa produção de novos complexos portuários em Barcarena converge e se entrelaça a políticas de infraestrutura (“logísticas de Estado”¹²) dessa última década, tendo como “carro-chefe” o Programa de Aceleração do Crescimento e suas seguintes obras complementares e articuladas (e concretizadas em termos de investimentos):

- Hidrelétricos (Belo Monte e Jirau e Santo Antônio);
- Rodoviário (Br-163, manutenção constante);
- Infoviário (*Vessel Traffic Management Information System*¹³) e redes de internet (implantação da rede terrestre de banda larga);
- Aeroviário (Aeroporto Internacional de Guarulhos);
- Indústria naval (OSX Construção Naval SA); e,
- Portuário (o Superporto do Açú/LLX Açú, o Porto Sudeste/Sepetiba/Rio de Janeiro, o LLX Minas-Rio Logística/Porto São João da Barra/Rio de Janeiro, o Terminal portuário de Pecém, complexo portuário de Itaituba e Companhias Docas).

A articulação/sinergia desses investimentos, dialogando com Huertas (2010) e Martner-Peyrelongue (2014) deve-se ao fato de que:

Os caminhos, as pontes, os portos, a pavimentação de uma via são elementos cuja capacidade reside exatamente em condicionar (ou ao menos estabelecer) as variáveis intrínsecas à fluidez territorial – intensidade, qualidade e natureza dos fluxos – que expressam o poder de definir e limitar a dinâmica dos agentes sociais (HUERTAS, 2010, 147).

Na medida em que pode ser movido indistintamente por um caminhão, uma ferrovia ou um navio, ele evita as rupturas de carga nos terminais portuários ou interiores. Tais características tecnológicas permitem acelerar os fluxos de mercadorias e integrar efetivamente processos produtivos fragmentados no espaço. Nessa medida, permite articular os portos com regiões distantes do interior (MARTNER-PEYRELONGUE, 2014, p. 106).

Essa conectividade de infraestrutura e transporte é normalmente representada por redes, cuja infraestrutura nodal são os portos, que desempenham um papel de promover a

¹¹Cabe também destacar que a Hidrovias do Brasil (com seus portos em Itaituba e Barcarena), foi beneficiada, por meio dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). O valor total recebido foi de R\$430.823.000,00; sendo a primeira parcela liberada, no montante de R\$188.489.000,00, em 15 de julho de 2016. E ainda em 2016 houve a abertura de crédito para financiamento mediante repasse de recursos do BNDES, no valor total de R\$286.250.743,00; abertura de crédito estruturado (*project finance*) para o Projeto Norte e R\$239.225.000,00, por meio de contrato de financiamento (RODRIGUES, 2018).

¹²“Logística de Estado” seria segundo Silveira (2018, p. 2) a capacidade do Estado “ampliar a fluidez territorial, melhorando o planejamento da circulação no território aos seletivizados litígios corporativos”.

¹³O objetivo do sistema é ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções.

acessibilidade, o controle de carga, a concentração e a fluidez moderada. Além de ser um elemento determinante para diminuição dos custos de transporte (e seguro de cargas), sobretudo, pela rapidez de transbordo e armazenamento. Ao mesmo tempo contribuidor para sincronização espaço-temporal, da “[...] *synchronization of transport terminals and the integration of transport systems through terminals*”¹⁴ (PAUL RODRIGUE, 1999, p. 256), consequentemente contribuidor para sincronização de campos de interesses e lógicas da fluidez e racionalidades de acumulação.

Dialogando com Harvey (2005), as reorientações espaciais se perfazem principalmente de novas capacidades produtivas/especulativas e transbordar excedentes de capital. Reorientações para a construção de um novo “vetor logístico e corredor de exportação” para o norte do país, e, a territorialização do capital. Mas possuem também suas raízes fincadas ou “advindas” principalmente de uma série de políticas nacionais e internacionais (públicas e privadas), para o dostoque de excesso de créditos (títulos e ações), empréstimos, fontes de financiamento, isto é, uma “realocação de capital excedente” (HARVEY, 2005, p. 137).

Harvey (2005, p. 138) aduz que a “realocação de capital excedente” engendra:

Por intermédio da utilização de crédito e do capital fictício, o capital excedente pode fluir de uma esfera a outra. Por exemplo, depois que o rendimento anualizado sobre algum capital fictício (ações de uma ferrovia, dívida pública etc) excede a taxa de lucro da produção corrente, há o estímulo para que o capital mude de uso presente para uso futuro. Provavelmente, a mudança não será, por causa da “granulosidade” de muitos investimentos envolvidos (ferrovias, hospitais etc) e dos diferentes períodos de trabalho requeridos para operacionalizar um projeto. Além disso, a natureza de muitos investimentos – uso público e a dificuldade onerá-los diretamente por seu uso – impossibilita, muitas vezes, a ação por parte dos capitalistas individuais, de modo que as formas organizacionais novas e específicas (sociedades por cotas ou ações, empresas estatais ou mistas) têm de ser criadas para a construção de ferrovias, portos, universidades, centros científicos e educacionais etc. Os mercados de capitais também deverão ser bem organizados para a definição e sinais de mercados transparentes, no que diz respeito as diferenças na taxa de retorno anualizada. Finalmente, as qualidades fictícias dos investimentos, associadas ao produto do trabalho que se prolonga ao longo do tempo, criam fortes elementos de risco, incerteza, juízo subjetivo e intuição (HARVEY, 2005, p. 138).

Tal característica dos portos (juntamente com o cenário de créditos e relocação de excedentes mundiais) contribui para a explosão de solicitações de autorizações, e logicamente à construção de portos no Brasil, entre 2013 e 2018, perfazendo um total de 209 portos (72 para a Amazônia), sendo que antes de 2013 havia 134 portos autorizados a operar no país e era composto por um total de 235 portos (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019).

