

AMAZÔNIA E A IIRSA – A RECENTE ESCALA DE DESENVOLVIMENTO E AS SUAS IMPLICAÇÕES PARA O BAIXO AMAZONAS/PA

Rogério Henrique Almeida¹

Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA)
Santarém, PA, Brasil



Enviado em 30 jan. 2023 | Aceito em 27 maio 2024

Resumo: O saque, a pilhagem, as violências têm sido alguns dos desdobramentos das políticas desenvolvimentistas impostas para a Amazônia e Panamazônia, estas, induzidas por um Estado autoritário – independente do perfil ideológico do governo ou do período histórico (ditadura ou democracia liberal burguesa) fomentaram – e continuam a fazê-lo – a presença do grande capital (territorialização) a partir de grandes corporações nacionais e internacionais. A partir deste cenário, o presente artigo objetiva analisar e refletir sobre a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e as implicações desta para o Baixo Amazonas/PA, região considerada estratégica no escopo de logística do Projeto Arco Norte. Em síntese, tem-se a manutenção de traços coloniais sobre a região como fonte inesgotável de riquezas naturais, onde os dividendos são apropriados por uma pequena parcela da sociedade, em detrimento das populações locais. O materialismo histórico-dialético é a vereda metodológica que serve como guia do presente trabalho. Este compreendido a partir da dinâmica do pensamento em movimento, na busca interpretativa da materialidade histórica da vida dos homens em sociedade, considerando a totalidade e as contradições a ela inerentes, e em particular as situações de conflitos entre as classes sociais, na busca do essencial diante da realidade aparente.

Palavras-Chave: Amazônia. Geopolítica. Desenvolvimento. Acumulação Primitiva.

AMAZÔNIA AND IIRSA – THE RECENT SCALE OF DEVELOPMENT AND ITS IMPLICATIONS FOR THE LOWER AMAZONAS/PA

Abstract: Looting, looting, violence have been some of the consequences of the developmental policies imposed on the Amazon and Pan-Amazon, these induced by an authoritarian State – regardless of the ideological profile of the government or the historical period (dictatorship or bourgeois liberal democracy) They encouraged – and continue to do so – the presence of big capital (territorialization) through large national and international corporations. From this scenario, this article aims to analyze and reflect on the South American Regional Infrastructure Integration Initiative (IIRSA) and its implications for Lower Amazonas/PA, a region considered strategic in the logistics scope of the Arco Norte Project. In short, colonial traits are maintained in the region as an inexhaustible source of natural wealth, where dividends are appropriated by a small portion of society, to the detriment of local populations. Historical-dialectical materialism is the methodological path that serves as a guide for this work. This is understood from the dynamics of thought in movement, in the interpretative search for the historical materiality of men's lives in society, considering the totality and contradictions inherent to it, and in particular situations of conflict between social classes, in the search for the essential in the face of apparent reality.

Keywords: Amazon. Geopolitics. Development. Primitive Accumulation.

AMAZONIA E IIRSA - LA ESCALA RECIENTE DE DESARROLLO Y SUS IMPLICACIONES PARA LA BAJA AMAZONIA/PA

Resumen: Saqueos, saqueos, violencia han sido algunas de las consecuencias de las políticas desarrollistas impuestas en la Amazonía y Panamazonia, éstas inducidas por un Estado autoritario –independientemente del perfil ideológico del gobierno o del período histórico (dictadura o liberal burgues). Fomentaron – y continúan haciéndolo – la presencia del gran capital (territorialización) a través de grandes corporaciones nacionales e internacionales. Desde este escenario, este artículo tiene como objetivo analizar y reflexionar sobre la Iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y sus implicaciones para el Bajo Amazonas/PA, región considerada estratégica en el alcance logístico del Proyecto Arco Norte. En resumen, se mantienen en la región rasgos coloniales como fuente inagotable de riqueza natural, donde los dividendos son apropiados por una pequeña porción de la sociedad, en detrimento de las poblaciones locales. El materialismo histórico-dialéctico es el camino metodológico que sirve de guía para este trabajo. Esto se entiende desde la dinámica del pensamiento en movimiento, en la búsqueda interpretativa de la materialidad histórica de la vida de los hombres en sociedad, considerando la totalidad y las contradicciones inherentes a ella, y en situaciones particulares de conflicto entre clases sociales, en la búsqueda de lo esencial. ante la aparente realidad.

Palabras clave: Amazonas. Geopolítica. Desarrollo. Acumulación primitiva.

1. Doutor em Geografia/USP. É professor do Curso de Gestão Pública e Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA), onde anima o projeto de extensão e pesquisa Luta pela terra na Amazônia. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8513-315X>. E-mail: araguaia_tocantins@hotmail.com

Introdução

Em suas interpretações no campo da geopolítica para a Amazônia, o professor Wanderley Messias da Costa salienta que o projeto Marcha para o Oeste, originado no governo de Getúlio Vargas, nos idos de 1930, é tido como uma espécie de marco do planejamento geopolítico na história recente do país, seguido pelo Plano de Metas do governo Juscelino Kubistchek, na década de 1950. Neste mesmo conjunto, são referências ainda, os tratados sistematizados pelos militares Golbery do Couto e Silva e Meira Matos, no arcabouço da Escola Superior de Guerra (ESG)², esta última responsável pela estruturação da Doutrina de Segurança Nacional, que assina o princípio da modernização conservadora, baseada no modelo de substituição de importação. Tais propostas estavam em alinhamento às teses da Aliança para o Progresso³ que marcou o ambiente da Guerra Fria.

No entanto, nas derradeiras quatro décadas do século XX e das iniciais do século XXI, o mundo foi abalado por profundas transformações nos mais variados espectros. A presente conjuntura confere às agências multilaterais e empresas transnacionais a hegemonia no processo de decisão, em detrimento do papel exercido pelo Estado, ainda que a este caiba a missão de desregulamentador para facilitar o fluxo de capitais, agilizar privatizações, entre outras atribuições, como verificados no processo de implantação das políticas públicas voltadas para o setor de logística e infraestrutura no país, e em particular, para a Panamazônia.

Neste sentido, os anos da década de 1980 representam uma espécie de divisor de águas. É nele que é celebrado o Consenso de Washington⁴. O tratado edificou as bases do que ficou cristalizado como a nova ordem mundial. Soma-se ao triunfo do modo de produção capitalista em escala mundial, o ocaso da experiência socialista na URSS e no Leste Europeu, Almeida (2012). Para o hemisfério Sul, as transformações implicaram em uma agenda marcada por privatizações, desregulamentação, uma nova divisão internacional do trabalho e projetos que buscam agilizar o

² Destacam-se no conjunto de ações, a Doutrina de Segurança Nacional, a marcha de forma sistemática da integração física da Amazônia tendo como impulso demandas exógenas sob o mito do 'vazio demográfico', um processo "civilizatório cujo lema residia em "Integrar para Entregar", bem como, em "Terra sem Homens para Homens sem Terra". A Instituição da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), a elaboração do Plano de Integração Nacional (PIN), que impõe o modal rodoviário (sentido Leste Oeste) como prioridade, os grandes projetos de polos (madeira, pecuária, energia e mineração), bem como projetos de colonização; e, ao apagar o período do estado de a implantação do Projeto Calha Norte, voltado para a região de fronteira com a Venezuela, Guianas e o Peru expressam o contexto daquele momento (Gil, 2021).

³ Criada após o triunfo de Fidel Castro em Cuba, em 1961, durante o governo de John Kennedy, a Aliança para o Progresso (AFP, sigla em inglês) intentou deter o avanço do ideário socialista no continente latino, bem como, fomentar políticas de desenvolvimento e a redução das desigualdades com base em experiências dos planos New Deal (1930) e Marshall, do pós 2ª Guerra Mundial. Assim, apresentou um volume expressivo de políticas e programas para a América Latina. Foi até hoje a mais abrangente e ambiciosa iniciativa diplomática de cunho multilateral formulada pelos Estados Unidos para a América Latina. Em termo absoluto, o Brasil foi o país que mais recebeu recursos no continente. A Aliança no Brasil redundou no golpe civil-militar de 1964 e para a consolidação de um projeto desenvolvimentista liberal fortemente ancorado na lógica e em interesses do capital privado estadunidense. Com o mesmo viés, outras ditaduras foram instaladas na América Latina, com o apoio e intervenção explícita dos EUA. O governo Kennedy empenhou toda ordem de esforço em desestabilizar governos no continente latino, e em uma guerra de cunho cultural ideológica em oposição ao ideário comunista, Ioris e Mozer (2019).

⁴ O Consenso de Washington, realizado em 1989, quando da reunião dos Estados Unidos com organismos financeiros privados e multilaterais, é colocado como um marco. Na reunião, especialistas sugerem um conjunto de medidas para as economias periféricas. As formulações elaboradas por um grupo de intelectuais foram sistematizadas por John Williamson, do Institute for International Economics, a serviço de instituições financeiras e do governo dos Estados Unidos. Essas formulações, que ficaram conhecidas como Consenso de Washington originou a cultura da subordinação do Estado ao Mercado. Entre as medidas, constavam: controle dos gastos, reforma tributária, abertura comercial, privatização de estatais, investimento estrangeiro direto, com eliminação das restrições, desregulação – afrouxamento das leis econômicas e trabalhistas, direito de propriedade Cannabrava Filho (2003). Chesnais (1996), Santos (2000) e Ianni (1995), entre outros, chamam a tal conjunto de medidas de políticas neoliberais.

acesso às riquezas locais, a exemplo da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA, 2011).

A IIRSA encarna uma história desenvolvimentista tantas vezes lidas, onde temos grandes empreendimentos concentradores de capitais em determinado espaço, incentivados pelo Estado autoritário, que articula interesses privados a partir de políticas de renúncia fiscal e creditícia. O acesso às terras fartas de fácil acesso (grilagem), continua a balizar as políticas de desenvolvimento para a região. Representa a manutenção de uma matriz colonial estruturada na concentração de grandes extensões de terra, monocultivos intensivos em uso de agrotóxico, voltados para o mercado externo. Estas políticas são orientadas sob o diapasão do capital monopolista, promotor de formas de acumulação primitiva, como reflete José de Souza Martins em inúmeros tratados, em particular, no debate que empreende sobre a fronteira.

O Estado autoritário é compreendido a partir de variadas dimensões, em que constam a econômica, a militar, a jurídica e a policial como recurso para submeter a sociedade civil, como argumenta Gramsci (2011: p. 324). No caso brasileiro, Silva (2023) ao analisar as contribuições de Ruy Mauro Marini no contexto do século XX, marcado pelo imperialismo concomitante à ascensão da luta de massas na América Latina, dá relevo à categoria Estado contrainsurgência. Conforme o autor, Marini a elaborou com vistas a analisar a imposição da ideologia desenvolvimentista dependente de uma burguesia nacional-liberal subordinada aos interesses das forças hegemônicas internacionais. Cujo o intento maior residia em sufocar as agitações das classes colocadas em condição de subalternização, e, assim, suprimir a participação destas nas arenas decisórias do Estado.

