

TERRITORIALIZAÇÃO PORTUÁRIA NA AMAZÔNIA E SUAS IMPLICAÇÕES EM “TERRITÓRIOS TRADICIONAIS” NO BAIXO TOCANTINS – ABAETETUBA – PA

Marcos Cardoso¹
Jondison Cardoso Rodrigues²
José Sobreiro Filho³

Resumo: Nas duas últimas duas décadas tem-se assistido no Brasil um aumento significativo de planejamentos, políticas públicas e investimentos estrangeiros em infraestrutura, sobretudo, ligados à multiplicação de complexos portuários, notadamente para e na Amazônia. A “região” do Baixo Tocantins (Amazônia Paraense) constitui fonte de atenção e ações mobilizadas pelos setores públicos e privados na produção de complexos portuários. O objetivo deste artigo consiste em analisar e mapear a territorialização portuária na Amazônia e suas implicações nos “territórios tradicionais” no Baixo Tocantins, Abaetetuba, Pará. Assim examinar e analisar: i) o quantitativo de portos, sua expansão em termos espaço-temporal e os portos planejados; ii) os agentes hegemônicos (e setor econômico inserido) ligados à expansão de portos privados na Amazônia; e, iii) os efeitos múltiplos nas transformações do espaço agrário, particularmente as ações políticas (estratégias) e organizações empreendidas pelos agentes de resistência no Baixo Tocantins (Abaetetuba), como forma de “barrar” territorializações hegemônicas sobre “territórios tradicionais”.

Palavras-chave: Amazônia, Territórios Tradicionais, Pará, Portos, Resistências.

PORT TERRITORIALIZATION IN THE AMAZON AND ITS IMPLICATIONS IN "TRADITIONAL TERRITORIES" IN BAIXO TOCANTINS – ABAETETUBA – PA

Abstract: In the last two decades it is possible to see in Brazil a significant increase in planning, public policies and foreign investments in infrastructure, mainly linked to the multiplication of port complexes, notably to and in the Amazon. The “region” of Baixo Tocantins (in Pará Amazon) is a source of attention and actions, mobilized by the public and private sectors in the production of port complexes. The aim of this article is to analyze and map the territorialization of ports in the Amazon and its implications for "traditional territories" in Baixo Tocantins, Abaetetuba, Pará. Thus, scrutinizing and analyzing: i) the number of ports, their expansion in space-temporal terms and the planned ports; ii) the hegemonic agents (and inserted economic sector) linked to the expansion of private ports in the Amazon; and iii) the multiple effects on the transformations of the agrarian space, particularly the political actions

¹ Licenciado em Geografia pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Email: markinho.cardoso26@gmail.com

² Pós-Doutorando em Geografia pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Email: jondisoncardosorodrigues@gmail.com

³ Professor do Departamento de Geografia da Universidade de Brasília (UNB). Email: jose.sobreiro@unb.br

(strategies) and organizations undertaken by agents of resistance in Baixo Tocantins (Abaetetuba) as a way of “stopping” hegemonic territorialization over “traditional territories”.

Keywords: Amazon, Traditional Territories, Pará, Ports, Resistances.

INTRODUÇÃO

“Portos amazônicos vão desbancar os do restante do País no transporte de grãos”⁴, foi uma matéria, divulgada e replicada em vários veículos midiáticos, a partir do dia 11 de abril de 2021. A presente manchete discorria: i) sobre os portos do “Arco Norte”, que ficam na região amazônica (formado pelos estados de Rondônia, Amazonas, Amapá, Pará, seguindo até o Maranhão); ii) as movimentações de *commodities* agrícolas (soja e milho) e seu crescimento nos últimos anos; e, iii) como esses grandes empreendimentos portuários desbancarão a hegemonia dos fluxos do agronegócio de grãos pelas regiões Sul e Sudeste do Brasil.

O “Arco Norte” (portos e corredor de “Saída pela região Norte”) contribuiu para o aumento da exportação e da fluidez de *commodities* agrícolas (milho e soja) (RODRIGUES, 2021). A movimentação total brasileira de soja e milho pelo Arco Norte aumentou 24% (7,1 milhões de toneladas), em 2010; em 2015 chegou a 32% (14,6 milhões de toneladas); e, em 2019 alcançou o percentual de 49% (35,3 milhões de toneladas). Já em 2020, o Arco Norte contribuiu na movimentação de 30% do que o Brasil exportou de soja e milho, com 72 milhões de toneladas (ANTAQ, 2021a; 2021b).

Esses dados se inserem ao contexto geopolítico e de inserção do processo de mundialização do capital pelo Brasil, principalmente via exportação de *commodities* minerais e agrícolas (RODRIGUES, 2018a). Porém, tendo o agronegócio como principal eleito para tal mundialização, sob qual, inclusive é construída a narrativa de “Exportar ou Morrer”^{5, 6} (ANDRADE, 2016).

Isso foi materializado, nas últimas duas décadas, a partir do aumento significativo de planejamentos, políticas públicas e investimentos estrangeiros em infraestrutura, sobretudo, ligados à multiplicação de complexos portuários, notadamente para e na Amazônia. A “região” do Baixo Tocantins (Amazônia Paraense) nesse contexto tornou-se fonte de significativa atenção e de ações mobilizadas pelos setores públicos e privados para a produção de complexos portuários.

A partir de tal discussão, o objetivo do artigo é o de analisar e mapear a territorialização portuária na Amazônia e suas implicações nos “territórios tradicionais” no Baixo Tocantins – Abaetetuba - PA. Para isso, houve o esquadrinhamento e a análise, considerando: i) o quantitativo de portos, sua expansão em termos espaço-temporal e os portos planejados; ii) os agentes

⁴ Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,portos-amazonicos-vao-desbancar-os-do-restante-do-pais-no-transporte-de-graos,70003677181>.

⁵ Estado brasileiro sustentou e apoiou o agronegócio, uma vez que o Estado concebia o agronegócio como um setor econômico que apresentava grande competitividade, solidez e com forte dinâmica de produção, comércio e fluxos de capital (ANDRADE, 2016).

⁶ Cabe destacar que entre 2006 e 2013 as exportações Brasileiras contribuíram com míseros 8,0% do crescimento total, ou uma média de 0,3 pontos de crescimento real do PIB por ano. Isso mina a ideia de expansão das exportações baseada em *commodities*, patrocinada pelo Estado como uma estratégia-chave de crescimento, com também questiona e derruba a narrativa de progressista e legítima da expansão agrícola e extrativista para promoção de desenvolvimento econômico e social (ANDRADE, 2022).

hegemônicos (e setor econômico inserido) ligados à expansão de portos privados na Amazônia; e, iii) os efeitos múltiplos nas transformações dos espaços agrários, particularmente as ações políticas (estratégias) e organizações empreendidas pelos agentes de resistência no Baixo Tocantins (Abaetetuba), como forma de “barrar” territorializações hegemônicas sobre “territórios tradicionais”.

O percurso metodológico foi pautado em levantamento bibliográfico, documental e pesquisa de campo (participante), realizada entre 2017 a 2021. O levantamento bibliográfico baseou-se a partir da síntese analítica da construção de complexos portuários no Brasil e na Amazônia, seus múltiplos efeitos, entre eles, conflitos e resistências.

O fio condutor analítico é o campo de estudos da Geografia Crítica e da Ecologia Política, evidenciando o debate, lutas de classes, ideologias e contradições do modo capitalista de produção. Além disso, ancorando-se na compreensão e apreensão de ações, políticas e reverberações socioambientais engajadas, porém calcadas na desconstrução e combate a práticas e lógicas coloniais (LEFF, 2015).

Com relação ao levantamento documental, foi utilizada a pesquisa documental que em si não busca compreender dinâmicas e situações a partir do mergulho e análise em um documento, mas, sobretudo, capturar padrões, tendências, repetições e estruturas territoriais da realidade social, por meio da análise de variados documentos (CELLARD, 2008).

Aqui se utilizou: 1) o Painel de monitoramento de instalações privadas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ (ANTAQ, 2021c), como forma de verificar e identificar os locais de instalação portuária, modalidades de portos, portos privados em operação, o ano de início de operação e construção, investimentos privados e expansões portuárias; 2) os EIA/RIMA dos portos e as licenças concedidas pela Secretaria do Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS); 3) nas solicitações de informações (sistema e-Sic) de processos de licenciamento ambiental em análise na SEMAS. Todo esse material contribuiu para a produção do projeto cartográfico, conseqüentemente para o mapeamento do processo de territorialização portuária na Amazônia e no estado Pará, especificamente.

Por fim, fez-se o uso da pesquisa de campo participante, especificamente a pesquisa-ação-participante, “concebida e realizada em estreita associação com uma ação ou com a resolução de um problema coletivo e no qual os pesquisadores e participantes representativos da situação ou do problema estão envolvidos de modo cooperativo ou participativo” (THIOLLENT, 2011, p. 20).

TERRITORIALIZAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO TERRITORIAL DA AMAZÔNIA: PRIMEIRAS REFLEXÕES E APROXIMAÇÕES

A configuração geopolítica e geoeconômica se complexificou, a partir da década de 2000. O sistema financeiro (“capitalismo financeiro”) tornou-se protagonista, com a emergência de diversos atores e agentes, como fundos, gestores de aplicação, emissores de títulos, Comissão de Valores Mobiliários, cooperativas de crédito e sociedades de investimento.

Na esteira (amarrado) dessa (re)estruturação política, econômica, geopolítica e geoeconômica está o processo de territorialização de infraestruturas, isto é, uma produção de territorialidades (ordens espaciais), que se baseia em infraestrutura como uma forma histórica e geograficamente específica de ordem e organização

espacial, imbuída de tensões sociais, decorrentes da imposição estatal e empresarial de uma tecnopolítica a um território (LESUTIS, 2021).