O crescimento do número de portos é advindo, sobretudo, da Lei nº 12.815/2013, que possuía o objetivo de estimular a expansão de novos investimentos. Para isso, permitiu que os terminais privados operassem cargas de terceiros (antes só era permitido apenas à movimentação de cargas próprias). Essa lei beneficiou, sobretudo, o campo do agronegócio, pois os portos graneleiros (soja e milho) exportam cargas de terceiros (cargas mistas, de dois ou mais vendedores); as *tradings* compram grãos de maneira hegemônica de “produtores rurais”.

¹⁴ Tradução: sincronização de terminais de transporte e integração de sistemas de transporte através de terminais.

Mesmo com essa reprodução (em termos de números) de portos, sua dinâmica e lógica converge com a produção de redes logísticas que vem sendo produzidas enquanto “logística corporativa” e a “logística do Estado” (a infraestrutura) (SILVEIRA, 2018), cujo objetivo-foco é o *business cooperation*, conseqüentemente a interdependência e a linearidade de construção de um nó, isto é, redes viárias espaciais: com iniciativas e investimentos privados e públicos (estatal) capazes de (re)criar no espaço, polos regionais, nacionais e globais de “desenvolvimento” (especialização e divisão territorial do trabalho); e, assim capaz de criar uma coesão territorial no que tange aos transportes e infraestruturas, a logística.

Isso é a configuração perfaz ao que assinala Paul Rodrigue (2016, p. 606): “*In the era of globalisation, ports, airports and even intermodal rail terminals are associated with the co-location of manufacturing and distributing facilities taking advantage of the wider accessibility such terminals entail*”¹⁵.

Portanto, a logística seria o gerenciamento de materiais e informações, com ênfase na organização e distribuição física (previsão de demanda, compras, gestão de estoque, trocas de informações e redes tecnológicas e políticas subjacentes), incluindo transporte (PAUL RODRIGUE, 2016, HESSE, 2019); mas também inclui, no caso envolve: 1) atividades de marketing/narrativa de que a infraestrutura (e novos empreendimentos) seria para o bem coletivo e vocação local, regional e nacional; e, 2) políticas e planejamentos em infraestrutura (sobretudo, estatais) novos, contínuos¹⁶ e complementares e seu compartilhamento futuro, dos quais se evidenciam no Brasil por “projetos” desenhados:

- i. Termelétricas (três em Barcarena);
- ii. Pequenas centrais hidrelétricas (Cupari/Rurópolis e Itapurá/Itaituba, Pará);
- iii. Hidrelétricas (Complexo São Luiz do Tapajós, hidrelétrica de Jatobá e Oriximiná);
- iv. Ferrovias (Ferrogrão, Ferrovia Paraense, Norte-Sul, Transnordestina e Integração Oeste - Leste);
- v. Arrendamentos de áreas portuárias (Amapá, Paranaguá, Pará, Suape e Santos);
- vi. Concessões de rodovias (BR 364 - Porto Velho/RO a Comodoro/MT; BR-101/SC – Paulo Lopes a São João do Sul; BR-364/365 –Uberlândia MG/ a Jataí/ GO; BR-040/495 – Juiz de Fora /MG a Rio de Janeiro/RJ; BR-116/465/101– Rio de Janeiro/RJ a São Paulo/SP; BR-153/080/414/GO/TO; BR-116/493/RJ/MG; e, BR-163¹⁷);

¹⁵Tradução: Na era da globalização, portos, aeroportos e até terminais ferroviários intermodais estão associados à co-localização de instalações de fabricação e distribuição, aproveitando a acessibilidade mais ampla que esses terminais acarretam.

¹⁶Paul Rodrigue (2016) aduz que a logística deve fornecer fluxos contínuos entre os diferentes componentes em face de criação cada vez mais fragmentada de interesses, estruturas e cadeias globais. Ainda segundo Paul Rodrigue o transporte representa, em média, entre 10% e 15% das “despesas domésticas” e cerca de 4% dos custos de cada unidade de produção na indústria transformadora.

¹⁷“A concessão consiste na exploração por 30 anos da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, conservação, manutenção, operação, implantação de melhorias, pavimentação, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço no trecho de 976 km da BR163/230/MT/PA, no trecho da BR-163 do entroncamento com a MT-220 até o entroncamento com a BR-230(A); e da BR-230 do entroncamento com a BR-163(B) (Campo Verde/PA) até Miritituba/PA” (vide mais em: <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/release.pdf> e <https://www.ppi.gov.br/concessao-das-rodovias-br-163-230-mt-pa-trecho-entre-sinop-mt-e-miritituba-pa>).

- vii. Privatização de Eletrobrás;
- viii. Hidrovias (Hidrovia Tapajós-Teles Pires e Araguaia-Tocantins); e,
- ix. Solicitações, sob análise, da ANTAQ de mais de 100 terminais portuários.

Tudo isso é a estruturação de arranjos institucionais (jurídicos, midiáticos, econômicos e políticos) que perpassam pela/pelo:

- i. Ordenação de trânsito (para sua “preferência”/uso privado);
- ii. Reformas tributárias;
- iii. Atualização de planos diretores (por exemplo, de Itaituba, Barcarena, Abaetetuba e Santarém, com reservas de territórios para indústria portuária e áreas logísticas);
- iv. Zoneamento/ordenamento territorial (com revisão e “redemarcação” de área de proteção ambiental);
- v. Leis específicas regulativas e de flexibilização do licenciamento ambiental;
- vi. Outorga hídrica e energética e políticas de uso de recursos hídricos;
- vii. A não titulação de terras a populações tradicionais e indígenas, porém o incentivo a regularização fundiária (com o uso, por exemplo, do Cadastro Ambiental Rural/CAR);
- viii. Estrangeirização de terras (Instrução normativa/INCRA/nº 88, de 13 de dezembro de 2017); e,
- ix. Liberação de agrotóxicos.

