



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA E ANTROPOLOGIA
MESTRADO EM SOCIOLOGIA E ANTROPOLOGIA

KARINA CUNHA PIMENTA

**O RIO QUE EMBAÇOU NO HORIZONTE: NARRATIVAS E PERCEPÇÕES SOBRE
OS IMPACTOS URBANOS DA CONSTRUÇÃO E OPERAÇÃO DO TERMINAL DA
CARGILL EM SANTARÉM - PA**

BELÉM-PA
2025

KARINA CUNHA PIMENTA

**O RIO QUE EMBAÇOU NO HORIZONTE: NARRATIVAS E PERCEPÇÕES SOBRE
OS IMPACTOS URBANOS DA CONSTRUÇÃO E OPERAÇÃO DO TERMINAL DA
CARGILL EM SANTARÉM - PA**

Dissertação apresentada como requisito final para a obtenção do título de Mestre em Sociologia e Antropologia, com concentração em Antropologia, pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA) da Universidade Federal do Pará.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Freire da Silva

BELÉM-PA
2025

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

P644r Pimenta, Karina Cunha.
O rio que embaçou no horizonte : narrativas e percepções sobre os impactos urbanos da construção e operação do terminal da Cargill em Santarém - Pa / Karina Cunha Pimenta. — 2025.
154 f. : il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. Carlos Freire da Silva
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-
Graduação em Sociologia e Antropologia, Belém, 2025.

1. Transformações de Paisagens. 2. Narrativas. 3.
Memórias. 4. Santarém. 5. Tapajós. I. Título.

CDD 301

KARINA CUNHA PIMENTA

O RIO QUE EMBAÇOU NO HORIZONTE: NARRATIVAS E PERCEPÇÕES SOBRE OS IMPACTOS URBANOS DA CONSTRUÇÃO E OPERAÇÃO DO TERMINAL DA CARGILL EM SANTARÉM - PA

Dissertação apresentada como requisito final para a obtenção do título de Mestre em Sociologia e Antropologia, com concentração em Antropologia, pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA) da Universidade Federal do Pará.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Freire da Silva

Data de aprovação: 27/02/2025

Banca Examinadora

Prof. Dr. CARLOS FREIRE DA SILVA - Orientador PPGSA/UFPA
Presidente da Banca Examinadora

Profª. Dra. LUCIANA CARVALHO - Examinadora PPGSA/UFPA
Membro Interno

Prof. Dr. FLAVIO LEONEL ABREU DA SILVEIRA - Examinador PPGSA/UFPA
Membro Interno

Profª. Dra. LUCYBETH CAMARGO DE ARRUDA - Examinadora PPGAA/UFOPA
Membro Externo

*Ao rio Tapajós, suas margens e toda vida que
dele pulsa.*

AGRADECIMENTOS

Me sinto grata por todas as descobertas e caminhos que segui durante a minha trajetória acadêmica. E principalmente a todas as decisões que julguei serem o melhor para mim e que me trouxeram até esse momento de finalização de uma pesquisa que me constituiu como pessoa ao passo que foi sendo construída.

Agradeço o apoio de minha família, que mesmo sem entender muito bem minhas escolhas e caminhos, nunca deixaram de ajudar da maneira que podiam. À minha avó, Maria Leonice Cunha, por sempre procurar estar presente em minha vida, deixando transparecer seu amor e cuidado. À minha mãe, Marileuda Cunha, que nunca deixou de acreditar em mim e me incentivar a continuar estudando, não importa as dificuldades que estávamos passando. Me manter viva e acreditando com certeza foi um dos seus grandes trabalhos. Aos meus irmãos, Luiz Felipe Vieira e Fernanda Vieira, os quais nunca foram poupados e desde sempre tiveram que escutar qualquer tipo de resumos sobre teorias antropológicas e textos acadêmicos que eu estivesse estudando ou que havia chamado minha atenção, além de curiosidades antropológicas que eu achava o máximo comentar com a justificativa de que assim eu aprenderia melhor.

Agradeço às companheiras de vida que a graduação em Antropologia me proporcionou, as quais seguem caminhando comigo apesar da distância física: Emylle Maia, meu apoio e suporte onde quer que eu esteja, companhia para rir e chorar, é muito bom crescer contigo; Thaís Oliveira, minha maior incentivadora do universo e pessoa favorita, que nosso encontro siga sempre bom.

Agradeço a Talita Baena, que me buscou no barco vindo de Santarém, sendo a primeira pessoa que me recebeu na cidade, além de me ajudar durante a mudança dos meus móveis. Agradeço a Regina Teodósio e seus filhos, por terem me recebido em sua casa nas semanas iniciais do mestrado.