Por sua vez, Fernandes (2005), em consonância com Coutinho (1979) realça a nossa herança colonial para avaliar o *ethos* autoritário, racista e oligarca de toda evolução econômica, política, social e cultural do percurso da formação do Brasil, bem como a fragilidade da nossa democracia formal liberal, eivada de vícios patrimonialistas, patriarcais e clientelistas, onde são recorrentes momentos de rupturas ou ameaças (parlamentar ou militar), como verificado nos capítulos infelizes recentes da nossa história política. Vícios tão caros aos mais frágeis, onde o avanço neoliberal nas últimas décadas marca o incremento de uma agenda de contrarreformas – como é o caso da trabalhista – que aprofunda a centralidade do Estado na dinâmica da reprodução ampliada do capital internacional, e no aprofundamento das nossas desigualdades. Não à toa, o Pará, um dos principais exportadores de *commodities* lidera o mapa da fome no país.

Para além da acumulação primitiva, os processos desenvolvimentistas impostos para a Amazônia edificam e mantém padrões de poder e de hierarquias ancorados em critérios de raça, etnia, gênero e cor. Uma ratificação das colunas estruturantes da colonização. Uma trajetória marcada por toda ordem de violência regida sob o signo do discurso modernizante e civilizatório de matriz eurocêntrica, como interpretam, entre outros Quijano (2005), Porto Gonçalves (2017) e Cruz (2017). Processo denominado de colonialidade.

“A colonialidade é parte constitutiva da modernidade e não derivativa desta; a colonialidade é seu lado sombrio, oculto e silenciado”, argumenta Cruz (2017, p. 16). O geógrafo advoga que, para além das formas coercitivas, a colonialidade opera naturalizando as formas do imaginário de matriz europeia como única forma de relacionamento com a natureza, com o mundo social e a própria subjetividade. Uma violência epistêmica.

Nesta conjuntura, as violências constituem-se como elemento marcante no processo de expansão do capital sobre as fronteiras amazônicas. Em todos os períodos econômicos, políticos e

sociais vivenciados na(s) Amazônia(s) brasileira(s) ou na Panamazônia⁵, a dinâmica tem sido a socialização junto ao vasto e complexo conjunto da sociodiversidade, toda ordem de violências, onde sublinhamos a catequese, a expropriação, a espoliação, a escravidão e a execução de dirigentes que defendem a reforma agrária, o meio ambiente e os direitos humanos envolvidos em disputas pela terra e as riquezas naturais aí existentes. Violências que alcançam ainda religiosos, advogados, educadores e outras modalidades de assessorias e adesões. Violências naturalizadas junto ao conjunto da sociedade, banalizadas em noticiários, tratadas como algo corriqueiro, incorporadas ao cotidiano. Algo inerente ao avanço da fronteira do capital.

Diante do que foi ressaltado sobre violências, indiferenças e às territorialidades das populações locais, a IIRSA não destoa de nenhuma experiência vivenciada na região desde os anos de Vargas, ao contrário, as potencializa. A IIRSA preconiza Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) a partir da construção de redes de transporte multimodal, energia e comunicação. Visa-se, neste sentido, a integração de mercados via obras de infraestrutura, que possibilite às grandes empresas acesso às riquezas locais, a exemplo dos minerais, numa convergência que aproxima estados sul-americanos, interesses empresariais e instituições financeiras multilaterais, cujo objetivo reside em dinamizar os fluxos de bens e de serviços numa escala regional-mundial.

Neste ambiente, o sistema normativo de cada Estado-Nação é considerado como um empecilho a ser superado, para tanto, o aporte metodológico do projeto propõe a efetivação de Processos Setoriais de Integração (PSI). Os EIDs e os PSIs são considerados elementos fundamentais do IIRSA, tanto que a coordenação ficou a cargo da Corporación Andina de Fomento (CAF), do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata), (Carvalho 2012), (Castro 2012).

Estão envolvidas, ainda, no processo, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e a Organização do Tratado da Cooperação Amazônica (OTCA), alerta Verdum (2007). Tal estratégia política disparada na década de 1990 tem replicação em políticas e programas para a Amazônia, hoje, enquadrados no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), onde o Banco Nacional de Desenvolvimento, Econômico e Social (BNDES) exerce papel estratégico como o principal financiador das obras de infraestrutura dentro, ou para além das fronteiras nacionais, como ocorre no Peru.

Dito isto, tendo como referência o debate em torno da geopolítica realizado por Costa (1992) e Becker (2005) e da acumulação primitiva em Marx (2018), Gonçalves e Costa (2020) e Harvey (2009) o presente artigo objetiva analisar e refletir sobre a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e as implicações desta para o Baixo Amazonas/PA, região considerada estratégica no escopo de logística do Projeto Arco Norte.

A geopolítica compreendida como as relações de poder e espaço geográfico, como adverte Becker (2005). No caso amazônico, fundamental desde o período colonial, como ferramenta do controle territorial, posto Portugal não dispor de recursos econômicos. A mesma autora ao atualizar a reflexão sobre a categoria nos dias atuais, sinaliza que:

⁵ Cobre uma extensão de 7,8 milhões de km², sobre 12 macrobacias e 158 sub-bacias, compartilhados por 1.497 municípios, 68 departamentos/estados/províncias de oito países: Bolívia (6,2%), Brasil (64,3%), Colômbia (6,2%), Equador (1,5%), Guyana (2,8%), Perú (10,1%), Suriname (2,1%) e Venezuela (5,8%), além da Guyane Française (1,1%). Na Amazônia vivem cerca de 33 milhões de pessoas, incluindo 385 povos indígenas, além de alguns povos em situação de "isolamento". São 610 ANP e 2.344 TI que ocupam 45% da superfície Amazônica, sem contar os pequenos, médios e grandes proprietários rurais, empresas de vários tipos, instituições de pesquisa e fomento, além de organizações religiosas e da sociedade civil (RAISG, 2012).

[...] diferentes espaços-tempos reside uma das raízes da geopolítica contemporânea. As redes são desenvolvidas nos países ricos, nos centros do poder, onde o avanço tecnológico é maior e a circulação planetária permite que se selecionem territórios para investimentos, seleção que depende também das potencialidades dos próprios territórios (BECKER, 2005:p. 71)

Com relação à acumulação primitiva, a dinâmica dos anos iniciais do modo de produção capitalista aciona a separação entre o produtor dos meios de produção, no caso a terra, como analisa Marx (2018) ao elaborar o conceito de acumulação primitiva do capital. Ele se assenta tanto pela expropriação de camponeses e a efetivação de um exército de reserva, – em particular, de camponeses privados dos meios de sua reprodução econômica, política, social e cultural – quanto pela criação de códigos leoninos contra os trabalhadores. O filósofo ao analisar alguns casos dos países europeus, ressalta o excesso da carga de trabalho e a apropriação do mais valor gerado pelos trabalhadores pelo capital.

A expropriação, seja na fase originária, seja na fase considerada de normalidade do capitalismo, representa elemento fundante para a garantia e a continuação da reprodução e acumulação do modo de produção capitalista, explica Marx. Tem-se assim a violência como elemento estruturante em dois planos: o primeiro a expropriação dos meios de produção dos camponeses, e o segundo, o caráter normativo da relação de trabalho do capitalismo emergente. Nos casos aqui postos, temos as duas modalidades. Com relação ao trabalho considerado formal, o que predomina é a terceirização.

Gonçalves e Costa (2020), ao revisarem o conceito de acumulação primitiva em Marx e Luxemburgo, evidenciam que o processo, ao contrário da leitura idílica de Smith, envolve conquistas imperiais, colonizações, pilhagem, assassinatos, roubos e intervenções normativas, onde a violência se constitui como elemento consolidador do processo de acumulação. Situação que marca a integração da Amazônia aos circuitos da economia mundial em todos os momentos históricos e experiências desenvolvimentistas, como veremos nos casos examinados neste trabalho.

Gonçalves e Costa (2020), ao manejarem os escritos de Luxemburgo, esclarecem que, sobre a expansão e a realização contínua do capital, faz-se necessário o uso de métodos não capitalistas, sendo o uso da violência explícita, materializada com a política colonial, o sistema de empréstimos internacionais, a política de interesses privados e a guerra, fundamentos da dinamização do fluxo entre o capital e os espaços não capitalistas.

Sobre a mesma questão, Harvey (2009) defende a tese da acumulação por despossessão, argumentando que a acumulação, baseada na violência, não constitui um fenômeno restrito a sua “fase originária”, um ato pretérito, mas sim, um processo que se mantém ao longo do curso do capitalismo de forma permanente, mesmo na presente fase, marcada pela financeirização que não cessa de incorporar espaços não mercantilizados ao sistema da economia mundial, como verificado no conjunto de casos em foco.

Além da introdução, o trabalho consta de duas seções. A primeira empenha esforços em analisar a IIRSA como macropolítica para a América do Sul, e a segunda é dedicada a refletir sobre o Arco Norte, uma espécie de desdobramento da primeira, tendo como recorte espacial a região Norte do País, além de algumas considerações. Reflexões de Carvalho (2012), Castro (2012), Passos (2015) e Porto-Gonçalves servem de baliza.

IIRSA – Histórico, os EIDs e o Eixo Amazonas

Castro (2012), ao historicizar o processo de edificação do IIRSA, situa na década de 1960 a criação do primeiro acordo multilateral, materializado na Associação Latino-Americana de Livre

Comércio, que visava eliminar as barreiras comerciais. No fim da mesma década, os países com vistas a aportar investimentos para o desenvolvimento criaram o Pacto Andino.

A iniciativa retoma princípios presentes na matriz da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), a partir de negociações entre o Brasil e a Argentina. O Mercosul nasce com o mesmo objetivo, de integração de mercados, enquadrado na concepção do Consenso de Washington do livre comércio, como instrumento único e suficiente para a promoção do desenvolvimento, redução das desigualdades sociais e geração de empregos, na melhor tradição das Escolas de Manchester e de Chicago (Guimarães 2008, p. 32)⁶.

Ao longo da década de 1990, os organismos multilaterais (BID e BIRD), em associação com governos de diferentes países do continente americano, ensejavam um novo desenho de suas relações para a América Central, Caribe e América do Sul. Desde 1994, tratativas foram realizadas para estabelecer um novo “sistema de normas” (SANTOS, 2013) com a ALCA (Aliança de Livre Comércio das Américas), que seria a base de sustentação para o que, mais tarde, se configuraria como um novo “sistema de objetos”, a saber, o PPP (Plano Puebla-Panamá) e a IIRSA (Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana). Vicente Fox, pelo México, e Fernando Henrique Cardoso, pelo Brasil, apareceram, no ano 2000, como protagonistas dessa reconfiguração geográfico-política com o PPP e a IIRSA. Tanto a IIRSA como o PPP dão forma material (estradas, represas, hidrelétricas, portos, aeroportos e comunicações) ao criar as “condições gerais de produção” necessárias para que os capitalistas operem e realizem seus objetivos privados de lucro⁷.