Interligado a isso está o processo de transferência federal para escala estadual da regularização fundiária, no caso do estado do Amapá (iniciado em 2019¹⁸), área de expansão/territorialização do agronegócio em termos de plantio, apropriação terras e construção de portos, a formação do complexo portuário de Macapá (envolvendo Santana, Mazagão e Macapá) e a manutenção da AP-070 para ágil circulação de “mercadorias”, soja e milho.

Todo esse aporte de recursos (privado e público) e apoio do Estado deve-se ao fato de que economias em toda a América Latina dependerem (ou serem dependentes) da exportação – como também da produção de infraestrutura logística, de um mercado oscilativo que são as *commodities* -, no caso do setor primário e seu o aumento das exportações de minerais, grãos, petróleo e gás natural (PAHNKE, 2019). Como destaca Paul Rodrigue (2016) enquanto uma

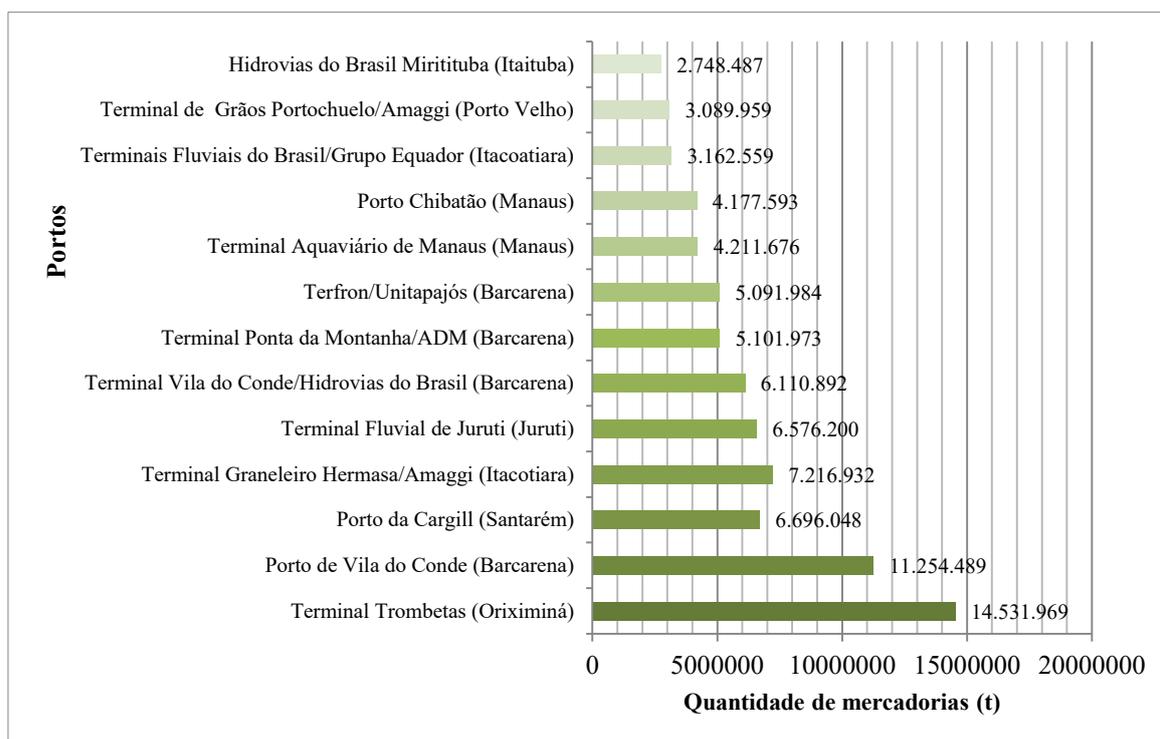
¹⁸A Medida Provisória nº 901, de 2019 é uma das grandes impulsionadoras (Transferência de terras da União a Roraima e Amapá).

economia depender de exportação de manufatura também dependerá de infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e portuárias e políticas logísticas continuadas.

É importante destacar que mesmo com a emergência de novos complexos portuários e de infraestruturas, ligados ao (territorialização do) agronegócio, por meio de infraestrutura na Amazônia oriental (RODRIGUES, 2018; RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019), Barcarena não se constitui “em si” (ou um integrante) um corredor de exportação diretamente ligado a eixos de desenvolvimento nacional, mas um corredor enquanto célula (participante de uma rede e cadeia) de acumulação e financeirização em escala global (ligações inquestionáveis), já que nem tudo flui pelos portos de Barcarena (quando se pensa a região amazônica, vide Gráfico 1).

Uma parcela significativa escoou pelo eixo São Luís, para Porto de Itaqui, via estrada de Ferro de Carajás, cujo total foi em 2018 de 92% (192.570.530 t) em quantidade bruta e 73,53% em valores comercializados (US\$ 11.476.917.035). A China foi a maior consumidora a partir do eixo São Luís, com movimentação de 192.570.530 t, de um total de 209.005.149 t (SEDEME, 2019).

Gráfico 1 – Portos da região amazônica que mais movimentaram mercadorias, em 2018



Fonte: Elaborado por Jondison Rodrigues a partir de <http://web.antaq.gov.br/Anuario/>

Apesar de nem tudo fluir pelos portos de Barcarena como evidenciado no gráfico, Barcarena continua conectada na rede socioprodutiva e especulativa, na cadeia de valor global e sob o monopólio da circulação global de mercadorias, de multinacionais (mais de 80%), conforme Suwandi, Jonna e Foster (2019). Mas esse gráfico expressa algo também interessante, de que as cadeias de *commodities* ganham significativo protagonismo na região Amazônica e

inserir a Amazônia a um processo intensivo de (re)primarização da economia regional e nacional.