Agradeço a Lara Vaz e João Vitor Daltro pelo acolhimento desde o primeiro momento que eu pus os pés em Belém, espero que vocês saibam que esse apoio e acolhimento inicial foi essencial para eu aguentar a carga dos primeiros meses longe de casa, tentando me acomodar em uma nova cidade até então desconhecida. Agradeço por todas as conversas, as risadas, filmes, séries e comidas deliciosas que compartilhamos.

Agradeço aos meus amigos de Santarém, os quais o encontro é sempre um carinho: Rafaela Maciel, Andreza Viana, Thiago Andrey, Debs Marcião, Jessica Miranda, Hillary Paschoal, Missy David, Ernan Costa, Vanessa Campos, entre muitos outros. Obrigada por

sempre acreditarem que eu conseguiria, pela compreensão e o carinho, isso também tem um pouco de vocês.

Agradeço aos meus amigos da história: Alice Lacerda, Laura Pimentel e Maria Eduarda Goés. Obrigado pela escuta, a paciência em me ouvir durante o processo seletivo do doutorado e as cervejas dos últimos meses.

Agradeço aos meus colegas da turma de mestrado de 2023, em especial a Rafaela Aimê, Monica Oliveira e Cintia de Sousa, pelas conversas sobre os textos antes das aulas e os comentários em relação à pesquisa no decorrer dos semestres.

Agradeço aos professores Lucybeth Arruda e Miguel Aparício, os quais me orientaram durante a construção do Trabalho de Conclusão de Curso do Bacharelado em Antropologia da Universidade Federal do Oeste do Pará, cujo texto serviu como ponto de partida para o projeto da dissertação de mestrado. Sou muito grata pelas aulas, orientações e os encaminhamentos de pesquisa durante a graduação, que contribuíram para o bom desdobramento desta dissertação.

Pelas orientações concedidas ao longo desses dois anos de mestrado, agradeço ao Professor Carlos Freire da Silva. Sou grata ainda pela sua compreensão e seu compromisso com uma orientação ímpar, bem como o compartilhamento de experiências acadêmicas e saberes no âmbito de pesquisas urbanas.

Agradeço às professoras, Luciana Carvalho e Katiane Silva, pelas contribuições na banca de qualificação, seus comentários e apontamentos me trouxeram a essa versão da pesquisa. Agradeço ao professor Flávio Silveira, pelas suas contribuições à pesquisa durante a disciplina Estudos em Antropologia: memória, paisagem e imaginário, que sem dúvida frutificaram nos capítulos desta dissertação. Agradeço a professora Telma Amaral, pelas correções e apontamentos durante a disciplina Seminário de dissertação, os quais foram de grande ajuda tanto no fechamento dos capítulos dessa dissertação quanto para conseguir lidar com os prazos do programa.

Agradeço aos meus interlocutores moradores do bairro do Laguinho e aos artistas de Santarém que se disponibilizaram a participar da pesquisa mesmo sem ter muita certeza para onde isso se encaminhará. Obrigada à: Andrew Salgado, Keké Bandeira, Noranathan Guimarães e Priscila Castro. Meus agradecimentos também se estendem à pesquisadora Lila Bemerguy, seu estudo serve como inspiração para mim desde a graduação e com sorte pude contar com sua contribuição neste trabalho.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia e Sociologia

(PPGSA/UFPA), aos professores e às disciplinas essenciais que me guiaram na construção dessa dissertação. À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Se eu não tivesse sido contemplada com a bolsa, provavelmente não teria cursado o mestrado em Antropologia na cidade de Belém, dessa forma, a bolsa foi fundamental para a minha trajetória e permanência na academia, pois o auxílio financeiro da bolsa de estudos possibilitou que eu me dedicasse integralmente às atividades do PPGSA.

E, por fim, agradeço aos que, de alguma forma, contribuíram para que eu chegasse até esse momento de escrita do agradecimento de uma dissertação de mestrado, e que se estenderá ao doutorado. Essa dissertação é fruto de muito trabalho e apoio, e sou muito grata a todos que fizeram parte dessa jornada!

RESUMO

Este trabalho investiga os impactos urbanos da instalação e operação do terminal da Cargill em Santarém (PA), focando nas transformações socioambientais resultantes dessa intervenção e na experiência vivida pelos moradores da cidade. A pesquisa surgiu a partir de uma abordagem etnográfica iniciada em 2017, com o objetivo de compreender as mudanças nas paisagens urbanas, a partir das narrativas de moradores que, antes da instalação do terminal, viviam na antiga praia da Vera Paz e foram deslocados para o atual bairro do Laguinho. A partir dessa perspectiva, busca-se refletir sobre os efeitos da extinção desse espaço de lazer e sociabilidade, ampliando a análise para as dinâmicas econômicas do agronegócio, a expansão da monocultura da soja e os impactos decorrentes de grandes projetos de infraestrutura. Com base em uma metodologia qualitativa, a pesquisa utiliza narrativas orais, relatos de vida, entrevistas, poemas, canções e análise de documentos para explorar como as transformações causadas pelo terminal da Cargill moldaram novas formas de sociabilidade e resistência. A dissertação questiona como os processos de exploração econômica alteram a dinâmica urbana e ambiental, abordando não só as consequências econômicas, mas também os impactos sobre o sensível e as subjetividades dos moradores. A pesquisa também destaca a reconfiguração do sensível, simbolizada pela extinção da antiga praia da Vera Paz, e como isso representa um cerceamento do direito à cidade, revelando um processo de aceleração das violências socioambientais, invisibilizadas pela mídia, e propõe um olhar interdisciplinar sobre as questões urbanas na Amazônia, integrando dimensões emocionais e culturais frequentemente negligenciadas, visando abrir caminho para investigações mais profundas sobre as paisagens amazônicas e as novas formas de luta e pertencimento que emergem desses conflitos socioambientais.