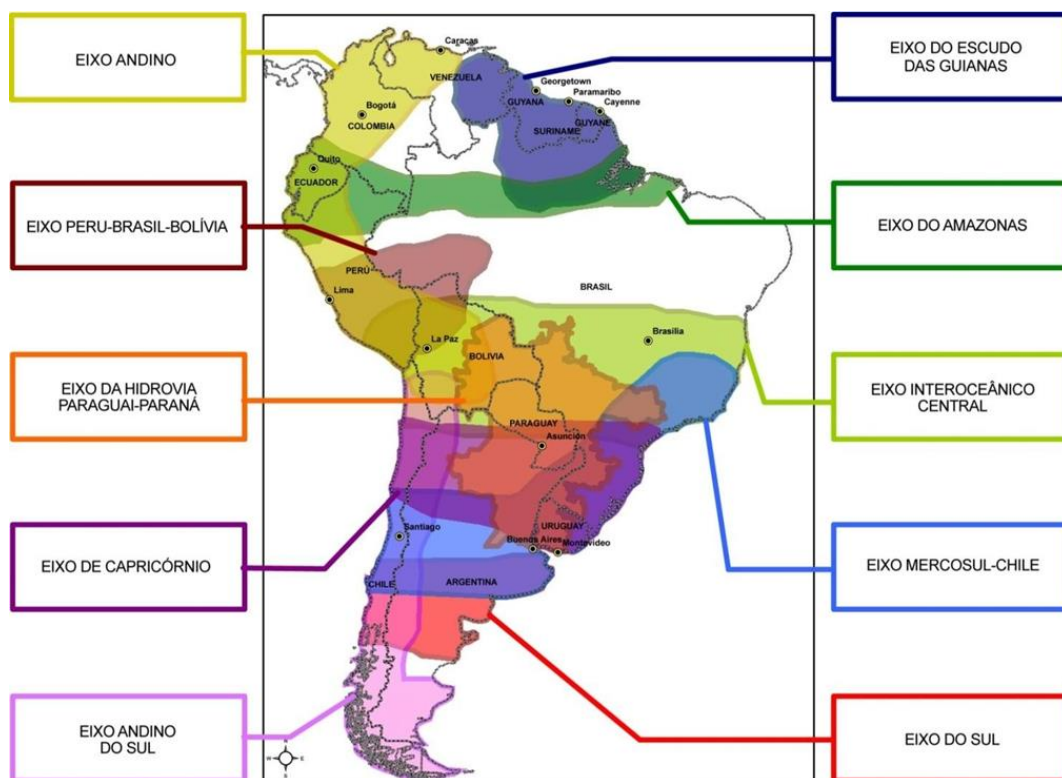
Sob os auspícios do livre comércio, como única alternativa de promoção do desenvolvimento, redução das desigualdades sociais e geração de empregos dentro do arcabouço de uma agenda ultraliberal, a 1ª Cúpula dos Presidentes da América do Sul ocorreu em 1999, nela é assinado por 12 países panamericanos o protocolo que institucionalizou a IIRSA. O projeto é implantado a partir do planejamento estatal. Em setembro de 2000, em Brasília, 12 presidentes dos Estados nacionais da América do Sul consolidaram a IIRSA. Já em dezembro de 2004, a IIRSA é finalmente aprovada na cidade de Cuzco, no Peru. Para os países membros, o objetivo é incrementar a competitividade no mercado mundial, cabendo ao Brasil, papel estratégico, em particular, como agente financiador com o protagonismo do BNDES Castro (2012).

Em resumo, o levantamento de dados empreendido pela IIRSA sistematiza informações sobre as principais riquezas naturais da América do Sul, e indica como podem ser utilizadas com o melhoramento de infraestrutura. Hidrovia do Paraná-Paraguai, BR-163 (Cuiabá-Santarém), Complexo do Rio Madeira, hidrelétrica de Belo Monte são alguns dos 82 projetos na Amazônia previstos pela IIRSA. Dez eixos orientam as ações do IIRSA, conforme indica a figura abaixo. Neste conjunto, interessa a nós, o Eixo do Amazonas, levando em conta a sua relação direta com o Baixo Amazonas, considerado vital para o escoamento da produção do Brasil Central.

⁶ CASTRO, Edna. Expansão da Fronteira, Megaprojetos de Infraestrutura e Integração Sul-americana. Cadernos CRH, Salvador, v.25, n 641, p.45-61.jan/abril,2012, p.46.

⁷ PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. Amazônia: Encruzilhada Civilizatória. Tensões Territoriais em Curso. Rio de Janeiro, Editora Consequência, 2017, p. 49.

Figura 01 – Eixos de Integração da IIRSA



Fonte: GeoSUR s.d. *apud*. UFRGS Model United Nations I vol. 3 I 2015, p.143.

O documento do IIRSA ainda detalha, conforme tabela abaixo, as principais características de cada eixo:

Quadro 1 – Eixos de integração e desenvolvimento da IIRSA

EIDs	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS
EIXO ANDINO	A área de influência do Eixo Andino abarca os principais “nós” de articulação da Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela, e incorpora dois grandes corredores viários no sentido norte-sul, vinculando as principais cidades dos cinco países. O Eixo conta com 65 projetos divididos em dez grupos com estimativa de investimentos superior a US\$ 9,1 bilhões (Dados de outubro de 2013).
EIXO ANDINO DO SUL	Inicialmente, este Eixo foi concebido como uma franja de território abarcando algumas regiões da Argentina e do Chile. A fronteira entre ambos é separada pela Cordilheira dos Andes e a região possui um número limitado de conexões viárias pavimentadas entre os países. O Eixo se articulava ao Norte com o Eixo Andino e, transversalmente, possui áreas de superposição aos Eixos de Capricórnio, Interoceânico Central e Mercosul-Chile, conformando um espaço bioceânico.
EIXO DE CAPRICÓRNIO	Este Eixo possui como área de influência o entorno do Trópico de Capricórnio, onde nos extremos estão localizadas importantes instalações portuárias, tanto no Oceano Atlântico, como no Pacífico, caracterizando, também, um caráter bioceânico. O Eixo Capricórnio conta com 80 projetos divididos em cinco grupos, com investimento aproximados de US\$ 13,9 bilhões.

EIXO DA HIDROVIA PARAGUAI-URUGUAI	Este Eixo é definido territorialmente através de uma área de influência que incorpora regiões da Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai, vinculadas diretamente aos rios Paraguai, Paraná, Tietê e Uruguai. O Eixo da Hidrovia conta com 94 projetos divididos em cinco grupos, com investimentos estimados em US\$ 7,8 bilhões.
EIXO DO AMAZONAS	O Eixo Amazonas, nosso objeto de estudo, foi definido através da delimitação da região amazônica Sul-Americana interligada por um sistema inter e multimodal de transportes vinculando portos marítimos do Pacífico – na Colômbia, Equador e Peru - a portos fluviais desses países e do Brasil, nas cidades de Manaus, Belém e Macapá. O Eixo Amazonas conta com 88 projetos divididos em oito grupos.
EIXO DO SUL	A área de influência desse Eixo abarca instalações portuárias nos Oceanos Atlântico e Pacífico, com um caráter bioceânico, abrangendo áreas da Argentina e do Chile. O Eixo do Sul conta com 28 projetos, divididos em dois grupos e investimentos de US\$ 2,7 bilhões.
EIXO INTEROCEÂNICO-CENTRAL	Esse Eixo atravessa transversalmente a América do Sul, incorporando a vinculação entre portos dos dois oceanos que banham a região, com “nós” de articulação entre o Peru, Chile, Bolívia, Paraguai e Brasil. O Eixo conta com 62 projetos divididos em cinco grupos, com investimentos estimados em US\$ 8,8 bilhões.
EIXO MERCOSUL – CHILE	O Eixo vincula os principais centros econômicos e os principais portos entre o Chile, Argentina, Paraguai, Uruguai e Brasil. O Eixo Mercosul-Chile conta com 122 projetos, divididos em seis grupos.
EIXO PERU-BRASIL-BOLÍVIA	A área de influência desse Eixo incorpora a vinculação dos principais “nós” de articulação localizados em torno da tríplice fronteira entre Peru, Brasil e Colômbia. Este Eixo conta com 26 projetos estruturantes divididos em três grupos.
EIXO ESCUDO – GUINÊS	A região de articulação desse Eixo abarca áreas do Brasil, Guiana, Suriname e Venezuela, como uma importante área estratégica ao Caribe e América Central. Conta com 20 projetos divididos em quatro grupos com investimentos de cerca de US\$ 4,5 bilhões.

Fonte: Passos (2015, p. 77)

Passos (2015) detalha que:

Após a análise de diversos critérios como a formação de redes de conectividade de alcance regional e ações complementares, chegou-se então à estruturação de oito eixos de integração, visando o desenvolvimento sustentável da América do Sul. Os Eixos são: Amazonas, Andino, Capricórnio, Escudo Guianês, Hidrovia Paraguai-Paraná, Interoceânico Central, Mercosul-Chile e Peru-Brasil-Bolívia⁵⁷. Em números, foram estabelecidos 31 projetos estruturantes divididos em 88 projetos individuais, com previsão de investimentos superior a US\$ 20 bilhões [...]. Cerca de 90% dos projetos de infraestrutura são relacionados a transportes, enquanto 9,2% abrange projetos e investimentos na área de energia (PASSOS, 2015, p. 80-81).

No caso brasileiro, no que concerne ao Eixo Amazonas, os projetos alcançam os estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará e Mato Grosso. Engloba ainda o estado do Maranhão, quando se detalha a logística portuária, e outros, quando se afunila para o modal de transportes. Sobre o número de projetos, localização e investimento do EID Amazonas, Passos (2015) informa que:

[...] o Eixo Amazonas conta com três (3) projetos estruturantes e vinte e cinco (25) projetos individuais cujo total de investimentos previstos ultrapassa US\$ 3 bilhões. Sua agenda caracteriza-se por um sistema intermodal de transportes ligados a sistemas integrados a centros logísticos e centros de controle de fronteira. Com essa estrutura o Eixo e seus projetos possuem como objetivos centrais ampliar a capacidade e eficiência viárias na região amazônica em questão, a fim de interligar portos e terminais fluviais (como Manaus, Providência – no Equador e o Porto de Transferência de Carga Morona, no Peru) e marítimos, tanto no Atlântico (Belém e Macapá), como no Pacífico (como Buenaventura – Colômbia; Esmeraldas – Equador e Paita – Peru), além de conectar territórios interiores desses países (PASSOS, 2015, p. 87).