Esse gráfico também expressa a continuidade, em termos de padrões históricos econômicos, da região amazônica como exportadora de matérias-primas. Por fim, esse gráfico representa uma tendência contudente de ampliação de construção (real e processual) e/ou perspectiva de um protagonismo do “setor” do agronegócio e a invasão de capital especulativo e de multinacionais.

DESASTRES E INDICATIVOS PARA FUTUROS DESASTRES EM BARCARENA

Barcarena é uma “região-rede” (célula) que corresponde um espaço de integração e de sincronização (produtiva e financeira), da expansão de novas áreas à economia (sobretudo, do capital fictício) motivadas por demandas crescentes e excedentes (créditos)¹⁹, do “Dragão chinês” e os seus megaprojetos de investimentos infraestruturais²⁰ com efeitos a longo prazo, como também fruto de alianças e parcerias entre multinacionais, bancos, operadores/gestores de fundos e estados-nação.

Tal situação vem não só perpetuando ou até mesmo ampliando a (re)primarização da economia brasileira, de “colonialismo” e colonialidade (e novas formas de dependência e dominação), mas também criando uma “economia de espoliação” (HARVEY, 2012, p. 17) ou “*violencia de desposesión*”²¹ (HARVEY, 2014, p. 70), que seria inerente ao processo de “controle monopolístico do território”, por meio das *trading companies* (OLIVEIRA, 2015, p. 243). Essa “*violencia de desposesión*” configura-se nos sistemáticos desastres socioambientais em Barcarena.

Há inúmeros desastres socioambientais Barcarena destacados nos trabalhos de Hazeu (2015), Nascimento e Hazeu (2015), Maia (2017) e Lemos, Pimentel e Rocha (2017). Maia (2017) destaca mais 19 crimes ambientais/contaminações, de 1991 a 2016 (Quadro 1), que “[...] tem poluído o ar, rios, igarapés e terra deixando comunidades inteiras sem água potável e em

¹⁹Segundo Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019, p. 368): “Os países do G20 se comprometeram em investir até US\$ 90 trilhões em infraestrutura global até 2030; e, em 2016 comprometeram-se vincular planos de infraestrutura a regiões de todo o planeta, por meio de uma “aliança” conhecida de *Global Infrastructure Connectivity Alliance (the Alliance)* para estruturação e políticas para quatro setores: energia, transporte, água e tecnologia de informação e comunicação”.

²⁰‘*One Belt One Road*’ Initiative (OBOR). Iniciativa que começou a ser costurada em setembro de 2013 e refere-se a uma rede cooperação econômica transcontinental (de infraestrutura e financeira) e é formada pelo *Silk Road Belt* e *Maritime Silk Road*, que respectivamente seriam: i) *Silk Road Belt* compreendendo rotas ferroviárias, estradas, oleodutos e gasodutos de gás natural; estendendo-se de Xi’an na China central, atravessando a Ásia Central e, finalmente, chegando a Moscou, Roterdã e Veneza (formado por seis corredores: a Nova Ponte da Terra Eurásiana; China-Mongólia-Rússia; China-Ásia Central-Ásia Ocidental; Corredor China-Indochina Península; Corredor Econômico China-Paquistão; e o Corredor Econômico Bangladesh-Índia-Myanmar) e; ii) o *Maritime Silk Road* é uma rede marítima de rotas de navegação e portos, que abarca a África Oriental e o Mar do Norte do Mediterrâneo. O projeto integrado envolverá 65 países com uma população total atingindo 4,4 bilhões e de 30% da economia global (RODRIGUES, 2018).

²¹ Tradução: violência de despossessão

permanente estado de risco” (NASCIMENTO; HAZEU, 2015, p. 296) e tem também piorado a qualidade de saúde e ampliando casos de doenças respiratórias.

Em síntese vem desestruturando a vida social das comunidades locais tradicionais e a população como todo de Barcarena (SILVA; HAZEU, 2019) e “suprimindo e silenciando suas identidades tradicionais²²” (Op. cit) (Figura 1).

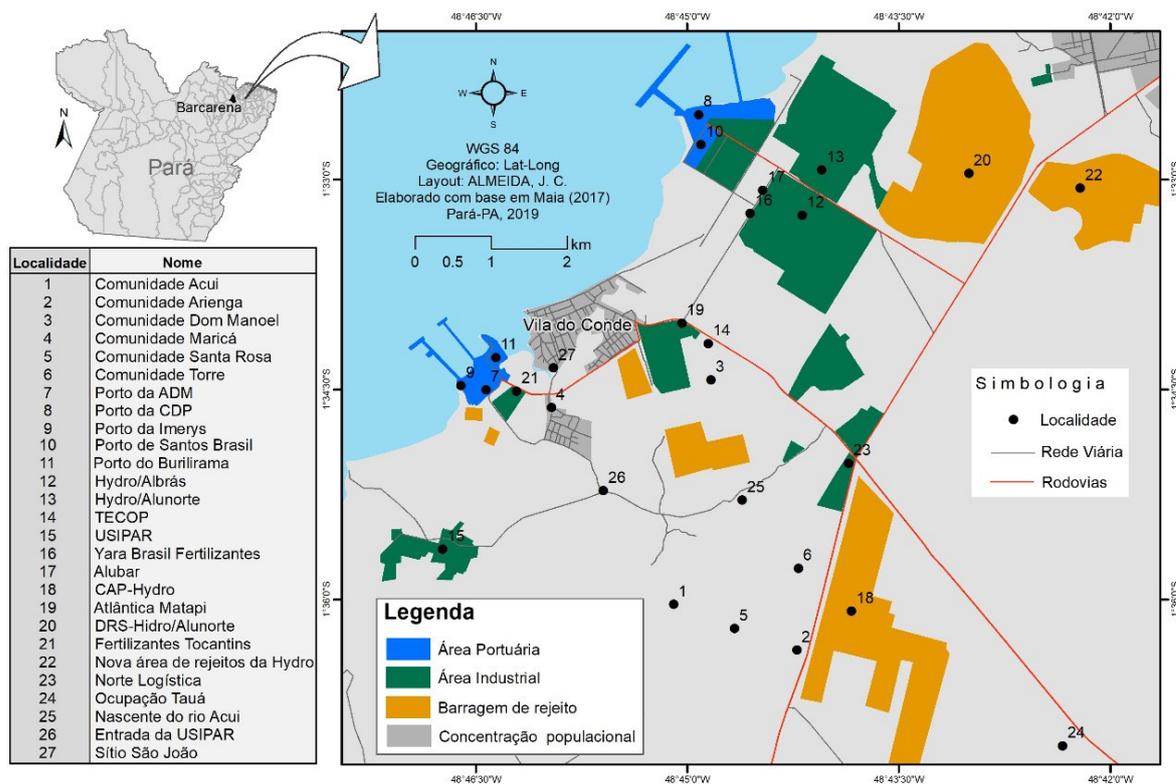
Quadro 1 – Crimes e danos ambientais de 1991 a 2016