Palavras-chave: Transformações de Paisagens; Narrativas; Memórias; Soja; Santarém; Tapajós.

ABSTRACT

This study investigates the urban impacts of the installation and operation of the Cargill terminal in Santarém, Pará (Brazil), focusing on the socio-environmental transformations resulting from this intervention and the lived experiences of the city's residents. The research emerged from an ethnographic approach initiated in 2017, aiming to understand changes in urban landscapes through the narratives of residents who, prior to the terminal's installation, lived in the former Vera Paz beach area and were displaced to the current Lagunho neighborhood. From this perspective, the study reflects on the effects of the eradication of this leisure and sociability space, expanding the analysis to the economic dynamics of agribusiness, the expansion of soy monoculture, and the impacts of large infrastructure projects. Based on a qualitative methodology, the research employs oral narratives, life histories, interviews, poems, songs, and document analysis to explore how the transformations caused by the Cargill terminal have shaped new forms of sociability and resistance. The dissertation interrogates how processes of economic exploitation reshape urban and environmental dynamics, addressing not only economic consequences but also impacts on the "sensible" (affective, sensory, and symbolic dimensions) and the subjectivities of residents. The study also highlights the reconfiguration of the "sensible," symbolized by the disappearance of the former Vera Paz beach, and how this represents an infringement on the right to the city. It reveals an acceleration of socio-environmental violence, rendered invisible by mainstream media, and proposes an interdisciplinary lens for analyzing urban issues in the Amazon, integrating emotional and cultural dimensions often neglected in such debates. Ultimately, this work aims to pave the way for deeper investigations into Amazonian landscapes and the new forms of struggle and belonging emerging from these socio-environmental conflicts.

Keywords: Landscape Transformations; Narratives; Memories; Soybean; Santarém; Tapajós.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Imagem 1 - Vista da cidade de Santarém, pelo rio Tapajós em 1953

Imagem 2 - Grande estrutura portuária em meio ao rio

Imagem 3 - Embarcações de pequeno porte em contraste com a estrutura da Cargill ao fundo

Imagem 4 - Trajeto da Cargill a comunidade Tabocal entre os municípios de Belterra e Mojuí dos Campos

Imagem 5 - Vista do terminal da Cargill coberto em fumaça na orla de Santarém, às 15h da tarde do dia 27 de agosto

Imagem 6 - Gato morador do Bosque

Imagem 7 - Coroa de areia da Vera Paz

Imagem 8 - Barracas na praia da Vera Paz

Imagem 9 - Vera Paz em 1970

Imagem 10 - Vista das praias do antigo bairro aldeia em 1899

Imagem 11 - Vera Paz, em 1996

Imagem 12 - Frente de Santarém em 1947, ao fundo a praia da Vera Paz

Imagem 13 - Terminal avançando sobre o rio

Imagem 14 - Filhos de Dona Ninita na Vera Paz em 1979

Imagem 15 - Moradores do Laguinho comendo peixe assado na praia

Imagem 16 - Família do seu Carlão brincando de bola nas águas do rio Tapajós

Imagem 17 - Cartão postal de Santarém, ao fundo a antiga praia da Vera Paz em 1968

Imagem 18 - Vista aérea do Cais do porto em 1974

Imagem 19 - Registro do céu visto da orla da cidade

Imagem 20 - Vista aérea em época de cheia onde hoje se situa o bairro do Laguinho, 1957

Imagem 21 - Vista aérea terminal da Cargill

Imagem 22 - Dona Ninita após lavagem de roupa na beira da praia

Imagem 23 - Miss eleita após o desfile na festa junina

Imagem 24 - Concurso de miss na festa junina da paróquia Santo Antônio

Imagem 25 - Campeonato de futebol na Vera Paz

Imagem 26 - Seu Carlão exibindo o troféu com mais de dois metros

Imagem 27 - Bosque Vera Paz em 2021

Imagem 28 - Antigo trapiche no Bosque Vera Paz, o qual pegou fogo e hoje não existe mais