Com relação ao montante de recursos aportados, em poucas linhas, gostaria de fazer um paralelo com os investimentos do setor da mineração no estado do Pará, em particular, no que diz respeito ao ferro, posto que é a principal *commodity* que responde por quase 90% do PIB do estado. O cenário evidencia a concentração da economia do estado em um único produto, bem como, a concentração territorial, ao sudeste do Pará, além da hipertrofia de poder da mineradora Vale no estado. O principal item da balança comercial do estado do Pará, a *commodity* de ferro está em fase de ampliação da produção, por conta do início da operação do novo projeto da Vale⁸ – privatizada desde 1997 – o S11D⁹ ou Serra Sul, no município de Canaã dos Carajás, sudeste paraense.

Para atender à demanda do mercado asiático, a Estrada de Ferro de Carajás passou por duplicação, assim como as estações de transbordo em todo o perímetro que liga o local de extração até o Porto do Itaqui, em São Luís/MA. O projeto é o maior investimento no portfólio da Vale. O empreendimento tem provocado tensões entre camponeses no município de Canaã dos Carajás, indígenas e populações quilombolas no município de Itapecuru Mirim, no estado do Maranhão, bem como, entre as populações na zona rural de São Luís, a exemplo do que acontece na localidade denominada de Taim. No caso específico de São Luís, reside na ampliação de portos a prioridade de infraestrutura, tanto para atender a demanda da *commodity* mineral, quanto à demanda de grãos.

Informações compiladas pelo jornalista Lúcio Flávio Pinto (2012), em inúmeros artigos indicam, à época, que o setor mineral planejou investir 46 bilhões de dólares (quase 80 bilhões de reais) no Pará, durante a vigência do seu plano quinquenal (2010/2014), o que significa uma média de US\$ 8 bilhões ao ano. É quase o dobro da receita tributária líquida do Estado, o dinheiro que mantém a máquina pública em funcionamento e responde pelos investimentos públicos, que não vão além de 10% do total. Ainda conforme os dados do jornalista, dos US\$ 46 bilhões que constam da programação das empresas, quase US\$ 26 bilhões seriam aplicados na extração de minério, menos

⁸ A Vale é uma das maiores empresas do mundo, em sua composição existem pelo menos 27 empresas coligadas, controladas ou *joint-ventures* distribuídas em mais de 30 países, dentre eles, Brasil, Angola, Austrália, Canadá, Chile, Colômbia, Equador, Indonésia, Moçambique, Nova Caledônia e Peru, nos quais são desenvolvidas atividades de prospecção e pesquisa mineral, mineração, operações industriais e logística, atesta o Dossiê de 2010 apresentado no primeiro encontro dos Atingidos pela Vale, realizado no Rio de Janeiro (JNT, 2010).

⁹ Dados do site da Vale (2017) indicam que é o maior projeto da história da empresa, e deve explorar 90 milhões de toneladas métricas de minério de ferro por ano (mpta) dos atuais 109,8 mpta e terá investimento de US\$ 19,5 bilhões entre a abertura de mina e as obras de logística para escoar a produção. No dia 06 de maio de 2013, o Ibama anunciou a aprovação da licença para a construção do ramal. A iniciativa inclui mina, duplicação da Estrada de Ferro de Carajás (EFC), ramal ferroviário de 100 km e porto. Os recursos estão distribuídos da seguinte forma: a logística consumirá US\$ 14,1 bilhões; US\$ 8,1 bilhões serão usados na mina e na usina; enquanto US\$ 2 bilhões serão usados durante o ano. Como em outros empreendimentos na Amazônia, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é o responsável por parte dos recursos, ao lado do banco japonês, Japan Bank Internacional Cooperation (JBIC). O projeto é maior ou equivalente à primeira versão do Programa Grande Carajás (PGC), iniciado há quase 30 anos (VALE, 2017).

da metade (US\$ 11 bilhões) na indústria de transformação, US\$ 2,7 bilhões em infraestrutura e transporte e US\$ 505 milhões em outros negócios¹⁰.

Ao compararmos os dados brutos de investimentos do setor mineral na *commodity* de ferro do estado do Pará com o montante anunciado nos relatórios da IIRSA, a ser aplicado em 12 países, somente as previsões de aporte de recursos do setor da mineração em terras paraenses chega a quase a metade do total da IIRSA. E, ao compararmos somente com o EID Amazonas, os aportes em mineração são quase cinco vezes a soma total. Isto revela a centralidade da mineradora na economia do estado, e por consequência, uma concentração da economia do Pará em um único produto da cadeia do extrativismo. É conhecido que minério não dá duas safras, e que, findado o extrativismo mineral, as implicações para o futuro da economia local, sem falar nas desigualdades internas que a cadeia mineral promove, podem ser incomensuráveis.

Vejamos, no campo da economia, o extrativismo mineral no Pará é o principal item da balança comercial do estado, e chega a contribuir com 90% do Produto Interno Bruto (PIB). O mesmo minério colabora na composição do PIB local e nacional, é responsável por uma renúncia fiscal de R\$ 9 bilhões por ano no Pará, por conta da Lei Kandir (lei complementar federal n.º 87, de 13 de setembro de 1996), que desonera as empresas em recolher o Imposto de Circulação de Mercadoria e Serviço (ICMS) dos produtos primários e semielaborados, Coelho (1997). Um cenário marcado pela manutenção da condição colonial do estado e da região amazônica.

Ao se fazer uma equivalência da IIRSA com a experiência dos idos de 1970, residia na dinâmica de implantação de polos a pauta principal das políticas desenvolvimentistas, onde constam: o setor madeireiro, a pecuária extensiva e a extração mineral. Assim como, naquela conjuntura, inúmeras obras de infraestrutura foram viabilizadas no sentido em garantir o acesso às riquezas naturais, o que se desdobrou em inúmeras situações de conflitos e expropriações, bem como se preconiza no Eixo Amazonas, o qual possui três projetos estruturantes, sendo que dois deles abrangem a área peruana e um, as áreas referentes aos quatro países do Eixo: Brasil, Colômbia, Equador e Peru. São eles: 1) Eixo Viário Paita-Tarapoto-Yurumaguas; 2) Eixo Viário El Callao-La Oroya-Pucallpa e 3) Acesso Nordeste ao Rio Amazonas.

Conforme atesta o documento do IIRSA, o princípio da integração do EID Amazonas reside na viabilização via marítima e fluvial entre o Brasil, Colômbia, Peru e Equador, onde se almeja a ligação leste-oeste dos quatro países, articulados pelos rios Putumayo, Morona e Napo, projeto que objetiva conectá-los ao rio Içá e Amazonas em território brasileiro. A ideia é, a partir destas conexões, alcançar a cidade de Manaus, e assim, favorecer rotas comerciais entre os quatro países. Sublinhe-se que empresas do porte da Andrade Gutierrez¹¹, Norberto Odebrecht, entre outras, possuem presença direta nestes investimentos.

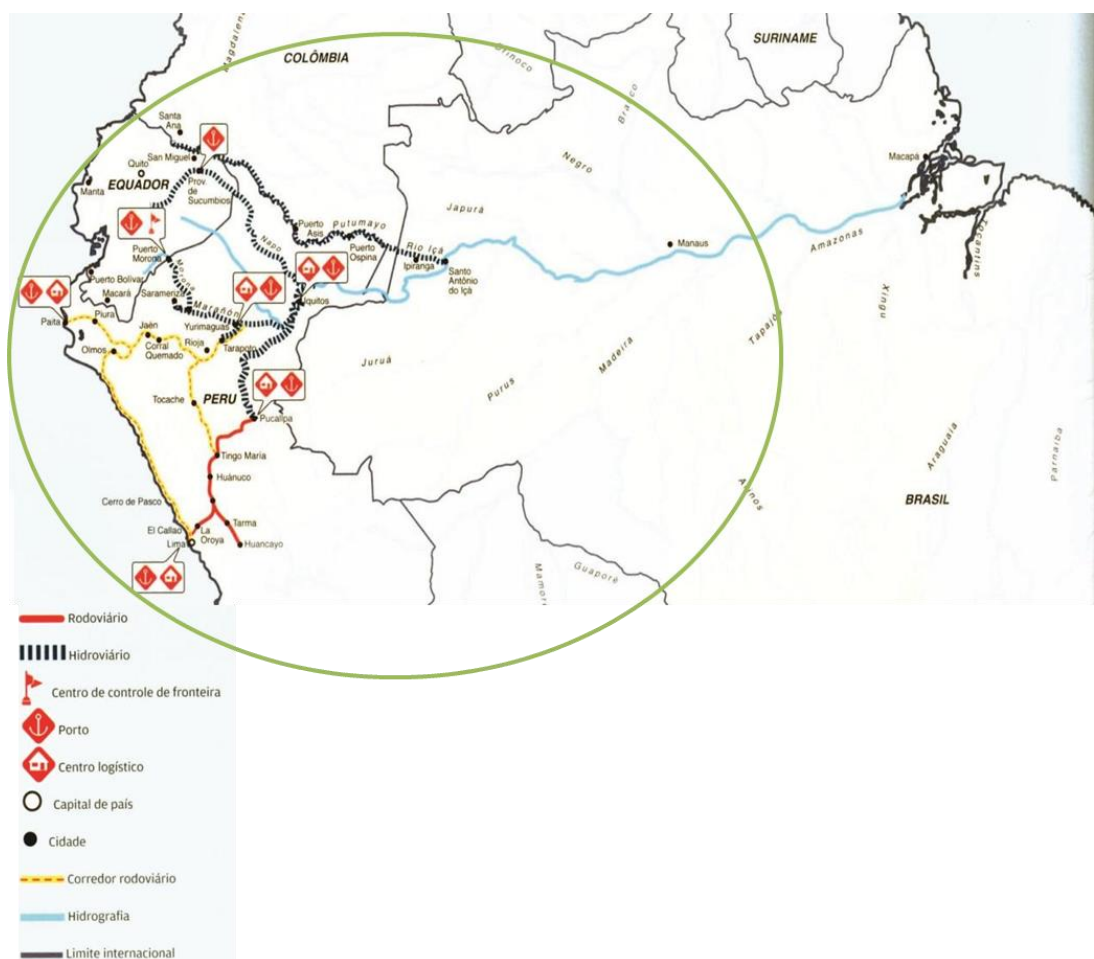
A questão tem rebatimento com o debate em torno do neoextrativismo. Mesmo em governos latinos de verniz ideológico mais à esquerda, a opção materializou-se como matriz de desenvolvimento desprovida de horizonte de ruptura com o modo de produção capitalista. O

¹⁰ ALMEIDA, Rogerio Henrique & CAZULA, Leandro Pansonato. Expansão da Mineração nas Terras dos Carajás: Pequeno inventário sobre conflitos socioambientais no projeto S11D da Vale, novos sujeitos e resistências. Anais do Singa, Curitiba-PR, 2017, p. 09.