Ano	Empresa	Crimes e danos ambientais
1991	Albras	Casos fluorose nos igarapés
1996	Rio Capim Caulim (Imerys)	Retirar areia da praia de Vila do Conde para construir o porto na Ponta da Montanha
2000	Balsa Mis Rodônia	Vazamento de óleo na praia
Abr. 2003	Alunorte	Peixes mortos encontrados no rio Murucupi
Maio 2003	Alunorte	Alteração da cor da água do rio Murucupi e transbordamento da barragem de rejeitos
Jun. 2003	Alunorte	Alteração da cor da água do rio e mortes de peixes
2004	Imerys	Alteração da cor da água dos rios Curuperé e Dendê e derramamento de rejeitos químicos industriais
2004	Alunorte	Chuva de fuligem e problemas respiratórios
2005	Alunorte	Vazamento de 80 litros de soda cáustica
2006	Imerys	Contaminação de poços artesianos
2006	Imerys	Lançamento de fuligem
2007	Imerys	Transbordo de efluentes ácidos que atingiu os igarapés Curuperá, Dendê e o rio Pará e as praias do Cariipi e Itupanema, despejando cerca de 18 famílias em torno do igarapé Dendê e Curuperé
2009	Alunorte	Transbordo de lama vermelha para rio Murucupi e mortes de peixes.
2010	Imerys	Nuvem de fuligem sobre o Bairro Industrial
2011	Imerys	Rompimento de duto com efluentes ácidos
2012	Imerys	Vazamento de caulim da barragem de rejeitos
2014	Imerys	Vazamento de caulim da barragem de rejeitos
2015	Haidar, Minerva, Norte Trandig operadora portuária	O navio cargueiro afundou com 5000 bois vivos. Vazamento de óleo
2016	Imerys	Vazamento de caulim nos igarapés Curuperé, Dendê e Sitio São João.

Fonte: Maia (2017, p. 236)

²²Segundo Silva e Hazeu (2019, p. 191): “os territórios das comunidades tradicionais são definidos a partir de suas práticas de produção (pesca, roça, coleta de frutas e caça), de convivência (famílias, festas e rituais) e, também, de práticas de saúde tradicional”.

Figura 1 – Mapa das comunidades atingidas diretamente pelo Distrito Industrial de Vila do Conde, Barcarena



Além dessas contaminações/crimes ambientais, em 2018 (no dia 16 e 17 de fevereiro), houve o transbordamento e ao mesmo tempo despejo de rejeitos tóxicos (com metais pesados: chumbo, cromo e níquel) da multinacional Hydro Alunorte. Esse transbordamento atingiu comunidades (Bom Futuro, Vila Nova, Burajuba, particularmente), igarapés e o rio Pará. É um caso emblemático desde a negação sistemática da empresa e pelo Estado (culpabilizando a alta concentração de chuvas), porém com um Termo de Juste de Conduta (TAC) assinado entre Ministério Público Federal (MPF) e Ministério Público Estadual (MPE) e a Hydro Alunorte para reparação e ações emergenciais (RODRIGUES; HAZEU; NASCIMENTO, 2019)²³.

Nesse contexto de “reviravoltas” de posturas, o fato é que historicamente essas poluições, contaminações e crimes ambientais estão acompanhados de outros desastres. Desastres referentes ao aumento das desapropriações e desposseções/espoliações forçadas, em virtude das instalações e expansões indústrias e grandes agentes econômicos (HAZEU, 2015), que vem contribuindo diretamente na produção de desastres e degradação da vida no município de Barcarena (NASCIMENTO; HAZEU, 2015; HAZEU; GAYOSO; NASCIMENTO, 2019; RODRIGUES; HAZEU; NASCIMENTO, 2019; HAZEU; RODRIGUES, 2019).

Segundo Hazeu (2015) houve mais de 966 famílias desapropriadas. Segundo Nascimento e Hazeu (2015) havia nessas áreas (desapropriadas): “toda uma complexa estrutura social composta de inúmeras comunidades rurais, com uma população nativa, ligada por fortes laços de parentesco e religiosidade, praticantes da pesca, caça e extrativismo, além de uma

²³Vide mais sobre essa discussão no trabalho de Rodrigues, Hazeu e Nascimento (2019).

pequena lavoura de subsistência” (NASCIMENTO; HAZEU, 2015, p. 295). Por fim, conexas a esses desastres e essa dinâmica econômica histórica houve a emergência e/ou incentivo:

- i. Ausência de debates participativos e deliberativos;
- ii. Empregos precários e temporários;
- iii. Conflitos em torno de posse e titulação de terras;
- iv. Limitações em relação ao uso dos recursos naturais coletivos por parte das comunidades tradicionais;
- v. Casos de racismo ambiental e conflitos ambientais;
- vi. Deslocamentos forçados e ameaças de deslocamentos;
- vii. Grilagem de terras;
- viii. Elevados índices de degradação ambiental promovidos por empresas nacionais e internacionais;
- ix. Conflitos/conflitualidades entre familiares e comunidades, além de conflitos/conflitualidades entre comunidades, lideranças, associações e sindicatos; e,
- x. Violação de direitos humanos e étnicos de povos tradicionais (indígenas, quilombolas e ribeirinhos).