Imagem 29 - Mapa da expansão da área urbana de Santarém, de 1940 - 1994

Imagem 30 - Ritual indígena em homenagem aos parentes em frente aos portões da Cargill, na faixa que se encontra a esquerda da foto lê-se “o sangue e o sonho dos antepassados permanecem em nós”

Imagem 31 - Placa do Bosque Vera Paz e a base da polícia militar ao fundo

Imagens 32 a 36 - Trajeto Br 163-Tabocal

Imagem 37 - Porto de Santarém

Imagem 38 - Área às margens da Br-163 em Santarém

Imagem 39 - Máquina fazendo colheita

Imagem 40 - Faixa no ato do I Acampamento Santarém território indígena

Imagem 41 - Dois irmãos brincam de soltar papagaio em faixa de areia na orla da cidade

Imagem 42 – Canoas de tamanhos variados em frente a estrutura do terminal

Imagem 43 – Mulher saindo em uma bajara em direção ao outro lado do rio

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABIOVE Associação de Indústrias Brasileiras de Óleos Vegetais
ANEC Associação Brasileira dos Exportadores de Cereais
ANTAQ Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BASA Banco da Amazônia S/A
BEC Batalhão de Engenharia e Construção
BNDES Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CDP Companhia Docas do Pará
CEAPAC Centro de Apoio a Projetos de Ação Comunitária
CIT Centro de Informações Turísticas
CPEA Centro Paulista de Estudos Agropecuários
CPT Comissão Pastoral da Terra
DNPM Departamento Nacional de Pesquisa Mineral
EIA Estudo de Impacto Ambiental
EMBRAPA Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
ENID Eixos Nacionais de Integração e desenvolvimento
ETC Complexos de Estações de Transbordo de Carga
FAOR Fórum da Amazônia Oriental
FDA Frente em Defesa da Amazônia
GDA Grupo em Defesa da Amazônia
GTA Grupo de Trabalho da Amazônia
GTS Grupo de Trabalho da Soja
IBAMA Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICBS Instituto Cultural Boanerges Sena
ICMBio Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IFC International Finance Corporation
IIRSA Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
INCRA Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
MME Ministério de Minas e Energia
MTV Movimento Tapajós Vivo
OIT Organização Internacional do Trabalho
PAA Programa de Antropologia e Arqueologia

PAC Programa de Aceleração do Crescimento

PcD Pessoa com Deficiência

PIL Programa de Investimento em Logística

PIN Plano de Integração da Amazônia

POLAMAZÔNIA Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia

PPGSA Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia

PPI Programa de Parcerias de Investimentos

PRODECER Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados

PROTERRA Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste

RADAM Projeto Radar da Amazônia

RIMA Relatório de Impacto Ambiental

SEMMA Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Santarém

SINOP Sociedade Imobiliária do Noroeste do Paraná

STTR Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Santarém

SUDAM Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

TUPS terminais portuários privados

UES União dos Estudantes de Ensino Superior de Santarém

UFOPA Universidade Federal do Oeste do Pará

SUMÁRIO

1 CAMINHOS NO TAPAJÓS	14
1.1 COMO CHEGUEI AQUI	19
1.2 OS TRÊS MOMENTOS DA PESQUISA	24
1.3 SOBRE A ARTICULAÇÃO ENTRE MEMÓRIA E PAISAGEM	33
2 VOZES QUE VEM DO RIO: A POÉTICA NAS PAISAGENS DE BEIRADA	45
2.1 MEMÓRIA COMO EVOCAÇÃO DE IMAGENS QUE MARCAM	50
2.2 A POÉTICA NAS PAISAGENS MOCORONGAS	52
2.3 NOVAS PERCEPÇÕES SOBRE A RELAÇÃO COM O RIO	59
3 O ENCONTRO DO RIO COM A RODOVIA	70
3.1 AS POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO PARA A AMAZÔNIA	73
3.2 ENTRE A PRAIA DA VERA PAZ E O TERMINAL	83
3.3 OS CONFLITOS DURANTE A INSTALAÇÃO DO TERMINAL	92
4 PAISAGENS DA SOJA	107
4.1 A SOJA EM SANTARÉM	112
4.2 A DINÂMICA DA CIRCULAÇÃO DE GRÃOS	125
4.3 OS MOVIMENTOS DE LUTA	137
CONSIDERAÇÕES FINAIS	143
REFERÊNCIAS	149

1 CAMINHOS NO TAPAJÓS



Imagem 1 - Vista da cidade de Santarém, pelo rio Tapajós em 1953

Fonte: autor desconhecido



Imagem 2 - Grande estrutura portuária em meio ao rio

Fonte: acervo Bárbara Vale (2020)



Imagem 3 - Embarcações de pequeno porte em contraste com a estrutura da Cargill ao fundo

Fonte: Acervo Bárbara Vale (2020)

Minha vida começou em frente ao rio Trombetas¹, e só foi possível através dos caminhos que dele se abrem. Nasci em Oriximiná², e desde criança vivi em meio aos rios, seja indo para a casa da minha avó paterna no lago do Sapucaá nas férias escolares e fins de semana prolongados, ou conhecendo as cidades vizinhas com minha família, viajar de barco para mim é uma realidade corriqueira desde que me entendo por gente³. Em 2009, subi o rio e fui fazer morada no Tapajós, o encantamento por essas águas foi se construindo desde então.