¹¹ Desde a ditadura civil-militar empresas construtoras de grandes obras se beneficiam de recursos públicos, organizam lobbies, financiam campanhas política. apoiam golpes e se locupletam. Elas possuem um perfil oligarca, a exemplo da Mendes Junior, Cristo Redentor, Andrade Gutierrez, etc. A experiência acumulada ao longo dos anos nas obras nacionais, em particular na Amazônia, a consolidaram no mercado mundial, onde muitas delas expandiram suas operações para a América do Sul, e mesmo fora do continente, como evidencia Campos (2021). Cumpre realçar que tais empresas também se apropriaram de várias extensões de terra com o objetivo especulativo.

paradigma funcionou como uma ferramenta de fomento de políticas sociais, considera Svampa (2019). A mesma autora classifica o modelo como uma forma de exploração e exportação de hidrocarbonetos e seus derivados, onde constam minérios, biodiversidade e commodities agrícolas (soja, milho, dendê, cana-de açúcar etc.). Saliento, uma feição que estrutura o modelo imposto para as amazônias ao longo de várias experiências, com uma pequena inflexão contrária registrada no fim dos anos 1980 e início dos anos 1990, quando da execução de Chico Mendes. A opção pelo neoextrativismo endossa uma postura de subordinação da economia dos países latino-americanos, quem tem como rebatimento o refluxo do mercado interno, a reprimarização da economia, perda da diversidade, trabalho precarizado e a palidez de horizonte utópico para além da hegemonia do capital. Uma vereda que leva à destruição socioambiental. A colapsos extremos.

Figura 02 – detalhe de obras de infraestrutura do EID Amazonas



Fonte: IIRSA, 2011.

Como desdobramentos e convergências das agendas da IIRSA, o governo brasileiro vem desenvolvendo programas e planos na direção dos EIDs, onde a região do Baixo Amazonas consta como área estratégica, como se pode notar, além das ações implementadas ao longo dos PACs, consta o programa Arco Norte, como tentaremos apresentar a seguir.

O Projeto de Logística Arco Norte – A Mesma História Desenvolvimentista Tantas Vezes Lidas

O estudo sobre o Arco Norte é o sexto volume da série Estudos Estratégicos, sob a responsabilidade do Cedes¹² (Centro de Estudos e Debates Estratégicos). O documento é calçado em dados de consultorias internacionais sob os auspícios da Confederação Nacional de Transportes (CNT), a Confederação Nacional da Indústria (CNI) e da Confederação Nacional de Agricultura (CNA). Ele salienta a fragilidade da infraestrutura do país, considerada uma das piores do mundo, o que onera em demasia o escoamento da produção da agricultura capitalista nacional, em particular, do Brasil Central. Os deputados federais pelo Pará, Lúcio Vale¹³ (PR/PA) e Remído Monai (PR/RR) foram os relatores. Nos dias atuais, o PR atende pela legenda PL, sigla que abriga o ex-presidente da República. Neste xadrez, o Mato Grosso possui centralidade nesta cadeia produtiva, onde:

O Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Imea) estima que a produção de soja deve crescer 17 milhões de toneladas até a safra 2021/22, enquanto a de milho deve crescer em torno de 15 milhões de toneladas (BRASIL, 2016, p. 26).

Além de celebrar a produção de soja e milho, o projeto festeja a pecuária e a produção de açúcar e etanol, de cadeias produtivas de grãos e outros produtos baseadas em toneladas e toneladas de agrotóxicos, muitos destes, proibidos pelos principais países consumidores da produção nacional. Tais dados, claro, não constam no documento. O Norte Competitivo (2011), relatório produzido pela CNI, é uma das bases de informação que alimentam o conteúdo do projeto Arco Norte. Ele realça sobre as possibilidades de redução de custos na exportação. O quadro abaixo expressa o ambiente de competitividade.

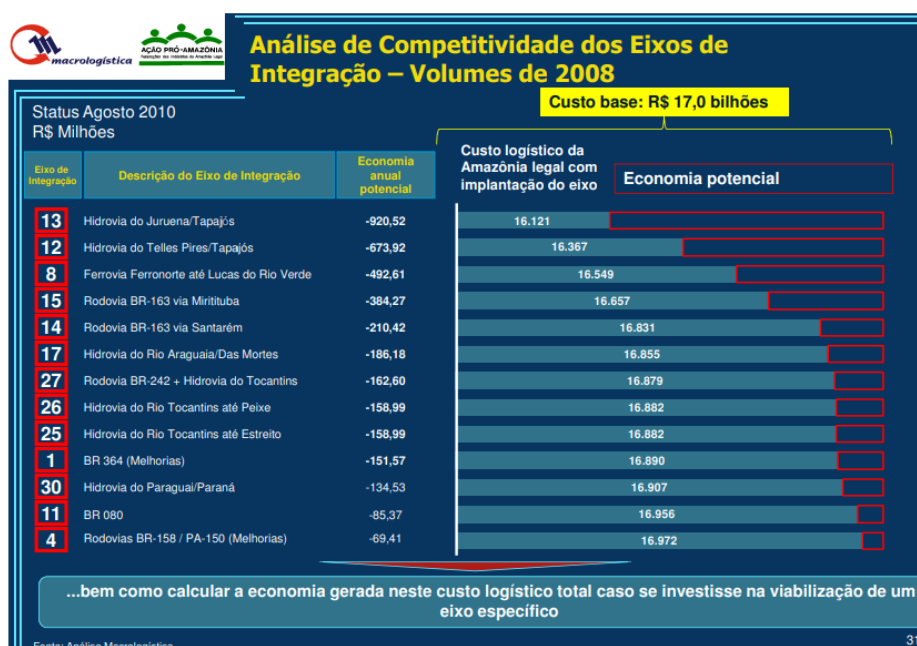
Mais que atentar aos números, aqui cumpre a relevância do Baixo Amazonas/PA, na composição de corredores de exportação da cadeia, com obras, em particular, à primeira vista, em Itaituba e Santarém, e rebatimentos em Rurópolis e em outras cidades. No caso de Rurópolis, constam estações de transbordo de cargas e a construção de inúmeras PCHs (Pequenas Centrais Hidroelétricas). A opção por PCHs representa uma estratégia em driblar a legislação ambiental.

Pode-se salientar que a proposta representa o triunfo da agricultura capitalista, com destaque para a figura Blairo Maggi e seus pares, em convergência com a Associação Nacional de Exportadores de Cereais para incrementar o “escoamento de cargas e insumos com a utilização dos portos ao Norte do Brasil, desde Porto Velho, em Rondônia, passando pelos Estados do Amazonas, Amapá e Pará, até o sistema portuário de São Luís, no Maranhão” (Brasil, 2016, p.12).

¹² O Centro de Estudos e Debates Estratégicos – Cedes – é um órgão técnico-consultivo, vinculado à Mesa Diretora da Câmara dos Deputados, que, com o apoio da equipe técnica da Consultoria Legislativa, desenvolve estudos de caráter inovador ou com potencial de transformar as realidades econômica, política e social do nosso País. Após intensa pesquisa, fóruns de debate, audiências públicas e visitas “in loco” são percebidos os problemas, captadas as expectativas dos cidadãos e projetadas soluções que se materializam por meio de proposições legislativas ou sugestões ao Poder Executivo, Brasil (2016, p. 15).

¹³ Foi vice-governador do estado no primeiro mandato de Helder Barbalho (2018). O irmão, ex-prefeito de Viseu, nordeste do Pará e deputado federal, Cristiano Vale é acusado de desvio de R\$40 milhões de reais das pastas da Saúde e da Educação quando prefeito, e de se apossar de terras públicas no mesmo município. O caso é investigado pela Polícia Federal. Em 2020 Lúcio virou réu no mesmo processo que investiga o irmão.

Figura 03 – Análise de competitividade dos eixos de integração



Fonte: Projeto Norte Competitivo, CNI (2011, p. 31).

O projeto do Arco Norte propõe exatamente a implantação de uma nova logística intermodal de transporte que vai, a um só tempo, diminuir a pressão sobre os portos da Região Sudeste e aproximar os produtores nacionais de parceiros comerciais no resto do mundo, defende o documento.

O Arco Norte, após exaltar as contribuições do setor da agricultura capitalista na composição do Produto Interno Bruto Nacional (PIB), argumenta sobre o custo adicionado ao setor produtivo no processo de distribuição, o que prejudica a competitividade do país no mercado mundial:

[...] a atividade de distribuição representa cerca de 30% do valor adicionado pela cadeia produtiva do agronegócio, comprovando a relevância do setor de transporte para a competitividade e rentabilidade do setor. Assim, como a disponibilidade da infraestrutura não acompanha o ritmo de crescimento da produção, o Brasil não consegue tirar proveito de suas vantagens competitivas (BRASIL, 2016, p. 22).

Ele alerta sobre a concentração da exportação nos portos do Sul (Paranaguá) e Sudeste (Santos) do país – a estimativa beira a casa de 80% – e defende a necessidade urgente em viabilizar o corredor do Eixo Norte. Em sua narrativa, como de praxe, festeja o setor privado, sataniza o público¹⁴, onde sintetiza “O Brasil tem-se notabilizado pelo contraste entre o dinamismo do setor privado e a morosidade do setor público”, Brasil (2016, p. 15). Todavia, não renuncia o seu financiamento.

Um outro elemento sobre o ambiente de grandes obras de infraestrutura recai sobre o financiamento centrado nas rubricas do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e recentemente, os Fundos de Pensão (Banco do Brasil/Previ, Caixa Econômica

¹⁴ Aqui ocorre lembrar o recente apagão ocorrido no estado do Amapá, cujo setor é controlado pela iniciativa privada, uma empresa estrangeira, que por quase 30 dias privou o povo amapaense do serviço de energia elétrica, e que coube a técnicos da empresa pública Eletronorte sanar o problema.

Federal/Funcef, Petrobrás/Petros), o que sinaliza, nesta triste e complexa trama, a presença de sindicalistas na empreita, conforme reflete o professor Carlos Walter Porto Gonçalves (2017):

Estamos diante, pois, de uma reconfiguração geográfica profunda regional/continental/global que abre uma nova fase de acumulação de capital e de uma nova aliança entre classes e frações de classe (sindicalistas ligados aos fundos de pensão, capital financeiro, gestores militares e da diplomacia, empresas de engenharia e construção civil, grandes corporações capitalistas do agronegócio e de mineração e gestores do Partido Comunista chinês) (PORTO-GONÇALVES 2017, p. 51).