Mas esse novo corredor de *commodities* e as novas infraestruturas logísticas para/em Barcarena constituem indicativos objetivos de novos desastres. Desastres esses relacionados: 1) (novas) desapropriações/expulsões; 2) desmatamento; 3) contaminações (por despejo de soja e milho) no rio Pará; 4) proibição da atividade artesanal e econômica pesqueira, que, aliás, já vinha ocorrendo assim como o acesso e “banhos” nas praias; 4) uso privado de ruas e estradas; 5) aumento da prostituição e mobilidade do trabalho (estrangulando o setor educacional e de saúde); 6) criação de dependência de empregos temporários; 7) conflitos territoriais (familiares e entre comunidades); 8) especulação fundiária²⁴ e imobiliária; 9) aumento da violência urbana. Todos esses elementos verificados em Itaituba (oeste do Pará), com emergência dos “portos do agronegócio”, o campo do agronegócio (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019).

Além disso, há uma tendência contudente de ameaças devido a lutas por terra; algo sendo identificado no corredor Br-163 (Itaituba, Rurópolis, Trairão e Novo Progresso) para especulação ou venda de terras para instalação de silos, postos de combustível, pátios de triagem. Paralelo a isso o apequenamento (inferiorização) do pequeno produtor rural (e sua migração para a cidade), o apagamento de histórias/vidas, violações de direitos humanos, étnicos e territoriais (como ocorrem, sobretudo, indígenas, os Munduruku).

²⁴ A especulação fundiária em Barcarena com anúncios de áreas a venda instalação portuária, por: 29, 13, 5 e, 3, 5 milhões de reais (vide <https://pa.mgfimoveis.com.br>).

Violações essas que vem acontecendo por meio da naturalização das violações de direitos e a banalização da consulta prévia, livre e informada²⁵ encobriram invisibilizaram e permitiram a legitimação da dominação social de sistemas e políticas capitalistas espoliativas, carregando consigo violações e desrespeitos a decisões sociais, via protocolos de consulta, por exemplo, dos Munduruku e das comunidades de Pimental e São Francisco e Montanha e Mangabal (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019). Consequentemente a asfixia de histórias e memórias construídas: de roças, quintais, pesca e “banhos” no rio e crenças e simbologias.

Por fim o aumento do racismo ambiental²⁶ (e perda da quietude) em Barcarena, algo que ocorreu/vem ocorrendo como os moradores/população do Bairro de Nova Miritituba, em Itaituba. Bairro que se localiza no percurso onde as carretas vão descarregar grãos nos portos: respirando 24 horas por dia poeira (e ouvindo barulhos, ruídos incessantes de carretas).

Cabe assinalar que já se verifica casos de racismo ambiental em Barcarena, como por exemplo, na comunidade Dom Manoel (que, aliás, não moram mais ninguém); comunidade localizada “atrás” da empresa Tecop (coque de petróleo) e ao lado da empresa Imerys (caulim). Sua história de ocupação mais intensa é recente (10 anos), mas parte de seus moradores são moradores tradicionais de Barcarena e já estão vivenciando um terceiro deslocamento forçado.

Em 2014, “restavam” apenas cinco famílias morando na área (HAZEU, 2015) e hoje a empresa Tecop não se encontra no mesmo local. Cabe destacar que Unitapajós, em 2014, despejou soja no rio Arrozal, na região do porto da Vila do Conde; além disso, suas atividades, na chegada via rodovia promoveu um excessivo tráfego de carretas, que contribuindo na destruição do asfalto e dificultando a trafegabilidade dos agricultores por motos, bicicletas, carros e ônibus para escoarem a produção. Como também, muitas barcaças da Unitapajós dispersam-se/distribuem-se por toda a extensão do rio Pará e passam ocupar áreas de pesca e atividade de lazer, destruindo a área costeira e mata ciliar.

Por fim, essas novas infraestruturas para/em Barcarena podem banalizar e/ou naturalizar algo que já vinha ocorrendo, por exemplo, de um Licenciamento Ambiental (LA) sem participação social, sem qualquer ato deliberativo da população, tornando-se apenas peça informativa e formal e antidemocrática. Com isso também robustecendo a internalização de outra lógica (prática/concreta) que é (verificado em Itaituba): 1) “primeiro se desmata, pavimenta-se e desterritorializa-se” em seguida apresenta-se o EIA/RIMA; 2) barramento e soterramento de igarapés e nascentes; 3) compreensão de que é possível compensar dores, sofrimentos, invasões e violências a territórios e a povos indígenas e a comunidades tradicionais, por meio de indenizações e programas ou planos mitigatórios –, compreensão que ainda permeia o imaginário de empresas, do Estado e também do Ministério Público: de que é possível “conciliar desenvolvimento econômico e sustentabilidade socioambiental”; e, 4) adicionamento (e a sinergia) a mais a uma área risco e desastres sistêmicos e crimes ambientais repetitivos.