Territorializações promovidas, sobretudo, por grandes agentes do capital, entre eles bancos, fundos, multinacionais e estados-nações. Fato que veio se intensificando mesmo no contexto da pandemia da Covid-19, o que não apenas provocou a organização e reorganização espacial e expansão de fluxos de capital, mas também violências e violações de direitos, em prol de impulsionar a maior fluidez de mercadorias e capitais.

Dentro de todas essas mudanças e territorializações de infraestrutura promovidas no Brasil, a década de 2000 demarca temporalmente a expansão e a construção de investimentos em programas de infraestrutura previstos nos planos de aceleração econômica, como Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em 2007 (PAC⁷ I e II); em especial os voltados à energia, transporte, portos e comunicação, incentivados e articulados à Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana (IIRSA) (CASTRO et al, 2014).

O PAC veio preencher uma lacuna que era de promover uma política de Estado e “como política de Estado, construiu uma perspectiva de planejamento e políticas públicas de maneira continuada e de longo prazo” (RODRIGUES, 2018a, p. 9) -, uma agenda política, com planejamentos, planos e financiamentos e subsídios à construção de grandes obras de infraestruturas: hidrelétricas, rodovias, hidrovias, dutovias, infovias e portos. Obras e projetos que contribuem na extração, velocidade, produção, mobilidades e transferências sistemáticas da riqueza social e de mais-valia socialmente produzida para o mercado nacional e internacional, por meio de lucros, juros ou rendas (ANDRADE, 2022).

As políticas territoriais do setor portuário, do PAC, por exemplo, articularam-se com lógicas capitalistas (HARVEY, 2017), como forma de: i) sincronização entre sítios portuários internacionais; ii) adoção de sistema regulatório semelhante aos padrões portuários mundiais; iii) padronização a um modelo toyotista (caracterizado pelo *just-in-time*); e, iv) expansão e especialização de portos na movimentação de *commodities* (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019). Portanto, a reestruturação, modernização, operação eficiente e multiplicação de portos seriam uma forma de: diminuir os custos; melhorar a fluidez; controlar a cadeia de valores e *commodities*; e, atrair capitais e investidores estrangeiros; e, obter financiamentos e subsídios estatais (RODRIGUES, 2018a).

Mais também é importante destacar que, segundo Rodrigues (2018a), as políticas públicas na Produção de Complexos Portuários (PCP) no Brasil partiu da compreensão (e do conhecimento) de que os investimentos em infraestrutura, por parte do Estado brasileiro partem do pressuposto de que grandes financiamentos, investimentos estrangeiros e abertura de crédito são anunciados globalmente para os setores de infraestrutura e do neoextrativismo, principalmente do agronegócio.

Portanto, os investimentos no setor portuário na Amazônia ultrapassam interesses de integração nacional ou regional, de aumento na eficiência e nos fluxos de mercadorias entre os países sul-americanos. Objetiva, sobretudo, constituir ou buscar o controle e monopólio espacial de infraestruturas “naturais” para competição global, devido: i) a proximidade física-natural com grandes mercados consumidores;

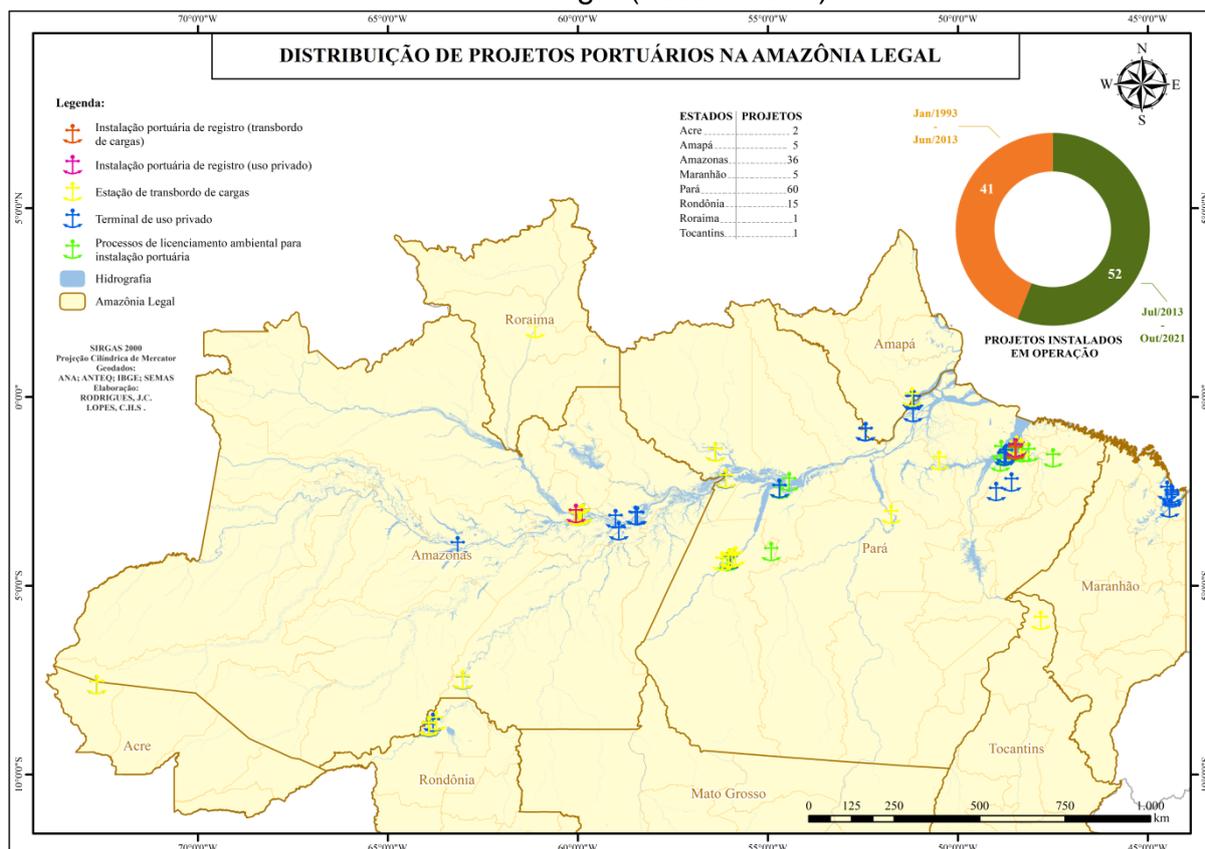
⁷ O PAC destinou 132,3 bilhões de reais para a área de infraestrutura, particularmente, para a infraestrutura portuária e de transporte. Combinados os investimentos do PAC 1 e do PAC 2 para o setor portuário na Amazônia, o valor destinado ultrapassou a casa dos 3 bilhões de reais (RODRIGUES, 2018a). Já o Programa de Investimentos em Logística dos Portos (PIL), de 2012, canalizou mais de R\$ 54 bilhões, como forma de estimular os arrendamentos de áreas dentro dos portos e a construção e ampliação de portos privados.

ii) ao uso de rios ou da multimodalidade; iii) às áreas de terras com potencialidade de plantio, especulação (rentismo) e produção de ativos de infraestrutura; iv) a mão de obra barata; v) a baixa ou nenhuma fiscalização; vi) aos incentivos fiscais e de financiamento; e, vii) ao apoio de elites políticas locais e regionais (RODRIGUES et al, 2020; RODRIGUES, 2021).

A Amazônia oriental brasileira, principalmente o estado do Pará, foi à região que apresentou e apresenta um grande destaque, com projetos e investimentos (públicos e privados) em obras de infraestrutura: energética, logística (transporte) e construção de terminais portuários privados. Contudo, a maior fonte de atenção, em termos de planejamentos, financiamentos, incentivos e concessões de autorização no setor de infraestrutura na Amazônia, nesses últimos cinco anos, foram à construção terminais portuários privados, no caso, na Produção de Complexos Portuários (RODRIGUES, 2021).

Segundo o Painel de Monitoramento de Instalações Privadas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2021c), há no Brasil 512 instalações portuárias privadas autorizadas a operar. Contudo, o processo de expansão de instalações se dá principalmente a partir de 2013 (Vide Mapa, Figura 1):

Figura 1. Mapa da distribuição espacial, aumento e territorialização portuária na Amazônia Legal (1993 a 2021)



Fonte: Elaborado pelos autores, 2022

Há vários pontos ou detalhes interessantes tanto na distribuição espacial quanto no aumento e na territorialização portuária na Amazônia e no Brasil. O primeiro ponto, quando se analisa temporalmente de janeiro de 1993 a junho de

2013; e de julho de 2013 a outubro de 2021⁸. Nesse último recorte temporal, que é de aproximadamente 8 anos foram construídos (e estão funcionando) mais portos que em 20 anos (jan1993-jun.2013).

Outro fato interessante é que das 512 instalações portuárias privadas autorizadas a funcionar no Brasil, 312 estão na região Norte (Amazônia Legal); entre jul.2013-out.2021, a Amazônia possuía 273 portos privados, com 27 Estação de transbordo Cargas (ETC) e 24 Terminais de Uso Privado (TUP)⁹. Cabe enfatizar que, no Brasil, durante período jul.2013-out.2021, havia: 84 ETC e 36 TUP. Em síntese a Amazônia concentra 32,14% de ETC e 66,7% de TUP. E a maioria desses portos se encontram instalados em espaços agrários e onde vivem povos tradicionais.

Além disso, baseado na “leitura” e análise do mapa (Figura 1), todos os portos instalados na Amazônia estão próximos de rios, estradas e sistema hidrelétrico robusto, compondo uma grande rede sociotécnica complexa, articulada ao projeto Corredores Logísticos Estratégicos e ao Plano de Integração Hidroviária¹⁰. No caso, o projeto Corredores Logísticos Estratégicos, lançado dia 15 de maio de 2017, que foi (aliás, é, pois está em curso) uma política territorial de definição da função territorial ou do uso territorial hegemônico, baseado em corredores de exportação: i) Complexo de soja e milho; ii) Petróleo e combustíveis; iii) Minério de ferro; iv) açúcar; v) carne; e, vi) automóvel. O complexo soja é a mercadoria que possui protagonismo, conforme três eixos: Tapajós, Madeira e São Luís. Eixos onde foram construídos complexos portuários, ligados principalmente ao agronegócio (RODRIGUES, 2021).