No livro *Futuro ancestral*, Ailton Krenak escreve sobre a necessidade de “reflorestar nossos imaginários” (p. 70, 2022), pois por meio disso, quem sabe conseguiríamos nos reaproximar de uma poética de urbanidade que devolvesse a potência da vida. Para reflorestar o imaginário seria necessário reintroduzir em nosso terreno mental a diversidade, a poética, a espiritualidade e a interconexão com a Terra e os seres vivos. Partindo disso, penso na possibilidade de acessar os *rios de memórias* do Oeste do Pará, manifestando a vontade de sonhar e ter esse sonho como ato político baseado nas lutas dos moradores e moradoras, povos e comunidades urbanas e rurais de Santarém.

O termo *rios de memórias* parte de uma metáfora que descreve como rios são profundamente entrelaçados com a história, a identidade e a memória dos grupos que o vivenciam. Esses rios não são apenas corpos d'água, mas também espaços carregados de significados culturais, onde as histórias e tradições são preservadas e passadas de geração em geração. Em muitas culturas, especialmente na Amazônia, os rios atuam como arquivos vivos, testemunhando acontecimentos históricos e práticas cotidianas, conectando o passado ao presente.

As memórias dos povos, comunidades e moradores do norte do Brasil estão, muitas vezes, vinculadas a esses rios, que guardam não apenas os relatos históricos, mas também os saberes e as vivências que definem a identidade do lugar. O conceito também pode ser interpretado de maneira crítica, especialmente quando consideramos os impactos negativos de transformações ambientais, como a poluição e a construção de hidrelétricas, que apagam ou

¹ O rio Trombetas é um curso de água que banha o estado do Pará. Seus afluentes são o rio Cafuini, que nasce na Guiana, e o rio Anamu, que nasce na fronteira da Guiana com o Suriname.

² Oriximiná é pertencente à Região Geográfica Intermediária de Santarém, no Baixo Amazonas. Possui uma população estimada de 68.294 habitantes (2022), distribuídos em uma área de 107.613,838 km² de extensão territorial, sendo assim o segundo maior município em área do estado do Pará, superado apenas pelo município de Altamira. O município limita-se com dois estados brasileiros (Roraima e Amazonas) e com dois países (Guiana e Suriname).

³ No norte, o uso da expressão “desde que me entendo por gente” remete a ideia de quando começamos a perceber as coisas à nossa volta e a lembrar delas posteriormente.

alteram essas memórias. Assim, a preservação dos rios torna-se uma luta não só pela conservação do meio ambiente, mas também pela proteção da memória e da identidade cultural das populações que dependem deles.

Os rios presentes nas paisagens do norte do país ganham destaque como marca constituinte das memórias e do imaginário das populações que habitam em suas beiradas. Assim, para compreendermos as dinâmicas de transformações das paisagens em Santarém, é preciso também compreender o significado que os moradores carregam em si através de suas percepções e narrativas, procurando contribuir para o entendimento da relação que essas pessoas estabelecem com o rio e seus entornos.

O rio Tapajós, recebeu seu nome por conta do povo guerreiro que durante anos dominou as suas margens e lutou contra as primeiras expedições espanholas e portuguesas na região (Nimuendajú, 1953; Harris, 2015). Este rio desperta no imaginário a curiosidade pela história dos povos que aqui passaram, inspirando artistas de diversas áreas, dando nome a movimentos culturais e de luta pela sua preservação, carregando consigo o sentimento de pertencimento à terra.

No município de Santarém, a vida cotidiana nos leva aos rios, seja como via de acesso, fonte de renda ou inspiração. Porém, entre o vai e vem de pessoas e produtos, assistimos também o completo descaso, falta de saneamento básico e os impactos do capital, desenhado pelo cerco do avanço dos cultivos de grãos no planalto santareno⁴, grãos que escoam nos portos que avançam sobre os rios, transformando as paisagens de toda uma vida.

A cidade, situada na confluência dos rios Tapajós e Amazonas, possui uma história marcada pelo embate da chegada dos movimentos coloniais e missionários e as culturas locais, moldando uma dinâmica complexa de ocupação e transformação ao longo dos séculos. Antes da chegada dos europeus, a região era habitada pelos Tapajó, uma sociedade organizada, conhecida por práticas agrícolas avançadas e pela produção de cerâmica refinada, considerada um legado cultural único.