²⁵Direito garantido na convenção nº 169 da OIT sobre povos indígenas e tribais

²⁶São situações e processos desiguais de vulnerabilidade, que grupos étnicos, raciais ou de classe arcam ou suportam a carga mais pesada dos danos e efeitos socioambientais. Advindo tal vulnerabilidade e fragilidade (concentração de consequências socioambientais negativas) de operações industriais, comerciais e municipais, da execução de políticas e programas federais, estaduais, locais ou tribais, bem como das consequências resultantes da ausência ou omissão destas políticas (ACSELRAD, 2004; ACSELRAD; CAMPOLLO; BEZERRA, 2009).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo desse material síntese discorrido explicita as determinações sistêmicas em termos planetários que reverberam em diversas regiões, além de assinalar a articulação das dinâmicas e políticas locais/regionais/nacionais com lógicas, determinações e “ordens” globais, de agentes econômicos, a partir da estruturação e processos de arranjos institucionais para se reduzir os custos de extração, transporte, transformação e exportação e expansão de capital fictício.

Outro ponto destaque desse material é que na Amazônia oriental com fluxo de soja e milho construiu-se um novo corredor de exportação e de infraestrutura em/para Barcarena, vindo principalmente do centro oeste, mas também do sul e sudeste do Pará. Portanto, sendo “[...] *nuevos espacios dinámicos de acumulación de capital y de penetración de relaciones sociales y arreglos institucionales capitalistas (reglas contractuales y esquemas de propiedad privada)*”²⁷ (HARVEY, 2004, p.102), sob o protagonismo do capital financeiro, expresso por meio de multinacionais, em parceria com bancos e gestoras de fundos.

A constituição de novas infraestruturas e como também de desastres futuros são frutos do protagonismo do capitalismo financeiro, porém com forte presença do Estado, cujo papel do Estado brasileiro, por exemplo, é de estruturador, planejador, mediador e jogador que molda, estrutura, regula e subsidia, para: sustentar os ajustes espaciais capitalistas e executar políticas seletivas que são encaradas como política de Estado (de estado-nação), como forma ganhos materiais e simbólicos.

Essas duas dimensões (ajustes espaciais e políticas seletivas) formam e conformam um sistema contínuo de mobilidade induzida e improdutiva de produção de demanda por mercadorias/*commodities*, e, principalmente de financiamentos para a especulação fictícia (ações e fundos), a ampliação do capital fictício no Brasil, e, particularmente na Amazônia, com a face cada vez mais expressiva do agronegócio, em projetos de infraestrutura, aquisição de terras e plantios de áreas, de soja e milho para exportação. Todavia, impondo desvalorizações, contradições e espoliações a territórios já vulneráveis por projetos (históricos) desenvolvimentistas, como destacado no artigo.

Tal configuração concreta mais recente de avanço do agronegócio sobre a Amazônia e consequentemente para Barcarena (em projetos de infraestrutura) manifesta-se na parceria público-privada mais densa, do governo Jair Bolsonaro, com a: 1) a não demarcação de terras indígenas e titulação de territórios quilombolas; 2) a recategorização e redemarcação de terras protegidas; 3) cortes orçamentários na pasta ambiental, afetando principalmente a fiscalização; 4) deslegitimação e desqualificação dos dados oficiais do INPE; 5) assédio aos servidores do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio); e, 6) extinção do conselho de meio ambiente.

²⁷ Tradução: novos espaços dinâmicos de acumulação de capital e de penetração de relações sociais e arranjos institucionais capitalistas (regras contratuais e esquemas de propriedade privada)

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, H. Justiça Ambiental - ação coletiva e estratégias argumentativas. In: ACSELRAD, H.; HERCULANO, S.; PÁDUA, J. A. (Org.). **Justiça Ambiental e Cidadania**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004, p. 23-40.
- ACSELRAD, H.; CAMPELLO, C.; BEZERRA, G. **O que é justiça ambiental**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.
- ALMEIDA, A. W. Refugiados do desenvolvimento: os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização. **Travessia**, v. 9, n. 25, p. 30-35, 1996.
- BRENNER, N. Reestruturação, reescalonamento e a questão urbana. **GEOUSP**, n. 33, p. 198-220, 2013.
- COE, N. M.; DICKEN, P.; HESS, M. Global production networks: realizing the potential. **Journal of Economic Geography**, v. 8, p. 271-295, 2008.
- COELHO, M. C. N.; MONTEIRO, M. A.; SANTOS, I. C. Políticas públicas, corredores de exportação, modernização portuária, industrialização e impactos territoriais e ambientais no município de Barcarena, Pará. **Novos Cadernos NAEA**, v. 11, n. 1, p. 141-178, 2004.
- COELHO, M. C. N. et al. Questão energética na Amazônia: disputa em torno de um novo padrão de desenvolvimento econômico e social. **Novos Cadernos NAEA**, v. 13, n. 2, p. 83-102, 2010.
- COELHO, M. C. Regiões do entorno dos projetos de extração e transformação mineral na Amazônia Oriental. **Novos Cadernos NAEA**, v. 8, n. 2, p. 73-107, 2005.
- DÖRRE, K. Marxsche Theorie und kritische Soziologie: Acht Thesen zu einer Wahlverwandtschaft. In: DEMIROVIC, A.; KLAUKE, S.; SCHNEIDER, E. **Was ist der "Stand des Marxismus"?**. Berlin, 2015.
- HARVEY, D. The social construction of space and time: a relational theory. **Geographical Review of Japan**, v. 67, n. 2, p. 126-135, 1994.
- HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, D. El 'nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. **Socialist Register**, n. 42, p. 99-129, 2004.
- HARVEY, D. **O enigma do capital**. São Paulo: Boitempo, 2011.
- HARVEY, D. A urbanização e as crises. A urbanização e as crises. **Pós**, v. 19, n. 32, p. 10-24, 2012.
- HARVEY, D. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.
- HARVEY, D. **Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo**. Quito: IAEN, 2014.

HARVEY, D. Teoria da crise e a queda da taxa de lucro. **Geografares**, n. 28, p. 15 - 35, 2019.