Entre os setores de maior expressão e territorialização está o setor do agronegócio, formado por diversas *tradings*¹¹ e multinacionais (com parceria com fundos e bancos), entre elas: Amaggi, Bunge, Cargill, ADM, Caramuru Alimentos, Cianport, Hidrovias do Brasil, J.F. Oliveira, Transportes Bertolini e TEGRAM. A título de exemplo, houve a construção de: dois portos da Cargill (Porto Velho e Itaituba); três portos da Amaggi (Porto Velho, Barcarena e Itaituba); dois da Bunge (Barcarena e Itaituba); dois da Cianport (Itaituba e Santana); dois da Caramuru Alimentos (Santana e Itaituba); um do consórcio TEGRAM (NovaAgri, Glencore, Grupo CGG, Amaggi, Louis Dreyfus e Zen-NohGrain) (São Luís/MA); dois da ADM (Barcarena e Itaituba); dois da Hidrovias do Brasil (Barcarena e Itaituba); um da Transportes Bertolini Ltda/Estação Cujubinzinho (Porto Velho); um da F. H. Oliveira Peixoto (Porto Velho); e, um Transportes Bertolini/Estação EAG (Manaus/Amazonas) (RODRIGUES, 2021). *Tradings* e multinacionais que segundo Andrade (2022), ao longo das cadeias produtivas do agronegócio brasileiro, colhe mais capital em fundos negociados em bolsa, títulos de dívida, fundos de investimento e especulação na bolsa do que de toneladas de soja.

Há outras variáveis específicas das já relatadas que têm a ver com a territorialização de agentes econômicos portuários e que se articulam e vinculam a arranjos econômicos, geopolíticos e jurídicos. No plano econômico e geopolítico, tais

⁸ Esse recorte de dados baseia-se no recorte de pesquisa de dados portuários e nos dados disponíveis na ANTAQ.

⁹ As instalações portuárias privadas são formadas pelos Terminais de Uso Privativo (TUP): são instalações portuárias exploradas mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado; Estação de Transbordo de Carga (ETC): são instalações portuárias exploradas mediante autorização, localizadas fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem.

¹⁰ Foi lançado em 2013, com objetivo de apresentar um estudo detalhado sobre as hidrovias brasileiras e a indicação de áreas propícias para instalações portuárias.

¹¹ *Tradings* são empresas comerciais que atuam como intermediárias entre empresas fabricantes e empresas compradoras, em operações de exportação ou de importação.

variáveis estão relacionadas: i) a conjuntura macroeconômica de excesso de créditos e liquidez mundial, na década de 2000; ii) a formação e conformação de um sistema contínuo de mobilidade induzida de produção de demanda por mercadorias, *commodities* agrícolas, entre eles, para o mercado Chinês; iii) imposição (colonial-imperialista) de uma visão particular de desenvolvimento, pautado na construção de corredor de fluxos econômicos e na exportação de *commodities* agrícolas (projeto político hegemônico do agronegócio) e a conexão a regimes de acumulação, cadeia de valor global; e, iv) uma agenda política global para produção de infraestruturas globais, incentivados pelo G20, bancos¹² e fundos (RODRIGUES, 2021).

A outra variável pela grande territorialização de agentes econômicos portuários foi o novo marco regulatório (ordenamento jurídico), arranjos políticos: a lei n. 12.815/2013. Essa lei representou e pavimentou o terreno para a expansão do setor portuário, ao dispor sobre a exploração direta e indireta, por parte da União, de portos e instalações portuárias, e sobre as atividades executadas pelos operadores portuários.

Tal lei constitui a construção de uma lógica, uma política territorial, reduzindo territórios a “territórios de projetos”, de grupos hegemônicos, que se apropriam de pontos específicos do espaço para realizar grandes empreendimentos, consórcios, para uso corporativo e privatizações de territórios, cujo interesse único é a ampliação e acúmulo de capital, desconsiderando os interesses múltiplos, ontológicos, cosmológicos e espirituais de diversos segmentos sociais sobre os territórios (RODRIGUES et al, 2020).

De acordo com os estudos de Rodrigues (2018a), a lei 12.815/2013 representou um importante avanço para o agronegócio, conseqüentemente, para a PCP no país. Principalmente na Amazônia, já que antes dessa Lei havia obrigatoriedade de só exportar a cargas próprias. Cabe destacar que muitos portos graneleiros adquiriam e movimentavam cargas de terceiros (cargas mistas, de dois ou mais vendedores) ou compravam grãos de “produtores rurais” (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019). Além disso, os portos privados (e especializados na movimentação de mercadorias) passavam a realizar suas autofiscalizações, assim “soltando-se” de uma rigidez e burocracia estatal, no caso, a receita federal, de agências sanitárias e demais agentes reguladores.

O crescimento portuário, a partir da lei 12.815, é perceptível a partir de alguns dados:

Em 2013, antes da aprovação da Lei nº 12.815/2013 havia 134 portos autorizados a operar no país. Após a aprovação da Lei e com diversos planos do Estado como o PIL- Portos/2012 houve a solicitação de 123 pedidos de autorização de instalação portuária na ANTAQ: 107 (59 para Amazônia) (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019, p. 361).

Todavia, os efeitos dessas ações de investimentos em políticas territoriais para infraestrutura, em direção ao processo de reprodução e expansão do capital, tendem a incorporar novas formas de exploração de terras e dos recursos naturais em benefício da iniciativa privada. A esse respeito, Rodrigues, Rodrigues e Castro (2014) destacaram que dentre os impactos relativos às políticas territoriais para o

¹² World Bank, Inter-american Development Bank, Banco European Investment, European Bank, Slamic Development Bank, Eurasian Development Bank, Asian Development Bank, Asian Infrastructure Investment Bank, Black Sea Trade and Development Bank, African Development Bank (RODRIGUES, 2021).

desenvolvimento, no tocante aos investimentos em transporte hidroviário, portos e terminais interiores encontram-se na:

[...] mudança brusca na paisagem com a construção de terminais; mudanças nas relações da população com o rio, já que a intensificação do fluxo de mercadorias através de grandes balsas e navios graneleiros poderá interferir na mobilidade das populações ribeirinhas que se deslocam via pequenas embarcações, em direção a centros urbanos maiores em busca de serviços, uma vez que, a maior fluidez de transportes de cargas em grandes balsas tende a aumentar a fiscalização da capitania dos portos e da ANTAQ (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014, p. 129).

Além disso, esses autores também ressaltam que as atividades de subsistência de famílias que dependem do rio para viverem e se reproduzirem socialmente são diretamente atingidos por essas políticas, podendo vir a ser totalmente desterritorializadas e despejadas dos seus territórios, devido ao incentivo ao uso corporativo do território e à produção agrícola patronal, que privilegia a plantação e agroindústria de monoculturas, como o milho e a soja; assim como a expansão do latifúndio fundiário e a apropriação de terras por parte dos grandes e médios agentes econômicos.

Ademais, ainda segundo Rodrigues, Rodrigues e Castro (2014), as consequências dessas políticas de investimentos territoriais continuam promovendo a concentração fundiária, deixando inúmeras populações completamente desamparadas, bem como uma série de conflitos territoriais entre os agentes ativos dentro desse processo. “Conflitos territoriais entre garimpeiros, latifundiários, indígenas e populações tradicionais; além da violação de direitos sociais e étnicos, como o resultado da ‘desterritorialização’ que atinge grupos de população tradicional, na extensão pan-amazônica” (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014, p. 130).

Tais políticas planejadas e mediadas pelo Estado ainda se somam a múltiplos conflitos e violências, por intensificar conflitos e gerar outros, face a uma série de concessões: i) de terras; ii) de permissão para aquisição e o arrendamento de imóvel rural por pessoa natural estrangeira; iii) de regularização fundiária para grandes agentes econômicos; e, iv) autorizações e incentivos fiscais (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019). Políticas planejadas e mediadas, aliás, que vem se renovando ou se reeditando, com a construção de uma agenda política estatal de infraestrutura para a Amazônia, desde a década de 2000 (CASTRO, 2017), a partir do alinhamento da importância de se inserir na era do livre comércio e do livre fluxo de capital (dois pilares do neoliberalismo): i) a necessidade de expandir as exportações primárias; ii) a dependência de investimentos estrangeiros (voláteis); e, iii) o consumo de bens de consumo importados (ANDRADE, 2022).

Porém, tudo isso vem promovendo, a partir da territorialização portuária (do setor do agronegócio), uma série de implicações no Baixo Tocantins.

IMPLICAÇÕES A TERRITORIALIZAÇÃO PORTUÁRIA NA AMAZÔNIA: DISPUTAS, CONFLITOS E RESISTÊNCIAS NO BAIXO TOCANTINS, ABAETETUBA - PA

Como pontuado anteriormente, a escalas políticas, de planejamentos, de ações e de espoliações são múltiplos e conexos (RODRIGUES, 2021). A PCP em Itaituba, Santarém, Barcarena, Santana, São Luís, Porto Velho e Manaus, compõe

uma rede sociotécnica, uma cadeia logística, rentista e espoliativa de territórios. Cadeia essa que não separa locais, lugares e lógicas capitalistas em tais regiões.

Os grandes agentes econômicos ligados ao agronegócio (juntamente com estados-nações, bancos, fundos, multinacionais e *tradings*) que avançam sobre o Baixo Tocantins, seja pela Cargill, seja pelo Grupo Atems ou o Grupo Minerva e *China Communications Construction Company* (esses dois últimos grupos na construção da Ferrovia Pará) vêm os “territórios (múltiplos) de vida” como uma zona cinza: vazia de pessoas, homogênea, funcional e mercantilizada.