Durante o período colonial serviu como base para o desenvolvimento de diferentes produtos da região, como as drogas do sertão, o látex e a juta. Dessa forma, a cidade ganhou certa centralidade tanto econômica quanto política no decorrer de sua estruturação, sendo essa forjada intensamente pelo processo de conquista e exploração europeia do século XVI.

⁴ O Planalto Santareno é uma área de terras altas e argilosas de grande potencial agrícola localizada entre os municípios de Santarém, Mojuí dos Campos e Belterra, no oeste do Pará.

Com a chegada dos colonizadores portugueses no século XVII, liderados por Pedro Teixeira, e dos missionários jesuítas em 1661, a sociedade tapajônica sofreu um processo de dominação territorial e cultural. A missão Nossa Senhora da Conceição, criada pelos jesuítas, tornou-se um instrumento de conversão religiosa e controle político, integrando os indígenas ao modelo colonial através de práticas forçadas e exploração econômica.

Paralelamente, fortalezas como a do Tapajós consolidaram o poder militar português, enquanto produtos como cacau e guaraná tornaram-se centrais na economia regional. Segundo Costa, T. (2012, p. 51), o espaço amazônico era organizado a partir de estratégias de dominação e controle do território, que teve como base a edificação de fortes, desempenhando as funções de defesa, penetração e conquista política do espaço regional. E ainda, a criação de aldeias missionárias, sobre as quais as ordens religiosas possuíam total controle social e econômico.

Já na segunda metade do século XVIII, a missão se tornou vila, e há um acentuamento na diferenciação do espaço e no processo de miscigenação, de um lado ficavam os portugueses e seus descendentes, e de outro os indígenas. O impacto da colonização foi profundo, apesar disso, vestígios arqueológicos, como a cerâmica e as terras pretas, indicam a resiliência das práticas tapajônicas e sua influência duradoura. Em 22 de junho de 1661, com a elevação de Santarém à categoria de cidade pelo padre jesuíta português João Felipe Bettendorf, a região se firmou como um importante pólo comercial, inicialmente com o extrativismo e, posteriormente, com a agricultura e o comércio fluvial.⁵

Na segunda metade do século XIX, destacou-se como pioneira ao receber imigrantes norte-americanos após a Guerra Civil dos EUA (1861-1865). Em 1867, famílias sulistas, como a de R.J. Rhome – que construiu o primeiro barco a vapor da Amazônia, o Taperinha –, instalaram-se na região, impulsionando a agricultura e a indústria, legando sobrenomes como Riker e Rhome à população local (Rego, 2022).

O ápice veio com o ciclo da borracha, quando a cidade se tornou um entreposto comercial crucial. Projetos como Fordlândia (1926) e Belterra (1934), de Henry Ford, apesar de malogrados economicamente, modernizaram a infraestrutura e atraíram mão de obra nordestina, fortalecendo a urbanização. Com o declínio da borracha, a economia estagnou até

⁵ Em 2022, organizações indígenas locais, como o Conselho Indígena Tapajós e Arapiuns (CITA), questionaram essa narrativa colonial, ressaltando que a data simboliza a chegada dos colonizadores e apaga milênios de presença indígena na região. Durante o aniversário de 361 anos da cidade (20 a 25 de junho de 2022), o CITA organizou o primeiro Acampamento Santarém Território Indígena, um ato político para reivindicar o reconhecimento da história ancestral dos povos originários e contestar a visão eurocêntrica que desconsidera a ocupação pré-colonial do território.

a introdução da juta pelo japonês Kotaro Tuji, cuja fábrica Tecejuta (1951) gerou empregos em massa, especialmente para mulheres, e garantiu autossuficiência nacional na produção até ser suplantada por fibras sintéticas.

Paralelamente, entre as décadas de 1940 e 1950, a exploração madeireira respondeu por cerca de 50% das exportações locais, complementada por cultivos como sementes oleaginosas (usadas em cosméticos), arroz e algodão, que dinamizaram a economia regional (AMORIM, 1999). Esses ciclos, embora efêmeros, moldaram a identidade econômica de Santarém, reforçando seu papel como polo estratégico na Amazônia.

No início do século XX, Santarém possuía apenas dois bairros os quais constituíam a cidade, o bairro da Aldeia e o da Prainha. Com o crescimento da área urbana, esses dois bairros se subdividiram dando origem a outros, o bairro da Aldeia foi o que mais cresceu e se subdividiu, dele vieram os bairros de Fátima, Aparecida, Rodagem, Liberdade, Caranazal, Salé e Laguinho. O naturalista e explorador inglês Henry Bates descreve o que viria a se tornar a área do porto da seguinte maneira:

Estava situada após “dois laguinhos”, com uma “praia plana e coberta de árvores, que formam um belo bosque. Depois desse bosque há um trecho de praia arenosa; o terreno ali é alto e rochoso, e o cinturão de mata que margeia o rio é muito mais largo nesse trecho do que em outros lugares. Finalmente, depois de se contornar um escarpado penhasco, alcança-se a enseada de Mapiri” (Bates, 1979 [1876]).