O estudo que se empenha em realçar os limites sobre o planejamento público tem como lacuna a ausência de uma interpretação sobre a formação do Estado no Brasil, este, apropriado desde a sua gênese por frações de classe¹⁵ que, a partir desta apropriação, efetivam a sua reprodução econômica, política e social, desde as clássicas oligarquias¹⁶, passando pelos caciques políticos regionais, até os dias de hoje.

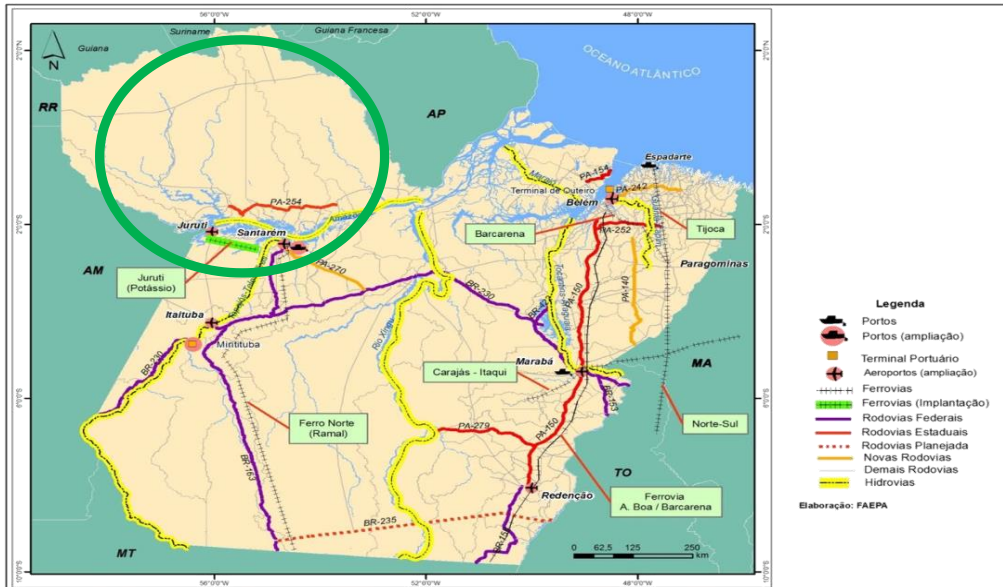
Assim como outros estudos estratégicos produzidos ao longo dos anos, com vistas a “desenvolver” o Norte do país, esmera-se em indicadores da economia dos setores hegemônicos e do grande capital, e ao apagamento das territorialidades já existentes das populações ancestrais ao melhor estilo das iniciais políticas coloniais. Nesta direção, não se encontra nenhuma linha sobre os povos da floresta no documento Arco Norte, estes, territorializados em diferentes modalidades, a exemplo de aldeias, projetos de assentamentos rurais, Unidades de Conservação e Territórios Quilombolas. A grafia do mapa obedece a mesma narrativa do texto: apagamento dos povos da floresta, como é possível notar no mapa abaixo.

Nesta parte em destaque, no município de Santarém e seu entorno, ao contrário do que o mapa oculta, existe um conjunto de territorialidades, em particular, de Territórios Indígenas, Unidades de Conservação, projetos de assentamentos da reforma agrária e Territórios Quilombolas. No pacote de obras estruturantes, além de complexos portuários, consta o modal de transportes, onde possui relevo a Estrada de Ferro 170 (EF 170), ferrovia projetada para ligar Lucas do Rio Verde/MT à Itaituba/PA (Distrito de Miritituba), popularizada como Ferrogrão.

¹⁵ SILVA, Mayra Goulart da. LOURENÇO, Beatriz Soares e CARVALHO, Júlio César Pereira de, (2018:p. 170), Ao revisarem o debate empreendido por Poulantzas, (1977), distinguem que as frações de classe resultam das estruturas (econômica e política) do modo de produção capitalista, onde destacam que no plano econômico sobressaem as burguesias comercial, financeira e industrial e dos grandes proprietários de renda fundiária. No que diz respeito às classes sociais em Marx é diverso. Um conjunto de autores argumentam que o autor não chegou a concluir o conceito, sendo a reflexão diluída em seu conjunto da obra, onde constam além do livro do Capital, volume III, a Ideologia Alemã e a Miséria da Filosofia, além do Manifesto Comunista, onde tendo como âncora o determinismo econômico, conclui-se na distinção entre burguesia e proletariado.

¹⁶ O controle de vastas extensões de terras por troncos familiares, voltadas para a produção de monocultivos para o mercado externo, o divórcio entre a sociedade civil e a política, a “cidadania” consentida e a coerção pública e privada são alguns dos elementos que conferem características à categoria no Brasil, em particular na Primeira República, como revisam FERREIRA, Marieta de Moraes e SÁ PINTO (2017).

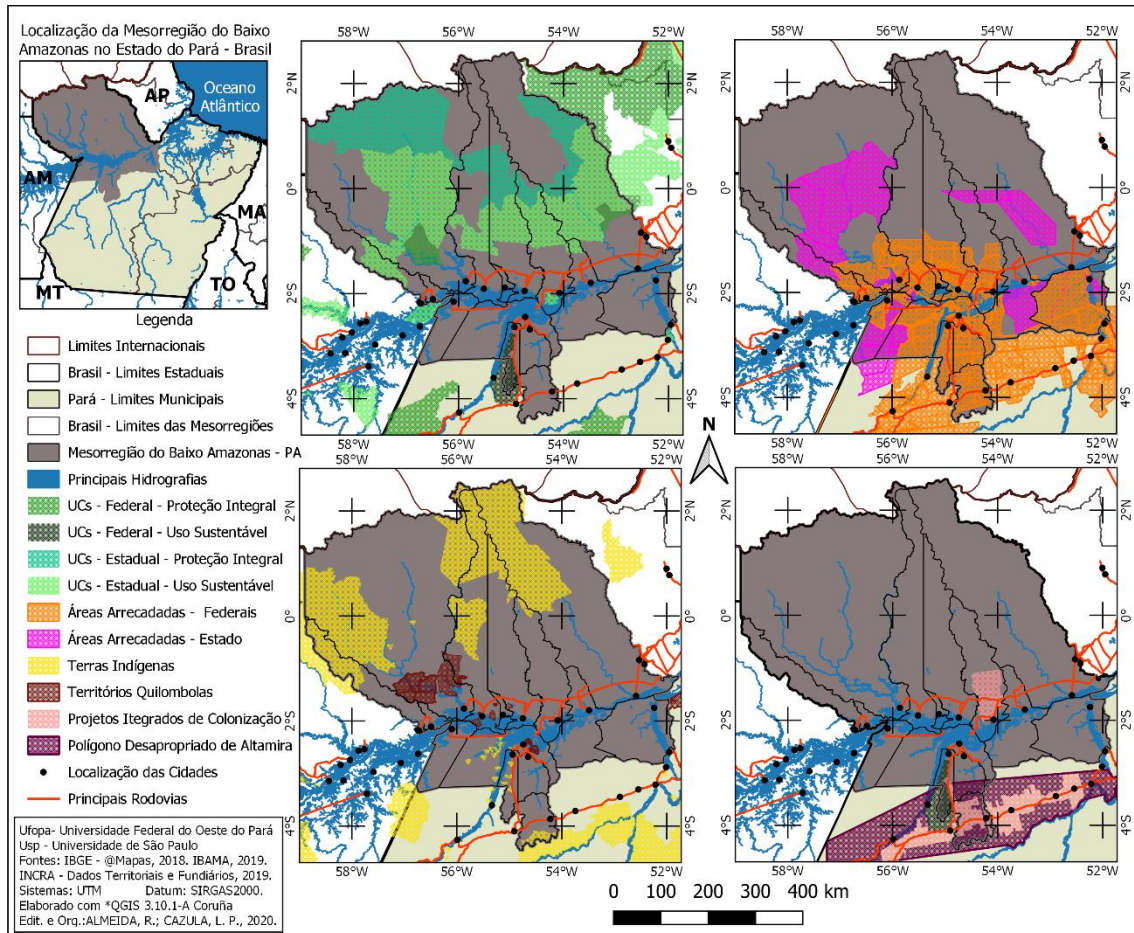
Figura 4 – Logística do corredor Arco Norte de exportação



Fonte: Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental da Região de Integração do Baixo Amazonas. Fapespa, 2015.

O mapa a seguir destoa o apagamento e a negação sobre as territorialidades que integram a complexidade social que conforma o Baixo Amazonas. Apagamento tão recorrente nas políticas, programas, planos e cartografias, como ratifica a política Arco Norte. Na cartografia empreendida – conforme mapa abaixo – é possível verificar uma rica e vasta modalidade de territorialidades, que reflete toda a pujança da diversidade social. Além das modalidades citadas, constam Projetos de Integração e Colonização (PICs), além de áreas arrecadadas pela União, e outras pelo estado. No percurso dos documentos oficiais, a exemplo do que decorre no Projeto Arco Norte, direcionado para logística, tais territorialidades inexistem.

Figura 05 – Diversidade da territorialidade do baixo amazonas



Ferrogrão – O Sistema Ferrogrão-Tapajós (EF-170 MT/PA-TAPAJÓS)

A Ferrovia Lucas do Rio Verde/MT – Itaituba/PA (Distrito de Miritituba) faz parte do Programa de Parcerias de Investimentos no âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MPAC). O projeto denominado de Ferrogrão é avaliado como a alternativa mais eficiente para a redução do custo de logística pelo documento Arco Norte.

O mesmo documento esclarece que, em fevereiro de 2016, o Diário Oficial da União despachou os estudos técnicos desenvolvidos no âmbito do Processo de Manifestação de Interesse – PMI pela empresa autorizada Estação da Luz Participações Ltda – EDLP – como vinculados à concessão e de utilidade para a licitação. A extensão da ferrovia se equipara à Estrada de Ferro de Carajás (EFC), aproximadamente de mil quilômetros. Se efetivada, a ferrovia deverá reconfigurar as feições socioterritoriais dos municípios do Mato Grosso e Pará, como explicita o documento, Brasil (2016) sobre as cidades a serem atingidas pelo projeto:

O traçado apresentado possui cerca de 933,7 km de extensão e se desenvolve interligando os municípios de Sinop, Claudia, Itaúba, Nova Santa Helena, Terra Nova do Norte, Peixoto de Azevedo, Matupá, Guarantã do Norte e Novo Mundo, no estado de Mato Grosso, e Novo Progresso, Trairão, Itaituba, no estado do Pará. Inclui-se ainda o Ramal Santarenzinho, entre

Itaituba e Santarenzinho, distrito do município de Rurópolis/PA, com 32,3 km de extensão. A inclusão do Ramal de Santarenzinho foi motivada pela busca de eficiência operacional na etapa de descarga (evitar gargalo operacional) e atendimento aos diversos possíveis clientes da ferrovia que se utilizam ou devem se utilizar do transporte hidroviário ao longo do Rio Tapajós, no trecho entre Miritituba e Santarenzinho (BRASIL 2016, p. 52).