Dialogando com Chandra (2015), qualquer ação que vise à transformação dessa lógica constitui uma ameaça à manutenção do poder. Em tempos neoliberais, contrahegemonias (resistências) passam a ser monitorados, intimidados, ameaçados e criminalizados. Por isso, faz parte também de discursos reguladores hegemônicos a marginalização dos processos de luta de resistência¹³ contrários à intervenção desenfreada, violenta e exploratória da Amazônia. E é nesse contexto ou configuração que vem se conformando uma série de disputas, conflitos e resistências, particularmente no Baixo Tocantins, em Abaetetuba.

DISPUTAS, CONFLITOS E RESISTÊNCIAS NO BAIXO TOCANTINS, ABAETETUBA - PA

O Baixo Tocantins¹⁴ é uma região síntese de pluralidades e diversidades amazônicas: culturais, de crenças, espiritualidades, sabores, cheiros e de pessoas. É também um exemplo de resistências históricas a projetos autoritários, desenvolvimentistas e colonialistas (a Revolta da Cabanagem é um exemplo cabal), que promoveram uma sequência continuada de desastres, crimes, violências e conflitos.

Projetos autoritários, por exemplo: a construção da hidrelétrica de Tucuruí e do Complexo Industrial portuário de Vila do Conde (RODRIGUES; HAZEU, 2019), que expulsaram, violentaram e contaminaram pessoas e povos tradicionais. Barcarena é palco (zona de sacrifício, de “violência lenta” e de “morte lenta”) histórico continuado principalmente de crimes ambientais cometidos pelos grupos Hydro/Alunorte e Imerys. Tais empresas que são responsáveis por mais de 21 desastres/crimes ambientais (RODRIGUES; LIMA, 2020).

Segundo Rodrigues (2021), a territorialização portuária na Amazônia vem promovendo um rastro de violações e violências:

Aliás, tais violações e violências que vêm se tornando um método, um padrão e uma racionalidade política, calcadas na sistemática “invisibilização” de povos, populações e comunidades, como ocorre, por exemplo, nos projetos portuários, em: Santana/AP e Itaituba/PA (Cianport), Santarém/PA (ATEM e EMBRAPAS), Rurópolis/PA (Louis Dreyfus, Cianport, Transportes Bertolini), Barcarena (Hidroviás do Brasil, Unitapajós e ADM), Ponta de Pedras e Rurópolis (Louis Dreyfus), São Luís (comunidade do Cajueiro)(WPR/China Communications Construction Company) e Alcântara/Maranhão (Grão-Pará Multimodal). Assim como cooptação de lideranças e produção de conflitos dentro das comunidades (RODRIGUES, 2021, p.337).

¹³ Resistir é suportar a condições contraditórias de vida cotidiana e agir com intenção e propósito suficientes para defender, negar e reverter mudanças nas relações e ações (correlações) de poder (CHANDRA, 2015).

¹⁴ O Baixo Tocantins está localizado na região Norte do Brasil e ao leste da Amazônia brasileira, na Amazônia Oriental. O Baixo Tocantins é composto por 11 municípios: Abaetetuba, Acará, Baião, Barcarena, Cametá, Igarapé-Miri, Limoeiro do Ajuru, Mocajuba, Moju, Oeiras do Pará e Tailândia.

Tais violações e violências são acompanhadas de: 1) (novas) desapropriações/expulsões em Barcarena, São Luís e Itaituba; 2) desmatamento; 3) despejo de soja e milho no rio Pará, em Barcarena, e farelo de soja, no rio Tapajós, em Itaituba; 4) proibição da atividade artesanal e econômica pesqueira, em Barcarena e Itaituba; 5) uso privado de ruas e estradas (Barcarena e Itaituba); 6) aumento da exploração sexual, tráfico de drogas e mobilidade do trabalho (e o estrangulando o setor educacional e de saúde); 7) criação de dependência de empregos temporários; 8) conflitos territoriais (familiares e entre comunidades); 9) especulação fundiária e imobiliária; 10) aumento da violência urbana. Todos esses elementos verificados em Itaituba e Barcarena, com a emergência dos “portos do agronegócio”, o campo do agronegócio (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019; RODRIGUES; HAZEU, 2019; RODRIGUES; LIMA, 2020).

Além disso, há um processo crescente de criminalização e intimidações, inclusive a pesquisadores(as). Segundo Rodrigues (2021):

Nessa esteira dessas práticas e apoio legitimatório do Estado brasileiro, vem se reverberando na Amazônia (em plena pandemia da Covid-19) discursos e práticas intimidatórias. Por exemplo, o tom intimidatório (de criminalização de pesquisadores, de “assédio processual”), do diretor da Cargill (Clythio Buggenhout) a pesquisadores(as), a partir do envio de e-mail, no dia 29 de março de 2021, endereçado à professora Dra. Rosa Acevedo Marin (UFPA/NAEA), em virtude do Seminário “Povos e Comunidades Tradicionais afetados pelas ilegalidades dos processos da Cargill Agrícola S.A. em Abaetetuba, Pará”, realizado no dia 01 de abril de 2021. O diretor assim escreveu: “A Cargill fez a aquisição do terreno de maneira regular”, repudiando “todas as acusações, manifestações ou alegações de ilegalidades que são manifestamente falsas e sem provas”, portando, cabendo processos jurídicos a quem afirma o contrário (RODRIGUES, 2021, p. 337).

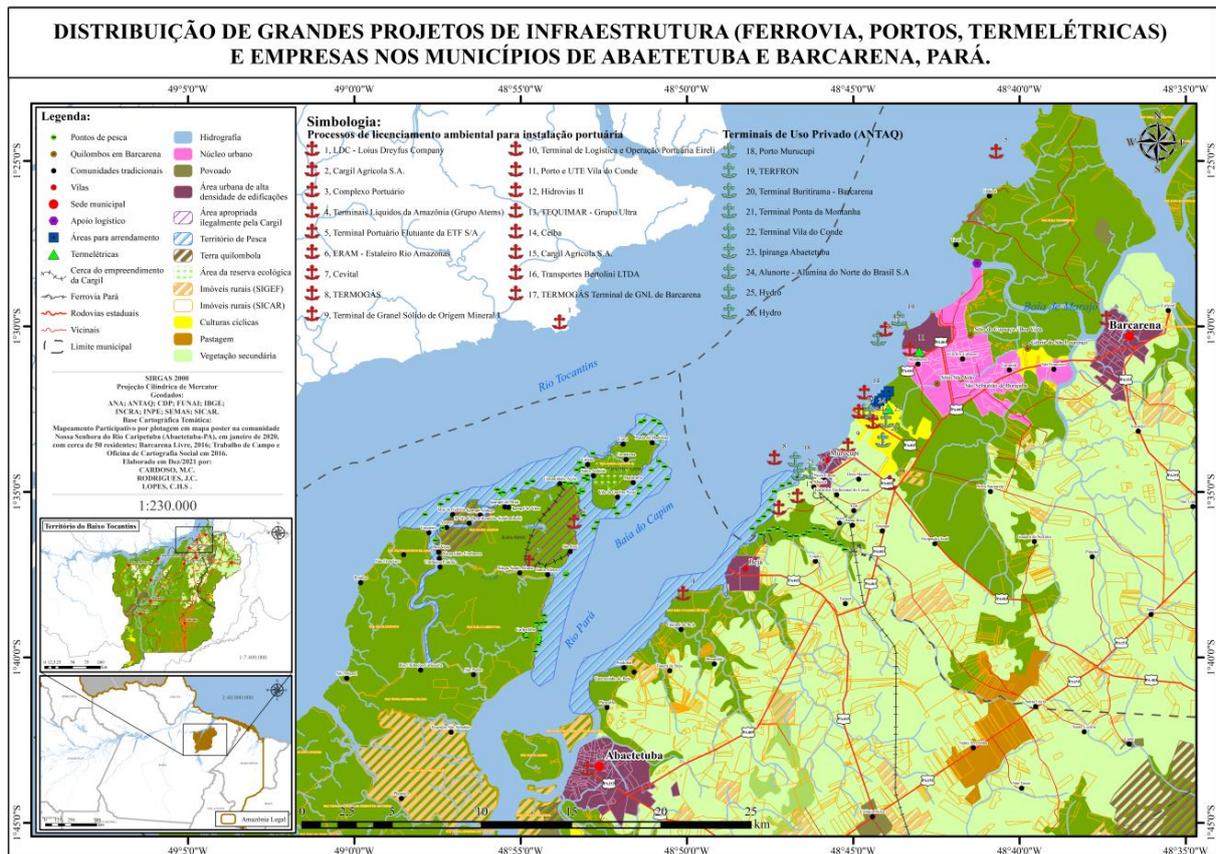
No Baixo Tocantins, intensificaram-se as disputas e conflitos territoriais. Isso ocorreu nos últimos cinco anos, face a mobilidades de capitais, grandes agentes econômicos, grandes projetos de infraestrutura (portuária) ligados ao agronegócio (RODRIGUES; LIMA, 2020). Entre tais mobilidades, o processo de organizações, mobilizações e estratégias de lutas frente à territorialização de agentes econômicos como, por exemplo, sobre a Cargill, em Abaetetuba (GONÇALVES; RODRIGUES; SOBREIRO FILHO, 2019; MESQUITA; ALVES, 2020; ABEL, 2021, 2022).

A multinacional Cargill possui um grande projeto portuário na ilha Xingu, referente à construção de um Terminal de Uso Privado (TUP Abaetetuba), orçado em aproximadamente 900 milhões de reais. Porém, o projeto é estruturado por inúmeras irregularidades de aquisição e regularização fundiária, uma delas a própria inserção dentro do Projeto de Assentamento Agroextrativista Santo Afonso, PAE Santo Afonso.