Segundo Alves (2012), esses “laguinhos” eram poços rasos que se uniam durante o período de cheia do rio e a mata descrita por Bates constituía-se de vegetação antropogênica que ocupava a orla da cidade. Portanto, a formação histórica da cidade é dividida em duas fases, a inicial entre os séculos XVI e XVII, havia os contatos coloniais pautados na dominação indígena e, a segunda, relativa à formação urbana, a qual foi definida por relações sociais pautadas na segregação sociocultural.

A partir da década de 1960, a região do Baixo Amazonas passa a ser alvo das políticas desenvolvimentistas implementadas pelo governo federal naquele período. Neste processo de expansão urbana grandes projetos de infraestrutura foram feitos na região, a exemplo da implantação de aeroportos, rodovias, hidrelétricas e portos. Houve também a criação de pólos de desenvolvimento criados e fomentados pelo Estado brasileiro, a exemplo do Trombetas e do Tapajós. A abertura da rodovia BR-163 conectou áreas importantes de produção agrícola e de elevado potencial ligando Santarém a Cuiabá, assim como se tornou o próprio vetor da expansão agrícola da soja na Amazônia, em conjunto com a Transamazônica.

Santarém, portanto, se situa em posição estratégica na logística do escoamento da soja na região que se configurou como maior vetor de expansão da monocultura nos últimos anos.

1.1 COMO CHEGUEI AQUI

Os caminhos que percorri por Santarém a partir do meu ingresso na graduação em Antropologia na Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA), me levaram a esse tema de pesquisa antes mesmo de perceber que estava envolta na questão. Por meio da universidade, desde 2015 participo de eventos onde colegas indígenas, quilombolas e militantes de movimentos sociais pautam a importância de manter o rio Tapajós vivo. Assim como hoje, a grande ameaça para o rio e para as populações locais são os grandes projetos, usinas hidrelétricas, mineração, e o agronegócio. Contra esse destino marcado, há muitos anos essas populações lutam à sua maneira e com as armas que têm ao seu alcance.

A pesquisa originou-se de uma inquietação pessoal, fomentada por questionamentos acerca dos impactos sofridos pelos moradores do bairro do Laginho com a extinção da antiga praia da Vera Paz e a construção e operação do terminal graneleiro da multinacional Cargill. Nesse contexto, o interesse maior da continuação da pesquisa para o mestrado vem no sentido de ampliar a perspectiva do impacto, partindo do terminal instalado em uma área urbana, o qual transforma a dinâmica da cidade através da logística aplicada para a produção e exportação de grãos, até a busca pela compreensão das narrativas daqueles que se encontram nas margens, sejam elas de rios, lagos, portos, terminais, rodovias, campos de soja ou do amparo por meio das políticas do estado.

Com isso, procuro construir uma narrativa sobre as transformações forçadas que ocorrem em diversas dimensões, sejam elas sociais, econômicas, ecológicas ou relacionadas às subjetividades. Trata-se de uma disputa em que, de um lado, está o discurso de progresso e desenvolvimento, sustentado pelos grandes investimentos do mercado internacional, que se sobrepõe às formas de vida locais no Baixo Amazonas, apagando-as, extinguindo sua diversidade e até mesmo sua existência, cercando-as de futuras ruínas. Por outro lado, está a luta pela preservação dos territórios e do rio Tapajós vivo, como uma forma de garantir alguma possibilidade de futuro tanto para os humanos quanto para os não-humanos.

Em seu livro *Monoculturas da Mente*, Vandana Shiva (2003) procura mostrar que as monoculturas ocupam primeiramente a mente e depois são transferidas para o solo. As monoculturas mentais geram modelos de produção como progresso, crescimento e melhoria.

Segundo a perspectiva da mentalidade monocultural, a produtividade e as safras parecem aumentar quando a diversidade é eliminada e substituída pela uniformidade. Porém, segundo a perspectiva da diversidade, as monoculturas levam a um declínio das safras e da produtividade. São sistemas empobrecidos, qualitativa e quantitativamente. Também são sistemas extremamente instáveis e carecem de sustentabilidade. As monoculturas disseminam-se não por aumentarem a produção, mas por aumentarem o controle. A expansão das monoculturas tem mais a ver com política e poder do que com sistemas de enriquecimento e melhoria da produção biológica (Shiva, 2003, p. 17).

Shiva aponta para a operação do sistema do saber enquanto sistema do poder, a partir da análise de intensas transformações que operam no mundo contemporâneo e o modelo monocultural de desenvolvimento que vem dominando tanto os processos de produção em escala mundial, quanto o pensamento humano.