HAZEU, M. T. **O não-lugar do outro**: Sistemas migratórios e transformações sociais em Barcarena. 2015. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém, 2015.

HAZEU, M.; RODRIGUES, J. C. Capitalismo financeirizado e acumulação por despossessão na Amazônia: a mineradora Imerys em Barcarena, Nordeste do Pará. **Revista Científica Foz**, v. 2, n. 1, p. 86-119, 2019.

HAZEU, M. T.; GAYOSO, S. M.; NASCIMENTO, N. S. Comunidades tradicionais e sindicatos em conflito com estado e capital em Barcarena (PA). **Argumentum**, v. 11, n. 1, p. 173-187, 2019.

HESSE, M. Logistics. **International Encyclopedia of Geography**, p. 1–8, 2019. Disponível em: <<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/book/10.1002/9781118786352>>. Acesso em: 07 maio 2019.

HUERTAS, D. M. Fluidez territorial em áreas de expansão da fronteira agrícola no período da globalização. **GEOUSP**, v. 33, p. 60-75, 2013.

LEMO, M. A. Q.; PIMENTEL, M. A. S.; ROCHA, E. P. Balsas de residuos minerales y los impactos sociales y ambientales en Barcarena-PA. **Caminhos de Geografia**, v. 18, n. 64, p. 413 -425, 2017.

MAIA, R. O. M. **Territorialidades específicas em Barcarena confrontadas com projetos de “desenvolvimento”**. 2017. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém, 2017.

MARTNER-PEYRELONGUE, C. O Porto como nó de articulação entre os âmbitos local e global. **Espaço Aberto**, v. 5, n. 2, p. 101-122, 2014.

MASSEY, D. Globalización, espacio y poder. In: CEPAL. **Memoria del primer Encuentro de Expertos Gubernamentales en Políticas de Desarrollo Territorial en América Latina y el Caribe**. Santiago: CEPAL, 2015. p. 9-14

MONTEIRO, M. A.; COELHO, M. C. N. Mineração e entropia: notas sobre interação com processos de desenvolvimento. **Novos Cadernos NAEA**, v. 10, n. 1, p. 23-44, 2007.

MOVIMENTO BARCARENA LIVRE. Por um Barcarena Livre, com Justiça Social e “Bom para Viver”. Disponível em: <<http://culturadigital.br/barcarenalivre/files/2018/03/POR-UM-BARCARENA-LIVRE-MANIFESTO-1.pdf>>. Acesso em: 09 nov. 2018.

NASCIMENTO, N. S. F.; HAZEU, M. T. Grandes empreendimentos e contradições sociais na Amazônia: a degradação da vida no município de Barcarena, Pará. **Argumentum**, v. 7, n. 2, p. 288-301, 2015.

PAHNKE, A. Sovereignty and capitalist accumulation in Brazil’s Primary Sector. **Latin American Perspectives**, v. 46, n. 2, p. 1–17, 2019.

PAUL RODRIGUE, J. Globalization and the synchronization of transport terminals. **Journal of Transport Geography**, v. 7, p. 255-261, 1999.

PAUL RODRIGUE, J. The Role of transport and communication infrastructure in realizing development outcomes. In: GRUGEL, J.; HAMMETT, D (eds). **The Palgrave Handbook of International Development**. London: Palgrave Macmillan, 2016, p 595-614.

PHILLIPS, N. Power and inequality in the global political economy. **International Affairs**, v. 93, n. 2, p. 429-444, 2017

RODRIGUES, J. C. **O Estado a contrapelo**: lógica, estratégias e efeitos de complexos portuários no oeste do Pará. 2018. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém, 2018.

RODRIGUES, J.C.; RODRIGUES, J. C.; LIMA, R. A. P. Portos do agronegócio e produção territorial da cidade de Itaituba, na Amazônia Paraense. **Geosul**, v. 34, 71, p. 356-381, 2019.

RODRIGUES, J. C.; HAZEU, M. T.; NASCIMENTO, S. Como se produz desastres?: O processo de licenciamento da barragem de rejeitos da Hydro Alunorte, em Barcarena, Pará. **Nucleus (Ituverava)**, v. 16, n. 2, p. 151-170, 2019.

SEDEME (Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia). **Comércio Exterior**. Disponível em: < <http://sedeme.pa.gov.br/estatistica/>>. Disponível em: 08 maio 2018.

SILAVA, S. F.; HAZEU, M. T. O complexo industrial-portuário em Barcarena e a saúde de comunidades tradicionais na Amazônia brasileira. **O Social em Questão**, v. 22, n. 44, p. 171 - 194, 2019.

SILVEIRA, M. R. Transportes e a logística frente à reestruturação econômica no Brasil. **Mercator**, v. 17, p. 1-20, 2018.

SOJA, E. W. Economic restructuring and the internationalization of Los Angeles. In: SMITH, M. P.; FEAGIN, J. R. (org.). **The capitalist city**. Cambridge: Clackwell, 1987. p.178-198.

SUWANDI, I.; JONNA, R. J.; FOSTER, J. B. Global Commodity Chains and the new imperialism. **Monthly review**, v. 70, n. 10, s. p, 2019.

VALENCIO, N. Considerações sociológicas acerca de desastres relacionados a barragens e a atual desproteção civil de comunidades ribeirinhas conviventes com o megaempreendimento hídrico de Belo Monte. In: MAGALHÃES, S. B.; CUNHA, M. C. (Org.). **A expulsão de ribeirinhos em Belo Monte**. São Paulo: SBPC, 2017, p. 167-202.

AGRADECIMENTOS:

A FAPEAP/CAPES pela bolsa de Pós-Doutorado ao primeiro autor do artigo, ao Grupo de Estudos e Pesquisas Sociedade, Território e Resistências na Amazônia (GESTERRA/UFPA) e o Movimento Barcarena Livre.