Cabe destacar que o projeto portuário Cargill e outros que começam a surgir paralelos e de forma sinérgica (como o porto de combustível do Grupo Atems) no município de Barcarena constitui a (com)formação de um parque industrial-logístico-portuário para movimentação de *commodities* agrícolas e minerais, sendo construído e planejado (Figura 2). Logicamente tal parque que está inserido e conexo a circuitos ou regimes produtivos-financeiros internacionais de *commodities* e a fontes especulativas, com aquisição ou com a produção de ativos, no caso: *commodities*, ações, títulos e projetos de infraestrutura planejados e em funcionamento

(RODRIGUES, 2021). Além da conexão dos territórios da vida à escala de ação e espoliação global corporativa, isto é, inserção à cadeia neoxtrativista de fluidez de *commodities*, dinheiro e riquezas privatizadas, a partir da sincronização territorial a regimes de acumulação (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019).

Figura 2. Mapa dos grandes projetos logísticos e portuários planejados em Abaetetuba - PA e Barcarena - PA



Fonte: Elaborado pelos autores, 2022

Toda essa territorialização hegemônica no Baixo Tocantins (Abaetetuba e Barcarena) vem se refletindo tanto em ameaças territoriais recentes quanto invisibilização e violação de direitos humanos de povos, comunidades e territorialidades tradicionais específicas (quilombolas, indígenas, ribeirinhos, pescadores, peconheiros, varzenteiros, erveiras e curandeiras). Há em curso (porém, com a reedição), sobretudo, de projetos portuários, lógicas e práticas coloniais, expropriações violentas capitalistas na Amazônia, que já foram observados e vivenciadas historicamente em Barcarena e Santarém. Todavia possuindo dinâmicas e interesses específicos e o envolvimento recente de muitas multinacionais e *tradings* (alinhado a bancos e fundos): ADM, Amaggi, Bunge, Cargill, LDC, Cianport, Caramuru Alimentos, Hidrovias do Brasil e Cevital.

No caso da Cargill, a maior multinacional agroalimentar do mundo, isso é visualizado em todos os efeitos territoriais, isto é, nas transformações no espaço urbano e agrário de Santarém e Itaituba, entre elas: i) irregularidades nas licenças ambientais e na aquisição de terras; ii) produção de conflitos, ameaças, violências, degradação ambiental, privatização de territórios (o rio, por exemplo), violações de

direitos humanos, étnicos e constitucionais (RODRIGUES, 2018a; RODRIGUES, 2021).

Ao mesmo tempo dessa territorialização portuária vem se operando inúmeras ações políticas de lutas e defesas territoriais a grandes projetos de infraestrutura, no Baixo Tocantins (2017 a 2021) (Quadro 1). Lutas e defesas territoriais que representariam desobediências/insubordinações, com contradiscursos e recusas públicas, por exemplo, a megaprojetos que ameacem ou coloquem em risco o modo de vida e territorialidades específicas (RODRIGUES; LIMA, 2020) e que vem emergindo em diversas partes do Brasil e do mundo. No caso em outras partes do mundo, é o caso, por exemplo, em Granadilla, na ilha de Tenerife (Ilhas Canárias, Espanha), na qual lideranças, populações em gerais e os movimentos sociais vêm respondendo a ações e práticas de destruição e mercantilização da natureza durante o desenvolvimento do megaporto (ARMAS-DÍAZ; SABATÉ-BEL, 2022).

Quadro 1. Ações políticas (atividades) de enfrentamento aos grandes projetos, no baixo Tocantins(2017 a 2021)

Atividades	Período de realização (mês e ano)
Curso sobre a convenção 169 da OIT	Novembro de 2017
Reprodução do curso sobre a convenção 169, nas comunidades ameaçadas	Dezembro de 2017
Preparo e envio de ofícios, solicitando o acompanhamento do NDDH – Defensoria Publica	Janeiro de 2018
Criação da Comissão Diocesana de enfrentamento aos grandes projetos	Fevereiro de 2018
Manifestação “1º Grito das Águas” – Comunidade Areia	Março de 2018
Pré – Grito dos/as Excluídos e Excluídas	Setembro de 2018
Audiência Pública na Câmara Legislativa de Abaetetuba	Outubro de 2018
I Seminário de Educação do Campo e Resistência dos Povos e Comunidades Tradicionais de Abaetetuba – PA	Novembro de 2018
Manifestação “2º Grito das Águas” – Guajará de Beja	Março de 2019
Manifestação contra a reunião da Cargill na Sede do Assentamento no Rio Caripetuba – Abaetetuba	Junho de 2019
Mobilização e manifestação contra a introdução de boias de ancoragem no furo do Capim	Fevereiro de 2021
Audiência com representantes do poder municipal de Abaetetuba para debater as violações ocasionadas por empresas do agronegócio nas comunidades tradicionais das Ilhas de Abaetetuba	Fevereiro de 2021
Petição solicitando a anulação de todos os atos administrativos encaminhados pela empresa Cargill a prefeitura de Abaetetuba	Fevereiro de 2021
Carta – Pública de denúncias sobre irregularidades do processo da Cargill	Fevereiro de 2021
Lançamento dos boletins informativos do Projeto Estratégias de Desenvolvimento, Mineração e Desigualdades CLUA	Fevereiro de 2021
Lançamento de Boletins informativos PAE – Santo Afonso (comunidades de Vilar e Moju)	Fevereiro de 2021
Seminário de povos e Comunidades Tradicionais afetados pelas irregularidades da Cargill	Abril de 2021
Visita de Delegação da Progressista Internacional (DI) na Comunidade Nossa Senhora de Nazaré do Rio Caripetuba – Abaetetuba	Agosto de 2021

Entrega de Dossiê de denúncias das Irregularidades da Cargill no Baixo Tocantins a Comitativa da Delegação Progressista	Agosto de 2021
Contestação do processo Administrativo no INCRA e SPU	Novembro de 2021
Audiência Pública na ALEPA: Discute os impactos de grandes projetos na região do Baixo Tocantins	Novembro de 2021
Reunião no MPPA com lideranças comunitárias das Ilhas de Abaetetuba	Novembro de 2021
Recomendação Nº 14/2021 da 4ª Promotoria de Justiça de Abaetetuba – PA (núcleo de meio ambiente e área agrária de Castanhal – PA)	Novembro de 2021
Criação do movimento “Frente em defesa dos territórios”	Novembro de 2021
Oitivas do Ministério Público nas Comunidades afetadas por violações da Cargill na Ilhas de Abaetetuba	Dezembro de 2021

Fonte: elaborado pelo primeiro autor do artigo, baseado na pesquisa participante.

Logicamente que todas essas ações políticas (estratégias de resistências), são formas de se impor e expor ou “*proponer y construir alternativas concretas frente al orden establecido, y por el otro, de confrontar y retar el aparato estatal en aras de buscar una transformación política*” (CEPEDA-MÁSMELA, 2015, p. 131). Tais ações políticas, de resistências a territorialização espoliativas, ligadas principalmente ao agronegócio e a megaprojetos, vêm se conformando em múltiplas ações, práticas e organizações que transbordam a produção de cartografia social (TELES; BASTOS, 2020).

Dentro desse confronto, em busca de transformação política e enfrentamento, territorialização violenta de grandes empreendimentos portuários em “territórios tradicionais”, veio ocorrendo outros atos de resistência (Figura 3). Esses atos de resistência, por exemplo, a tentativa da multinacional Cargill em viabilizar uma reunião preparatória para audiência pública, com a organização de uma oitiva na comunidade Nossa Senhora de Nazaré do Rio Caripetuba, no dia 16 de junho de 2019; mais especificamente nas instalações da sede do Projeto de Assentamento Agroextrativista, Ilha Caripetuba.

Ainda nesse ato, os gritos e as “linguagens de resistência” (MENEZES, 2008) eram de que a empresa estava promovendo uma invasão do território, pois a compreensão está no fato de que reuniões, oitivas ou quaisquer práticas, políticas ou ações que sejam ou estejam dentro e/ou envolvam territórios tradicionais são elementos jurídicos incoerentes, tendenciosos e violariam a convenção 169 da OIT, sobre a consulta prévia, livre e informada. Em virtude dessa “violação”, por parte da empresa, ribeirinhos/extrativistas bloquearam o acesso à comunidade, impedindo que a reunião e a oitiva acontecesse (Figura 3).

Figura 3. (a) Organização do ato e (b) “ocupação” do acesso à sede do PAE-Caripetuba



Fonte: Santos, 2019

Este ato apresentado pela Figura 3 se torna ainda mais representativo, pois possui inúmeros significados que permitem analisarmos o território a partir das vivências e aprendizagens territoriais adquiridas na realidade ribeirinha, onde o rio, ou, melhor, a água, “dita o ritmo das relações”. Nas fotos (Figura 3 – a e b), é possível observarmos homens, mulheres, jovens e idosos empenhados em defender toda espécie de vida: a vida humana, a vida aquática e sua reprodução e modo de vida.

Assim não somente se “envolvendo” com narrativas nacionais e regionais (WOODS, 2022), mas compreendendo por que lutam (FLETCHER, 2001): defesa territorial e de vida! Ao mesmo tempo contrapondo-se ao imaginário colonial (colonialidade) de que os nativos se tornaram a própria encarnação da desordem e simbolizariam seu próprio sofrimento moral, sua degradação física e seu mundo desordenado (MENEZES, 2008).

Tal compreensão se pauta na ideia de que o rio, por exemplo, seria a extensão do corpo da comunidade e dos povos tradicionais de Abaetetuba. Ao mesmo tempo a comunidade possuiria uma relação ontológica e sistêmica, de coesão social, expressão da memória coletiva e da identidade, isto é, a própria manutenção de práticas, costumes, crenças, tradições e identidades. E todas essas dimensões constituiriam suas territorialidades e o seu lugar de vida.

Tudo isso conformaria “visões de território” que se perfazem por uma espécie de reprodução social e existencial; e, o território enquanto natureza mãe, que concede alimento, bem-estar e existência social (RODRIGUES, 2020). Portanto, sendo diametralmente oposta a lógicas e tempos diferentes à região, que se pauta pela compreensão de território como “unifuncional”, utilitarista, mercantilista, privatizadora de espaços e territórios de vida (GONÇALVES; RODRIGUES; SOBREIRO FILHO, 2019), conseqüentemente o território que pode ser destruído, feito e removido (WOODS, 2022).