Ratifico, em nenhum momento existe alguma menção à vasta sociodiversidade da região, onde constam indígenas, camponeses, populações remanescentes de quilombos e Unidades de Conservação (UC). No estado do Pará, o oeste paraense concentra o maior número de UCs, calculada no patamar de 33, a partir de uma heterogênea modalidade de uso. Muitas destas UCs e outras categorias territoriais já enfrentam situações de conflitos por conta da pressão de garimpos ilegais, grileiros, madeireiros, sojicultores e outros setores, como no caso do Lago do Maicá, em Santarém, onde a empresa Embraps (Empresa Brasileira de Portos de Santarém LTDA) almeja a edificação de um complexo portuário. A Embraps possui, em sua composição, empresários do Mato Grosso.

Algumas considerações

Tais políticas desenvolvimentistas ocorrem no arcabouço neoliberal, no que Almeida (2010, p.117) denomina de agroestratégias. Assim como autores que tratam sobre o tema da globalização ou mundialização, o antropólogo ressalta que em seus preceitos, as agroestratégias preconizam a remoção dos obstáculos jurídico-formais e político-administrativos [desregulamentação], que reservam áreas para fins de preservação ambiental ou para atender as reivindicações de povos e comunidades tradicionais, e influenciar na formulação de políticas e planos do governo, localização de empreendimentos, conversão de grandes extensões de terras à racionalidade da escala mundo de fluxos de mercadorias e capitais, entre outros itens. Oito são os produtos considerados como os mais relevantes para o transporte ferroviário, a saber: soja, milho, farelo de soja, óleo de soja, fertilizantes, açúcar, etanol e derivados de petróleo. A estimativa de demanda em 2020 de carga alocada será de aproximadamente 25,0 milhões de toneladas, e em 2050 será de 42,3 milhões de toneladas, Brasil (2016, p. 53). Quase a duplicação num prazo de 30 anos.

Ainda segundo o documento, R\$12,6 bilhões (data base de março de 2015) é a estimativa de investimentos a serem usados em terraplenagem, obras de arte correntes e drenagem, superestrutura ferroviária, obras complementares, obras de arte especiais, compensação socioambiental, desapropriação, sistemas de sinalização ferroviária e energia, equipamentos ferroviários, oficinas e instalações, canteiro de obras, engenharia e material rodante, que deverá ligar Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso, à Itaituba, no oeste do Pará, conforme figura abaixo.

Figura 06 – Trecho deve ligar Lucas do Rio Verde/MT a Itaituba/PA



Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MPAC, 2016

No campo normativo, como estratégia de ação em direção a favorecer o setor privado ou atendendo a ele, duas medidas provisórias (MPs), a partir do bloco de poder que gravita em torno do Projeto Arco Norte, foram efetivadas em 2016. São elas: a MP nº 726 e a MP nº 727, que abaixo resumimos, com base no documento Arco Norte, Brasil (2016, p. 83):

MP 726: agrega novamente a área portuária e, pela primeira vez, a área de aviação civil, à Pasta de Transportes, que passou a se chamar Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Trata-se, portanto de iniciativa proposta pelo estudo do Arco Norte em 2015, que na nossa visão, permite a criação de um núcleo de gestão que suporte o planejamento de longo prazo e as ações de integração dentro do Ministério e órgãos sob sua gestão, o acompanhamento de projetos prioritários e possibilita o diálogo e a realização de trabalhos conjuntos com a iniciativa privada na busca e análise de oportunidades de melhoria e de projetos; e a

MP 727: convertida na Lei nº 13.334, de 2016, cria o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). A medida visa a formulação de um novo programa de estímulo à infraestrutura, preconizando novos princípios e uma nova dinâmica. A ideia é que o programa sirva de mola propulsora da atividade econômica e que traga a iniciativa privada como parceira dos grandes projetos públicos de infraestrutura – seja pelo viés do financiamento, seja porque são provavelmente melhores operadores logísticos do que o Estado (BRASIL, 2016, p. 83).

No percurso do documento, além do apagamento dos sujeitos locais historicamente colocados em situação de subalternização, procedimentos como o licenciamento ambiental são tratados como um grande entrave ao setor, bem como, a ação de fiscalização, de defesa dos sujeitos mais frágeis nas arenas onde se dão a implantação de projetos de grandes envergaduras, e a preservação da memória nacional, tais como o TCU (Tribunal de Contas da União), MPF (Ministério Público Federal), Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), Funai (Fundação Nacional do Índio) e Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

Nestes embates entre os interesses privados e o interesse público, vale sublinhar a revisão do Plano Diretor do município de Itaituba, oeste paraense, que na interpretação de Rodrigues e Rodrigues (2015), expressa a captura do Estado pelo interesse privado, aqui no caso, expresso pela ATAP – Associação dos Terminais Portuários Estações de Transbordo de Cargas da Hidrovia do Tapajós sediada em Belém.

Segundo os referidos autores, a ATAP é composta por seis empresas associadas: Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil, Unirios (joint venture da Fiagril e Agrosoja), Cianport e Chibatão Navegações. Além da Brick Logística, empresa consultora que identifica terrenos na Amazônia e depois os estruturam para a transformação em portos. Coube à ATAP o financiamento da revisão do Plano Diretor de Itaituba.

Com relação à intervenção do setor da agricultura capitalista, em decisão do processo de construção ou revisão de plano diretor municipal, a mesma situação foi verificada no município de Santarém. No município, o mesmo setor articulado com a associação comercial, “capturou” o legislativo e o executivo municipal, e, ao contrário da decisão soberana da assembleia final, que decidiu por meio de votação pela não construção de um complexo portuário no Lago do Maicá, acenou favoravelmente ao setor.

Todo o processo do plano se desenvolveu de forma atribulada, desprovido de divulgação, e na assembleia final ocorreu toda ordem de manipulação com vistas a evitar a participação popular, como atesta obra organizada pela Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA), sobre o processo, *A Luta Pelo Direito à Cidade na Amazônia*, coordenada pela professora Beatriz Reis e Yuri Rodrigues, à época discente do curso de Gestão Pública, a partir de diálogo com os sujeitos populares do município.

Como visto no percurso deste trabalho, a integração física do continente sob a orientação dos EIDs, com vistas a dinamizar fluxos de mercadorias, é considerada por alguns setores da política e da economia, e mesmo na academia, com extrema simpatia, independente da coloração ideológica.

Porto-Gonçalves (2017), sobre o presente cenário geopolítico considera que:

Desde que o sistema mundo-capitalista moderno-colonial teve início, em 1492, assistimos, hoje, pela primeira vez, ao paulatino deslocamento do centro geográfico da dinâmica da produção capitalista para a Ásia, sobretudo para a China, deixando em segundo plano o Atlântico Norte. Os efeitos dessa mudança para a Amazônia serão enormes, sobretudo para as etnias/povos/nacionalidades e demais grupos/classes sociais amazônidas em situação de subalternização! (PORTO-GONÇALVES, 2017, p. 48).

Em síntese, o estudo da IIRSA levanta as principais riquezas naturais da América do Sul, e aponta como podem ser utilizadas com o melhoramento de infraestrutura, onde se ambiciona a inserção na economia global. Hidrovia do Paraná-Paraguai, pavimentação da BR-163 (Cuiabá-Santarém), Complexo do Rio Madeira, Usina Hidrelétrica de Belo Monte são alguns dos 82 projetos na Amazônia, alguns já viabilizados, a exemplo de Belo Monte e o Complexo do Rio Madeira.

Cumprido sublinhar que a construção das hidroelétricas Santo Antônio e Jirau, complexo considerado o 3º maior do país, inaugurado em 2016, também descortinou situações de tensões, conflitos e resistências de caráter transfronteiriços com a Bolívia, que teve territórios considerados ancestrais subjugados por conta da conformação do lago.

Sobre os grandes projetos de infraestrutura, as situações fronteiriças e de conflitos, Carvalho (2012) analisa que:

Há também os múltiplos interesses nos lados boliviano e peruano, em particular, dos setores empresariais, a exemplo de construtoras. A constituição da hidrovia do Madeira irá viabilizar a

expansão do cultivo da soja e outros empreendimentos no norte da Bolívia, especialmente minerais. Na parte peruana, próxima ao Brasil, cresce em ritmo acelerado a exploração de petróleo, até mesmo em terras indígenas, o que tem provocado violentos conflitos entre as populações originárias, o governo federal e seus aliados. As populações indígenas têm se levantado contra essa situação e dezenas de pessoas já morreram desde o início do ano passado nos confrontos com forças (para) militares, (CARVALHO, 2012, p.11).

É de grande relevância o alerta promovido por Porto-Gonçalves, bem como por outros autores que buscam analisar de forma crítica o significado e as implicações da IIRSA, com relação à radical alteração de ação referente às escalas, bem como, os conceitos que reestruturam a ação dos estados articulados a partir da UNASUL, e o preponderante papel exercido pelo Brasil. A reflexão incide, ainda, sobre as complexas redes de sujeitos e instituições de variados campos que operam no presente circuito.

Sobre a recente fase de acumulação do capital, configurada desde as crises dos anos de 1970, promove uma profunda reconfiguração com implicações nas relações das escalas, regional, continental e global, evidenciam diferentes autores do campo das ciências humanas. No caso do Brasil, Porto-Gonçalves (2017) acentua as novas alianças entre classes e frações de classe, onde constam sindicalistas ligados aos fundos de pensão, capital financeiro, gestores militares e da diplomacia, empresas de engenharia e construção civil, grandes corporações capitalistas do agronegócio e de mineração.

O que há de “novo” no cenário do saque é a China, com seu “comunismo de mercado”, que além de maior consumidor de *commodities* de minério e grãos, tem sido parceiro e financiador de inúmeros projetos de infraestrutura na Amazônia e outras regiões, a exemplo do projeto MATOPIBA, que engloba os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia na produção de grãos. Com relação às obras de infraestrutura para incrementar a circulação de grãos no Baixo Amazonas, o governo chinês ambiciona financiar a Ferrogrão, Aguiar (2017).

Porto-Gonçalves, por sua vez, ao refletir sobre a configuração da IIRSA, alerta que:

Cabe assinalar, por suas implicações para as áreas/regiões que vão ser afetadas pelas obras da IIRSA, alguns conceitos que fundamentam a nova gestão territorial com seus Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) que são pensados para facilitar o fluxo de mercadorias através de “corredores”. Não é mais a *região* o conceito estruturante, mas, sim, o de *Eixos* e seus *Corredores*, enfim, o fluxo é mais importante que o espaço como um todo do qual a região é parte. Para isso, foram propostos com a IIRSA dez eixos de integração, dos quais cinco incidem diretamente sobre a Amazônia (PORTO-GONÇALVES, 2017, p. 51).