Segundo Laschefski (2011, p.129), “a luta pela apropriação da natureza não consiste na disputa por espaço meramente físico, livre de qualquer sentido. O conflito estabelece em torno de espaços preenchidos por diferentes significados culturais, ou seja, em torno dos territórios”. Assim tais atos de resistências exprimem defesa dos territórios e sua fonte de reprodução social material, econômica, simbólica, identitária, cultural, religiosa e cosmológica. Mas também a negação dos pressupostos de racionalidade instrumental capitalista de apropriação predatória da natureza e deslocar e espoliar pessoas e paisagens, para poder explorar ecossistemas, povos e trabalhadores (HERVEY, 2017).

Porém, na luta pela apropriação da natureza e de territórios há conflitos e processos de criminalização e intimidação. Criminalização em virtude dos atos de resistências a reunião preparatória para audiência pública (de uma oitiva) na comunidade Nossa Senhora de Nazaré do Rio Caripetuba. Os ribeirinhos sofreram tentativas de intimidação, já que houve a intimação de militantes ribeirinhos comparecerem na delegacia de polícia civil do município de Abaetetuba para prestarem esclarecimentos sobre o acontecido.

É notória e recorrente a tentativa de criminalização, intimidação e ameaça promovidos pelo setor neoextrativistas (SERAFINI, 2021), notadamente a militantes na Amazônia (como aqueles que não são cooptados), principalmente diante de um governo de cunho ultraconservador, antidemocrático, anti-ambiental e fascista de Jair Bolsonaro, como bem aponta Deutsch (2021) e Rapozo (2021). Tal situação e práticas recorrentes que se tornaram um método de supressão e asfixia a protestos e críticas. A criminalização, intimidações e ameaças passam a ser estratégia de silenciamentos e “morte simbólica” de defensores de territórios de vida.

Outro fato de grande proporção na luta em defesa desses territórios de vida aconteceu próximo à Ilha do Capim, em Abaetetuba, no dia 07 de janeiro de 2021, em pleno cenário de intensificações dos casos da pandemia de Covid-19 (Figura 4).

Figura 4: Atos de resistência de povos tradicionais contra a fixação de bóias do agronegócio



Fonte: Cardoso, 2021

Neste dia ocorreu a tentativa de fixação de bóias, que serviriam de apoio aos comboios de barcaças vindas de Miritituba/Itaituba– PA, com destino ao porto de Vila do Conde, em Barcarena. Essa luta territorial se realizou com um ato promovido por povos tradicionais (ribeirinhos, pescadores e quilombolas) e movimentos sociais que se mobilizaram e protestaram, por meio de cartazes, músicas de resistência, gritos. Além da promoção de um “trancaço” em volta das bóias e guindaste da empresa Norte Marine. Empresa responsável pela instalação das bóias a pedido da multinacional LDC.

Tal ato de resistência sem dúvida foi um “ato” de disputas (conflitos) pelo controle e a apropriação dos benefícios materiais e/ou produtos simbólicos do território, principalmente os padrões (“imaginários”) coloniais históricos na Amazônia: de “vazio demográfico”, “territórios improdutivos”, “seres primitivos” e “desenvolvimento atrasado” (CASTRO, 2017; RODRIGUES; LIMA, 2020).

Cabe destacar que na área denominada “Furo do Capim”, onde a Cargill pretende implantar seu porto (onde ocorreu a tentativa de inserir as bóias) há mais de 50 pesqueiros¹⁵. Porém, ao redor da Ilha do Capim, são utilizados mais de 120 pesqueiros por pescadores diariamente. Apenas os pescadores da Ilha do Capim capturam em média 80 toneladas de peixe por ano destas zonas de pesca, que beneficia mais 188 famílias de pescadores artesanais.

As Figuras 3 e 4 anteriores não expressam apenas a luta pela liberdade de pescar, de se alimentar, de circular, de se reproduzir, de viver, de manter crenças, saberes, culturas e principalmente vidas nesses territórios; mas também a quebra da metáfora colonial de corpos dóceis e limitados de experiências e saberes, isto é, natureza ou condição do que o outro é um espaço vazio, desprovido de conhecimentos e pronto a ser preenchido pelo saber e cultura ocidental.

Tais resistências dos “territórios tradicionais” (povos tradicionais), é, sobretudo, da insistência do mundo “colonial” transportar práticas, lógicas e saberes ditos civilizados e superiores, como se povos tradicionais vivessem nas trevas da ignorância e do não desenvolvimentismo (MENEZES, 2008) e que precisariam de ordens e regimes soberanos para sobreviverem (PRASSE-FREEMAN, 2020).

¹⁵ Pesqueiros são locais de pesca onde ocorre maior concentração de peixe.

Concordamos com Rodrigues, Rodrigues e Lima (2019), que avaliam essa forma de territorialização dos grandes projetos como um processo de produção e apropriação do espaço geográfico, a partir da integração dos mercados, da produção e das finanças, como também a instauração de uma nova divisão territorial do trabalho e o acirramento de assimetrias e desigualdades no espaço mundial. Constituinte um processo de territorialização do capital (com uso da “violência extrativa”¹⁶), já que o capitalismo depende da exploração da terra e da expansão geográfica para sua reprodução e acumulação.

Ademais, ainda segundo os autores citados anteriormente, as consequências dessas políticas de investimentos territoriais continuam promovendo a concentração fundiária, deixando inúmeras populações completamente desamparadas, bem como uma série de conflitos territoriais, entre eles, com “garimpeiros, latifundiários, indígenas e populações tradicionais; além da violação de direitos sociais e étnicos, como o resultado da ‘desterritorialização’ que atinge grupos de população tradicional, na extensão pan-amazônica” (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014, p. 130).

Os “portos do agronegócio” (RODRIGUES; RODRIGUES; LIMA, 2019) constituem a monopolização do território por parte de empresas de comercialização que, embora não atuem diretamente no campo, regem a produção no campo, subordinando a mão de obra trabalhadora, assim como contaminando a produção do campo, a partir do uso e imposição de práticas e lógicas capitalistas. Assim grandes empresas vão monopolizando a circulação de mercadorias, sem ter a necessidade de territorializar os monopólios em todas as partes do território (OLIVEIRA, 2015).

As políticas territoriais estatais não apenas replicam e incentiva essas lógicas, mas também contribuem para reduzir o território (territórios múltiplos de vida) a “territórios de projetos”, dos quais grupos hegemônicos se apropriam de pontos específicos do espaço para realizar grandes empreendimentos, consórcios, para uso corporativo e privatizações de territórios, cujo interesse único é a ampliação e acúmulo de capital, desconsiderando os interesses múltiplos de diversos segmentos sociais sobre os territórios (RODRIGUES et al., 2020).

Com relação ao município de Abaetetuba trata-se de mais uma situação, conflituosa, e no mínimo polarizadora. De um lado, os agentes do agronegócio (que inclui o Estado) e povos tradicionais, que possuem expectativas, aspirações e tradições de luta historicamente específicas (ABEL, 2021). Tal polarização se expressa ainda mais com a publicação, em março de 2021, da Carta Pública, assinada por mais de 49 associações e organizações, destacando todas as irregularidades e a incorporação fundiária ilegal promovida pela multinacional Cargill no PAE Santo Afonso e as afetações a terras tradicionalmente ocupadas no município de Abaetetuba, estado do Pará; e, tendo o Estado como espoliador protagonista e legitimatório.

A carta denuncia ao empreendimento da Cargill afirma a compra e regularização ilegal de mais de 496,9 hectares¹⁷, já que essa área pertencente ao PAE Santo Afonso. Cabe destacar que o PAE Santo Afonso foi instituído por meio da Portaria INCRA nº 37, de 28 de novembro de 2005, publicada no Diário Oficial da União nº 229, seção 1, página 110. A área do PAE Santo Afonso é de 2.705,6259 hectares, na Ilha do Xingu. Tal situação representa uma política de violências, de

¹⁶ Para Serafini (2021), violência extrativista é definida como a combinação de diferentes formas de violência exercida sobre territórios e povos racializados e de gênero (seus corpos e suas culturas), decorrente e com o propósito de perpetuar o modelo extrativista. Está enraizado nas zonas de extração, mas sua lógica se estende para além disso.

¹⁷ Essa área do empreendimento da Cargill consta no Estudo de Impacto Ambiental (EIA).

expropriações da terra e violação dos direitos de quilombolas, ribeirinhos, pescadores e extrativistas que ocupam e preservam suas terras, culturas e tradições no Baixo Tocantins, em Abaetetuba. Sendo também uma antiga prática de roubo, chamada de *grilagem* – uma forma ilegal de apropriação de terras por meio da falsificação (ou criação de) de títulos de propriedade (SPADOTTO et al., 2021).

A multinacional Cargill tem como objetivo instalar o empreendimento portuário sem, no entanto, sem respeitar a consulta prévia, livre e informada de povos e comunidades tradicionais e seus protocolos comunitários (GONÇALAVES; RODRIGUES; SOBREIRO FILHO, 2019; TELES; BASTOS, 2020), cujo território físico pertence por direito a essas populações, por possuírem título de posse (MONTEIRO; VASCONCELOS; TRECCANI, 2019) – salientando que o título de posse é um ato administrativo de exclusividade e responsabilidade do Estado e que foi concretizado. Cabe destacar ainda que esse empreendimento da Cargill, aliás, configura-se e se insere no *Global Land Grabbing* (GLG), do *Commons grabbing* (DELL'ANGELO et al, 2021), uma espécie de usurpação e roubo de territórios coletivos e tradicionais, com violação do direito do povo à “soberania permanente sobre os recursos naturais” (JURKEVICS, 2022), sobre seu(s) território(s) e sobre autonomia territorial.

O GLG seria regimes territorialmente coloniais-capitalistas, que a governança democrática da terra e territórios é obstruída e usurpada. A usurpação principalmente quanto à participação em atividades como zoneamento, uso da terra, regulação da propriedade e gestão ambiental (JURKEVICS, 2022) e sua relação territorial sistêmica, de interdependência com a natureza. Por fim, o GLG é a apropriação privada-espoliativa, como forma de conexão a cadeia de valores, mercadorias e financeirização de territórios, conseqüentemente, na melhoria da fluidez: de informações, produção, circulação, e, logicamente, de lucros.

Os 496,9 hectares que consta no EIA/RIMA da Cargill, na Ilha Xingu, em Abaetetuba,

[...] sobrepõem a área de uso coletivo dos povos e comunidades tradicionais assentados no PAE Santo Afonso, titulado provisoriamente concedido através do Contrato de Concessão de Uso (CCU), do Programa Nacional de Reforma Agrária – PNRA do INCRA. Portanto, reitera-se que a ilha Xingu localizada em área de várzea, banhada por águas de um rio federal é reconhecida constitucionalmente como dominialidade da União, não podendo assim constar no mapa como propriedade privada da empresa norte americana Cargill Agrícola S.A. (TELES; BASTOS, 2020, p. 155-6).

Toda área do empreendimento da Cargill é de dominialidade da União e consta dentro do PAE Santo Afonso, portanto o documento e a regularização fundiária realizada pela empresa constituem um documento ilegal e fraudulento. Além disso, é inviável e violadora de direitos humanos, já que a instalação do empreendimento acarreta violação dos direitos, ao infringir diversas legislações nacionais e internacionais, entre elas: a Convenção 169, a Constituição Federal de 1988, o Decreto nº 591/1992; o Decreto nº 10.088, de 2019, a violação da Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (Decreto nº 6.040/2007).

Cabe ainda assinalar que no julgamento da Ação de Direta de Inconstitucionalidade (ADI), n. 4269, relativa à Lei 11.952/2009, do qual foi firmado o entendimento de que a regularização de terras ocupadas por quilombolas ou povos tradicionais não pode ocorrer em nomes de terceiros. Por fim, conforme o Plano de

Utilização, pactuado entre os assentados do PAE Santo Afonso e o INCRA, validado pela Portaria nº 75, de 22 de agosto de 2007, publicado no DOU nº 189, seção 1, p. 98, de 01 de outubro de 2007, fica expressamente vedada à instalação de empreendimentos industriais.

O que temos assistido em Abaetetuba - PA e outras localidades do “Arco Norte” (RODRIGUES, 2021) é uma imposição de uma agenda e de uma política (econômica) hegemônica, de uso corporativo dos territórios amazônicos. Constituindo-se de sistemáticas “violências extrativas”, com ataque a territórios de coletivos – com retrocessos nas pautas arduamente conquistadas, que impõem uma lógica colonial, rentista, desterritorializante e utilitarista sobre outros tempos, territórios e territorialidades específicas assim como a aniquilando ao direito a terra e a moradia a amplas camadas populares da sociedade, nos meios urbanos e rurais.

Tais conflitos e mudanças, por sua vez, não são restritas a paisagens, ou a noção orgânica de território, mas dizem respeito às transformações nas relações sociais, na natureza, no meio ambiente, nas formas de atividades econômicas e organizações políticas. O conflito em curso face a territorialização portuária, no caso, do agronegócio (sua cadeia e regimes de valores) na Amazônia e no Baixo Tocantins, não se restringem apenas a materialidade concreta de uso coletivo do território, mas também a produção ideológica e a apropriação simbólica do território, assim como reconhecimento e respeito de identidades, pertencimentos e direitos dos povos tradicionais decidirem seu caminhos e seus projetos territoriais¹⁸.

E é dentro dessa situação e contexto que os povos tradicionais que vivem em constante ameaça, como assinala ainda na Carta Pública de denúncia à multinacional Cargill:

Questionados sobre o suposto “desenvolvimento” que megaprojetos trazem para as “regiões”, quilombolas, pescadores e extrativistas sentem medo de perder suas casas e meios de sustento, além de temor de perderem seus filhos para as drogas e a prostituição, pois isso tudo vai aumentando com a chegada de novas pessoas naquela área, ou seja, a luta dos povos e comunidades tradicionais é pelo equilíbrio e manutenção do seu território.

Todas essas ameaças e resistências alinham-se à questão e a formação territorial, e às múltiplas formas de organização e reprodução, que possuem no seu escopo histórico amazônico a materialização da conflitualidade inerente aos processos do capitalismo, conseqüentemente, aos processos de luta por terra no Brasil. Mas também refletem e são produtos de questionamentos a políticas meramente reformistas e compensatórias - que (também) se pautam pela criminalização dos movimentos sociais e de resistências - do qual a própria criminalização advem de ações e narrativas hegemônicas que necessitam serem disputadas sutilmente e legitimadas sistematicamente para o uso corporativo do território (RODRIGUES, 2020).

¹⁸ Conforme destaca a Convenção 169, da OIT: 1. Artigo 7º: 1 - Os povos interessados deverão ter o direito de escolher suas, próprias prioridades no que diz respeito ao processo de desenvolvimento, na medida em que ele afete as suas vidas, crenças, instituições e bem-estar espiritual, bem como as terras que ocupam ou utilizam de alguma forma, e de controlar, na medida do possível, o seu próprio desenvolvimento econômico, social e cultural. Além disso, esses povos deverão participar da formulação, aplicação e avaliação dos planos e programas de desenvolvimento nacional e regional suscetíveis de afetá-los diretamente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na Amazônia as políticas nacionais de infraestrutura historicamente construíram o imaginário de símbolo, signo e representação (de chegada finalmente) de desenvolvimento econômico e social, como também um mecanismo ou “recurso estratégico” para atrair desembarques de investimentos e assim retirar o Brasil do caos e de crises econômicas.

Tais políticas (e imaginários) são visualizadas por meio dos investimentos em infraestrutura portuária na Amazônia, nos últimos cinco anos. Além de uma série de projetos logísticos e portuários planejados e ligados, sobretudo, ao agronegócio, com alinhamentos a bancos, multinacionais, fundos e estados-nações (RODRIGUES, 2021).

A “região” do Baixo Tocantins constitui fonte de atenção e ações, mobilizadas pelos setores públicos e privados. Vem se operando um processo de organização e ordenamento territorial que imprime (impõe) sobre “territórios tradicionais” lógicas e relações hegemônicas coloniais-capitalistas, promovendo série de implicações: ameaças territoriais, conflitos e disputas territoriais e violação de direitos humanos, como identificado no artigo.

Além disso, “houve” a emergência de resistências em decorrência de disputas de “lógicas capitalistas” e “lógicas territoriais”, principalmente em Abaetetuba. Resistências que seriam atos políticos contra-hegemônicos a conformações e deformações territoriais, socioambientais e tradicionais. Entre elas a de estabelecer e instigar em territórios e povos tradicionais: a produção de novos desejos, necessidades (de cunho material) e novas temporalidades, de espaços-tempos de realização da vida e mercantilização e privatização de territórios coletivos (RODRIGUES, 2020).

Tal configuração confirma que a Amazônia passa a ser palco e protagonista (Zona Exploradora) de políticas neoextrativistas, coloniais, imperialistas e espoliativas, porém possuindo algumas variáveis singulares: i) o Estado brasileiro torna-se um “jogador-participante”, incitador do rentismo e do parasitismo financeiro e de viés autoritário e antidemocrático, além de violador de direitos humanos; ii) o imperativo do “produtivismo”, da competitividade e da fluidez de mercadorias (informações) são mais intensos e articulados entre multinacionais, bancos e fundos. Tendo os espaços agrários e territórios tradicionais como os mais atingidos e mais cobiçados por tal imperativo, sob a máscara neoextrativista progressista populista¹⁹.

O artigo além descrever e analisar territorializações, principalmente do agronegócio na Amazônia brasileira e seu avanço para o Baixo Tocantins busca dialogando com o estudo de Gonçalves, Rodrigues e Sobreiro Filho (2019), poder: “evidenciar experiências de resistência que são pouco publicizadas, até mesmo por uma questão de estratégia de luta (e de não criminalização em face da expansão ultraconservadora e fascista que “retoca” e/ou tempera a política neoliberal financeirizada)”. Porém, ao descrever e publicizar as lutas e conquistas há a

¹⁹ Para Andrade (2022), o Neoextrativismo refere-se a uma forma de extrativismo do século XXI, que é marcada por um novo sistema estatal de gestão do setor extrativo. Os estados-nações construíram uma agenda política e econômica como forma de promover o dinamismo econômico, por meio de um modelo de desenvolvimento centrado em recursos e liderado pela exportação de commodities. O neoextrativismo na América Latina aumentou as receitas do Estado e ampliou sua capacidade de redistribuição de renda, porém deixou um rastro de devastação socioecológica, de violência e conflitos territoriais. A expansão e a reprodução da acumulação baseada em recursos refletiram e reforçaram: i) uma dependência histórica calcada na extração de recursos naturais e da exportação de *commodities*; e, ii) a invenção de outras formas espoliativas sistemáticas de grupos capitalistas sobre a sociedade e a natureza; tornando o neoextrativismo como uma forma de extrativismo mais perversa e agressiva da história (ANDRADE, 2022).

possibilidade de oxigenar lugares, outras lutas, mobilizações, organizações e estratégias de resistência, principalmente no contexto que a Amazônia vive, de uma agenda ultraconservadora e populista neoextrativista, do qual Amazônia e sua exploração seriam capazes de resolver diversas crises: econômica, climática, geopolítica e socioambiental.

AGRADECIMENTOS

As Coordenações das comunidades de Caripetuba, Santo Afonso (Xingu), São José, Igarapé Villar, Igarapé Areia e Santo Antônio (Capim). Também as entidades parceiras: Paróquia das Ilhas, Cáritas Diocesana Dom Ângelo Frosi, Fase Amazônia, APAASA (Associação do Assentamento Agroextrativista Santo Antônio II da Ilha do Capim), Conselho Tutelar Rural, AMIA (Associação dos Moradores da Ilhas de Abaetetuba). A Universidade Federal do Pará (UFPA) e especialmente ao Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária (PRONERA), pela oportunidade de formação superior em Geografia, do primeiro autor do artigo. Além da Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (FAPESPA) - pela Bolsa de Pós-Doutorado ao segundo autor do artigo - que contribuiu financeiramente na elaboração desse artigo.