Nesta conjuntura, megacorporações do “quilate” da Alcoa, Reinarda, Vale, Cargill, Bunge, Anglo American, Dreyfus, Xtrata, Tractebel, Belo Sun, Suez, Odebrecht, Camargo Corrêa, Vale e Amaggi, entre tantas outras, esgrimam na disputa para o barramento de rios, extrativismo mineral e produção de monocultivos. Os mesmos rios, em particular, no caso do Amazonas e Solimões, competem ainda os narcotraficantes, garimpos e madeiras ilegais.

Carvalho (2012), Castro (2012) e Porto-Gonçalves (2017) ao interpretarem o processo da instalação da IIRSA ressaltam o caráter colonial do projeto, onde cada vez mais as populações ancestrais estão em desvantagem nas arenas que disputam o território e as riquezas nele existentes. Por outro lado, apesar das assimetrias que conformam as arenas de disputas, a partir de diversas estratégias – enfiamento direto, no campo do direito, no campo da comunicação e alianças (ação em rede), espaços de formação dentro e fora dos seus territórios (Fórum Social Panamazônico), os sujeitos colocados em condição de subalternização fomentam formas de (re) existências, como ocorre na região no Baixo Amazona. Constam no espectro vários povos indígenas, populações

remanescentes de quilombo, extrativistas, pescadores e camponeses política, social e culturalmente organizados heterogeneamente.

Um complexo território formado por sociedades pré-colombianas, marcado pela forte presença de indígenas e, posteriormente, remanescentes de quilombos e migrantes de toda ordem, com ênfase aos nordestinos, sendo muitos deles camponeses, organizados individual e coletivamente em defesa de seus territórios, a partir de variados critérios, onde constam as categorias trabalho, território, cultura e identidade. Nos últimos anos os mesmos têm mobilizados a Convenção 169, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), como recurso jurídico de defesa territorial.

Referências

- ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno. (2010) Agroestratégias e desterritorialização- direitos territoriais e étnicos na mira dos estrategistas dos agronegócios. In: Almeida, A.W. et. al. *Capitalismo globalizado e recursos territoriais – fronteiras da acumulação no Brasil contemporâneo*. Rio de Janeiro: Editora Lamparina.
- ALMEIDA, Rogerio Henrique & CAZULA, Leandro Pansonato. Expansão da Mineração nas Terras dos Carajás: Pequeno inventário sobre conflitos socioambientais no projeto S11D da Vale, novos sujeitos e resistências. *Anais do Singa*, Curitiba-PR, 2017, p.09.
- ALMEIDA, Rogerio. (2012) *Territorialização do Campesinato no Sudeste do Pará*. NAEA/UFGA. Belém.
- BECKER, Bertha. (2005) A Geopolítica da Amazônia. 86 ESTUDOS AVANÇADOS/USP, V. 19, p. 71-86.
- BRASIL. (2016) 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. Disponível em https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/arco_norte.pdf. Acesso junho de 2021.
- CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. As empreiteiras e a rodovia Transamazônica: interesses econômicos e impactos sociais de um grande projeto da ditadura brasileira. *Cadernos do CEOM*, Chapecó (SC), v. 34, n. 55, p. 67-82, Dez/2021
- CANNABRAVA, F. (2003) *América Latina Pós-Consenso de Washington – compondo uma nova cultura*. Nova Sociedade Comunicação, São Paulo.
- CARVALHO, Guilherme. (2012) *Grandes obras de infraestrutura na região amazônica: histórico, tendências e desafios*. *Revista Latinoamericana de Derecho y Políticas Ambientales*. Año 2, n°. 2, Costa Rica, Agosto.
- CASTRO, E. Expansão da Fronteira, Megaprojetos de Infraestrutura e Integração Sul-americana. Salvador: *Caderno CRH*, v.25º, p45-61, jan/abril,2012.
- CHESNAIS, François. (1996) *A Mundialização do Capital*. Editora Xamã, São Paulo.
- COELHO, M.C. (1997) A CVRD e o Processo de (RE) Estruturação e Mudança na Área de Carajás (Pará). In: COELHO, M.C. & COTA, R. (org.). *10 anos da Estrada de Ferro Carajás*. Belém. UFGA/NAEA, p. 51-78.
- COSTA W.M. (1992) *Geografia Política e Geopolítica: discursos sobre o território e o poder*. São Paulo, Edusp.
- COUTINHO, C. N. (1979) A democracia como valor universal. Marxists, [S.I.]. Disponível em: <https://www.marxists.org/portugues/coutinho/1979/mes/democracia.htm>. Acesso em julho de 2023
- CRUZ, V. C. (2017) *Geografia e pensamento descolonial: notas sobre um diálogo necessário para a renovação do pensamento crítico*. Geografia e Giro descolonial: experiências, ideias e horizontes de renovação do pensamento crítico. 1ed. Rio de Janeiro: Letra capital, v. 1, p. 15-36.
- FERNANDES, F. (2005) *A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica*. 5. ed. São Paulo: Globo.
- FERREIRA, Marieta de Moraes e SÁ PINTO, Surama Conde. Estado e oligarquias na Primeira República: um balanço das principais tendências historiográficas. *Revista Tempo* | Vol. 23 n. 3 | Set./Dez. 2017 p.422-442
- FUNDAÇÃO AMAZÔNIA DE AMPARO A ESTUDOS E PESQUISAS NO PARÁ (FAPESPA). *Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental da Região de Integração do Baixo Amazonas*. Disponível em http://www.fapespa.pa.gov.br/sites/default/files/Perfil_Regiao_Baixo_Amazonas.pdf. Acesso junho de 2020. Acesso em:
- GIL, Henrique de Freitas Chimenes. O Pensamento Geopolítico de Golbery do Couto e Silva e os Povos Tradicionais na Amazônia: uma Relação Tensa. *Revista Geopolítica Transfronteiriça*, v. 1, nº 1, 2021, pp. 120-140
- GONÇALVES, Leite Guilherme e COSTA, Sérgio. (2020) *Um Porto no Capitalismo Global*. Editora Boitempo. São Paulo.

- GRAMSCI, A. Cadernos do Cárcere. Introdução ao estudo da filosofia. A filosofia de Benedetto Croce. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 1, 2011.
- HARVEY, David. The "New Imperialism": *acumulation by dispossession*. Socialist Register, 40, 2009, p.63-87.
- IANNI, O. A sociologia no século XXI, Humanas. *Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas*. Porto Alegre, v-18, n.º 1/2, jun/dez,1995.
- IIRSA - *Iniciativa para a integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana*. BID/CAF/FONPLATA, 2011.
- IORIS, Rafael e MOZER, Josiane. *Parceiros em quê? A Aliança para o progresso e a Política Editorial de Modernização da América Latina no Contexto da Guerra Fria*. Esboços, Florianópolis, v. 26, n. 43, p. 529-548, set./dez. 2019. Disponível em <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/2175-7976.2019.e61478/41006>. Acesso em dezembro de 2019.
- JNT – Justiça nos Trilhos. *Dossiê dos Impactos e Violações da Vale no Mundo*. Açailândia\MA e Rio de Janeiro\RJ, 2010. Disponível em: <<http://www.justicanostrilhos.org/nota/557>>. Acesso em: 12 jul. 2021.
- MARX, Karl (2018). *O Capital. Livro I*. São Paulo: Boitempo.
- PASSOS, Thaís Virga. (2015) *A Importância da Integração Física Internacional para o Desenvolvimento Intrarregional da Amazônia: Um Olhar ao Eixo Amazonas*. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de São Paulo.
- PINTO, Lucio Flávio. (2012) *Jornal Pessoal*, n. 527 – Dezembro de 2012, 2.ª quinzena. Belém, PA.
- PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. (2017) *Amazônia - encruzilhada civilizatória: tensões territoriais em curso*. Editora Consequência, Rio de Janeiro.
- PROJETO NORTE COMPETITIVO. *Confederação Nacional da Indústria. Ação Pró Amazônia – Federação das Indústrias da Amazônia Legal*. Brasília, julho de 2011. Disponível em http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/conteudo_18/2013/02/25/3202/20130225180821358791e.pdf. Acesso janeiro de 2020
- QUIJANO, Anibal. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. *En libro: A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas*. Edgardo Lander (org). Colección Sur Sur, CLACSO, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. setembro 2005. pp.227-278. Disponível em la World Wide Web: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/lander/pt/Quijano.rtf>. Acesso em junho de 2021.
- RAISG, Red Amazônica de Información Socioambiental e Georreferenciada. (2012) *Amazônia sob Pressão*. Register, v. 40, p. 63-87. Disponível em <https://raisg.socioambiental.org/amazonia-bajo-presion-2012>. Acesso em: dezembro de 2021.
- REIS, Ana Beatriz e RODRIGUES, Yuri (org). (2019) *A Luta pelo Direito à Cidade na Amazônia: o processo de revisão do Plano Diretor de Santarém/Pa. Fase, Santarém/PA*. Disponível em https://fase.org.br/wp-content/uploads/2019/10/D_L_PLANO-DIRETOR-E-DIREITO-A-CIDADE_EBOOK2-1.pdf. Acesso em: jan/2021.
- RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. A produção de complexos portuários no município de Itaituba, Oeste do Pará: lógicas e contradições das políticas públicas. *Caminhos de Geografia*, v. 16, n. 56, p. 1-21, 2015.
- SANTOS, M. (2000) *Por uma outra globalização*. São Paulo: Record.
- SILVA, Maicon Cláudio. As contribuições de Ruy Mauro Marini sobre o Estado dependente latinoamericano Disponível em https://www.niepmarx.blog.br/MM/MM2023/AnaisMM2023/43_MM2023_IDENT.pdf. Acesso: julho de 2023.
- SILVA, Mayra Goulart da. LOURENÇO, Beatriz Soares e CARVALHO, Júlio César Pereira de. Hegemonia, fração de classe e financeirização do capital: elementos para uma abordagem marxista e sistêmica sobre a crise política brasileira. *Revista de Ciências Sociais*. Fortaleza, v.49, n. 1, p.166-201, mar./jun., 2018
- SVAMPA, M. (2019) *As fronteiras do neoextrativismo na América Latina: conflitos socioambientais, giro ecoterritorial e novas dependências*. Tradução de Lígia Azevedo. São Paulo: Elefante.

VALE. *Complexo S11D Eliezer Batista*. Disponível em:
<<http://www.vale.com/hotsite/PT/Paginas/Home.aspx>>. Acesso em: agosto de 2020.
_____. *Projeto Ferro Carajás S11D: Um novo impulso ao desenvolvimento sustentável do Brasil*.
Diretoria de Comunicação Corporativa. Acesso em: agosto de 2020