REFERÊNCIAS

ABEL, Matthew. Transnational Grain Trade Threatens Brazil's Amazon. **NACLA Report on the Americas**, v. 53, n. 1, p. 26-31, 2021.

ABEL, Matthew. Merchants of the north: Infrastructure and indebtedness along Brazil's Amazon estuary. **Economic Anthropology**, v, 1, p, 1-10, 2022.

ANDRADE, Daniele. 'Export or die': the rise of Brazil as an agribusiness powerhouse. **Third World Thematics**, v. 1, p. 653-672, 2016.

ANDRADE, Daniele. Neoliberal extractivism: Brazil in the twenty-first century. **The Journal of Peasant Studies**, v. 1, p. 1-10, 2022.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Instalações portuárias do Arco Amazônico contribuem com movimentação de 258,5 milhões de toneladas para o comércio exterior brasileiro**. Disponível em: <<https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/instalacoes-portuarias-do-arco-amazonico-contribuem-com-movimentacao-de-258-5-milhoes-de-toneladas-para-o-comercio-exterior-brasileiro>>. Acesso em: 21 jul. 2021a.

ANTAQ - - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Escoamento de soja e milho para exportação pelo Arco Norte cresceu 10,8% no primeiro semestre. Disponível em: <<https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/escoamento-de-soja-e-milho-para-exportacao-pelo-arco-norte-cresceu-10-8-no-primeiro-semester>>. Acesso em: 21 jul. 2021b.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Painel de monitoramento de instalações privadas**. Disponível em: <<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiaMGlxODNhNzAtY2RkNi00YTgwLTlmNGltZDFmYTVmZjY2YWWM2liwidCI6IjhlNTdmNzI3LTBINWUtNDEzMCM04ZTI0LTJkNWY3YzhjMzhmNiJ9>>. Acesso em: 22 jul. 2021c.

ARMAS-DÍAZ, Alejandro; SABATÉ-BEL, Fernando. Struggles on the Port of Granadilla: Defending the right to nature. **Territory, Politics, Governance**, v. 10, n. 2, p. 256-276, 2022.

CASTRO, Edna. Amazônia na encruzilhada: saque colonial e lutas de resistência. In: CASTRO, Edna Maria Ramos (Org.). **Territórios em Transformação**: saberes, rupturas e colonialidade. Belém: NAEA/UFPA, 2017. p. 19-48.

CASTRO, Edna Maria Ramos et al. Megaprojetos e novos territórios do capital: infraestrutura de transporte e portuária na Amazônia. In: CASTRO, Edna; FIGUEIREDO, Silvio (Orgs.). Sociedade, **campo social e espaço público**. Belém: NAEA, 2014. p.12-42.

CELLARD, André. A análise documental. In: POUPART, Jean et al. (Orgs.). **A pesquisa qualitativa**: enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 295-316.

CEPEDA-MÁSMELA, Yamile Carolina. **Resistencias contra el neoliberalismo**: entre lo local y lo global. Tese (Doutorado em Ciência Política) - Universidad de los Andes, Bogotá, 2015.

CHANDRA, Uday. Rethinking subaltern resistance. **Journal of Contemporary Asia**, v. 45, n. 4, p. 563-573, 2015.

DELL'ANGELO, Jampel et al. Commons grabbing and agribusiness: violence, resistance and social mobilization. **Ecological economics**, v. 184, p. 107004, 2021.

DEUTSCH, Sierra. Populist authoritarian neoliberalism in Brazil: making sense of Bolsonaro's anti-environment agenda. **Journal of Political Ecology**, v. 28, n.1, p. 1-22, 2021.

FLETCHER, Robert. What are we fighting for? Rethinking resistance in a Pewenche community in Chile. **The Journal of Peasant Studies**, v. 28, n. 3, p. 37-66, 2001.

GONÇALVES, Osmana Dias; RODRIGUES, Jondison Cardoso; SOBREIRO FILHO, José. Marés das rebeldias em Abaetetuba: dos rios da existência à resistência dos territórios na Amazônia paraense, Baixo Tocantins. **Revista Tamoios**, v. 15, n. 1, p. 80-103, 2019.

HALL, Ruth et al. Resistance, acquiescence or incorporation? An introduction to land grabbing and political reactions 'from below'. **Journal of Peasant Studies**, v. 42, n. 3-4, p. 467-488, 2015.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. Boitempo Editorial, 2017.

JURKEVICS, Anna. Land Grabbing and the perplexities of territorial sovereignty. **Political Theory**, v. 50, n. 1, p. 32-58, 2022.

LASCHEFSKI, Klemens. Licenciamento e Equidade Ambiental: As racionalidades distintas de apropriação do ambiente por grupos subalternos. In: ZHOURI, Andrea. (Org.). **As Tensões do Lugar**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011. p. 21-60.

LEFF, Enrique. Encountering political ecology: epistemology and emancipation. In: BRYANT, Raymond L. (Ed.). **The International Handbook of Political Ecology**. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2015. p. 44-56.

LESUTIS, Gediminas. Infrastructural territorialisations: Mega-infrastructures and the (re) making of Kenya. **Political Geography**, v. 90, p. 1-11, 2021.

MENESES, Maria Paula. Corpos de violência, linguagens de resistência: as complexas teias de conhecimentos no Moçambique contemporâneo. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 80, p. 161-194, 2008.

MESQUITA, Jaqueline Raquel Cardoso; ALVES, Lívia de Freitas Navegantes. Territorialização do agronegócio no estuário amazônico e re-existência camponesa: estudo de caso na Ilha do Capim, Abaetetuba/PA. **Revista Internacional Interdisciplinar INTERthesis**, v. 17, p. 01-18, 2020.

MONTEIRO, Aianny Naiara Gomes; VASCONCELOS, Tatiane Rodrigues; TRECCANI, Girolamo Domenico. Impasses e desafios da regularização fundiária para comunidades tradicionais na Amazônia. **Retratos de Assentamentos**, v. 22, n. 2, p. 39-62, 2019.

OLIVEIRA, Ariovaldo. A mundialização do capital e a crise do neoliberalismo: o lugar mundial da agricultura brasileira. **GEOSP**, v. 19, n. 2, p. 228-244, 2015.

PRASSE-FREEMAN, Elliott. Resistance/refusal: Politics of mano euvre under diffuse regimes of governmentality. **Anthropological theory**, v. 1, p. 1-26, 2020.

RAPOZO, Pedro. Necropolitics, State of Exception, and Violence Against Indigenous People in the Amazon Region During the Bolsonaro Administration. **Brazilian Political Science Review**, v. 15, n. 2, p. 1-25, 2021.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. **O Estado a Contrapelo**: lógica, estratégia e efeitos de complexos portuários no Oeste do Pará. 2018. 383f. Tese (Doutorado em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2018a.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. O Arco Norte e as políticas públicas portuárias para o Oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. **Revista NERA (UNESP)**, v. 21, n. 42, p. 202-228, 2018b.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. Conflitos Territoriais na Amazônia Oriental, Oeste do Estado do Pará: duas situações distintas, mas a mesma lógica imperativa. **Revista Cerrados**, v. 18, n. 02, p. 474-511, 2020.

RODRIGUES, Jondison Cardoso. O projeto arco norte na Amazônia e a sua relação com o agronegócio. **Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, v. 23, p. 317-351, 2021.

RODRIGUES, Jondison Cardoso; HAZEU, Marcel. Projetos de infraestrutura, desastres e indicativos para novos desastres em Barcarena, Pará, Brasil. **DRd - Desenvolvimento Regional em debate**, v. 9, p. 818-838, 2019.

RODRIGUES, Jondison Cardoso; LIMA, Ricardo Angelo Pereira. Grandes projetos de infraestrutura na Amazônia: imaginário, colonialidade e resistências. **Revista NERA (UNESP)**, v. 51, n. 23, p. 89-116, 2020.

RODRIGUES, Jovenildo Cardoso; CASTRO, Edna. Transporte hidroviário, portos e terminais interiores na Amazônia brasileira: uma análise sobre seus papéis na política pública territorial. **Geo UERJ**, v. 1, n. 25, p.115-137, 2014.

RODRIGUES, Jovenildo Cardoso; LIMA, Ricardo Angelo Pereira. Portos do agronegócio e produção territorial da cidade de Itaituba, na Amazônia paraense. **Geosul**, Florianópolis, v. 34, n. 71, p. 357-381, 2019.

RODRIGUES, Jondison Cardoso et al. Produção territorial portuária na Amazônia: ajustes, ordenamentos e práticas espaciais face a produção do complexo portuário de Santana, Amapá, Brasil. **Revista Tamoios**, v. 16, n. 3, p. 85-113, 2020.

SERAFINI, Paula. Extractivist violence and the COVID-19 conjuncture. **Journal of the British Academy**, v. 9, n. 5, p. 95-116, 2021.

SPADOTTO, Bruno Rezende et al. Unpacking the finance-farmland nexus: circles of cooperation and intermediaries in Brazil. **Globalizations**, v. 18, n. 3, p. 461-481, 2021.

TELES, Eliana; BASTOS, Nelson R. Territórios em resistência: a cartografia social das ilhas do Baixo Tocantins na rota dos grandes empreendimentos. In: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno et al. (Orgs). **Megaproyectos, actos de Estado, pueblos y comunidades tradicionales**. Cali: Programa Editorial Universidad Autónoma de Occidente, 2020.

THIOLLENT, Michel. **Metodologia da pesquisa-ação**. São Paulo: Cortez, 2011.

WOODS, Orlando. A harbour in the country, a city in the sea: Infrastructural conduits, territorial inversions and the slippages of sovereignty in Sino-Sri Lankan development narratives. **Political Geography**, v. 92, p. 1-10, 2022.