Para ela, atualmente há uma luta entre a diversidade natural e as monoculturas impostas pelos sistemas de produção humanos, que ocasiona o desaparecimento do saber local por meio do contato com o saber ocidental dominante, levando ao surgimento da mentalidade monocultural. Na mentalidade monocultural os rios e as florestas perdem seu valor de entidades vistas como possuidores de valor próprio com suas diversidades, passando a serem reduzidas ao valor comercial de exploração.

Portanto, as monoculturas mentais decorrem de processos de colonização, que destroem a diversidade e os saberes locais. Havendo assim a necessidade de democratizar os saberes como forma de superação do universalismo abstrato que explora a floresta e os rios, a restauração dos valores locais, culturais ou tecnológicos e dos modos de viver tradicionais contra a prepotência destrutiva das monoculturas ocidentais (Shiva, 2003, p. 81).

Segundo Anna Tsing (2019), explorar formas de habitar exige a apreciação das paisagens como ferramentas analíticas que nos permitem pensar por meio de várias escalas, dos tempos passados ao tempo atual. Para pensar o momento que estamos vivenciando, a autora sugere a imagem do sistema de plantation como objeto privilegiado de reflexão, expandindo seu uso para além dos sistemas agrícolas, pois também passaria a ser um signo colonial e parte máquina, que ao se expandir acaba com a diversidade local, consumindo-a.

Sendo assim, a diversidade enquanto maneira de pensar e enquanto maneira de viver, é necessária para superar o empobrecimento gerado pelas monoculturas, pois os sistemas modernos, nascidos de uma cultura dominadora e colonizadora acabam por ser também colonizadores. O desaparecimento do saber local acaba ocorrendo de várias maneiras, entre elas, a negação de sua existência. Assim, a correlação entre o saber e o poder é inerente ao

sistema dominante pois está associado a valores baseados no poder que surgiu com a ascensão do capitalismo.

A principal questão é demonstrar a importância de se problematizar a dimensão urbana nos processos de exploração e conflitos associados ao agronegócio. Pois trata-se de uma dimensão indivisível dos impactos ao meio ambiente que também engloba diversos outros aspectos que carecem de discussão, tanto em relação ao que já ocorreu quanto ao que se vive agora. Desta forma, é possível pensar os conflitos contemporâneos e as relações com os processos históricos de dominação, visto que a vida das pessoas vai construindo o caminho da cidade e nesse percurso muitas relações/conexões são apagadas e silenciadas.

Estudar o urbano é estudar também a violência da luta de classes (Corrêa, 1995), se tornando necessário refletir e analisar as estratégias e narrativas de dominação, pois falar de paisagem é falar de política e na região do baixo amazonas as populações urbanas e rurais têm seus modos de vida, conhecimentos tradicionais, cosmovisões e modos de fazer arte como instrumentos de luta política.

Esta dissertação está centrada na análise abrangente de um amplo conjunto de materiais e dados construídos durante o período de 2017 a 2024, combinando diversos locais de campo na cidade de Santarém, inicialmente focando na área correspondente ao bairro do Laginho, onde está instalado o terminal da Cargill. Ao buscar-se compreender as narrativas e percepções dos moradores da área urbana frente às transformações relacionadas a perpetuação do monocultivo da soja, formula-se a pergunta central desta pesquisa: quais os impactos socioambientais das transformações de paisagens em Santarém causados pela instalação e operação do terminal da Cargill?

Neste movimento, o objetivo geral desta pesquisa é compreender através das narrativas de moradores da área urbana de Santarém quais os impactos socioambientais das transformações de paisagens em Santarém causados pela instalação e operação do terminal da Cargill.

A partir do que já venho explorando nos últimos anos, proponho como objetivos específicos: i) descrever como se dava o uso do espaço urbano da cidade de Santarém através dos relatos de vida e das fotografias dos moradores e frequentadores da Antiga Praia da Vera Paz antes do funcionamento do terminal; ii) identificar por meio de uma contextualização histórica as transformações das paisagens ligadas a monocultura da soja a partir da aplicação dos chamados “projetos de desenvolvimento para a Amazônia”; iii) descrever o funcionamento da dinâmica em torno dos portos da área urbana de Santarém, e como isso

impacta e se conecta com a própria dinâmica da cidade; v) identificar quais as estratégias de enfrentamento e os movimentos de resistência a essas transformações das paisagens e suas modificações nos modos de uso do território.

Esta pesquisa é uma etnografia escrita através de dados construídos em campo durante minha graduação e mestrado em antropologia, buscando aprofundar a análise e complementar fontes, entre elas: narrativas orais, relatos de vida, entrevistas, letras de poemas e canções, análises de documentos de acervos públicos e fotografias (acervo pessoal e público). Essa abordagem possibilita a análise dos significados, crenças e valores presentes nas narrativas dos interlocutores e nos elementos presentes nas fotografias coletadas.

Ademais, o trabalho de campo e a construção da etnografia são embasados na ótica dos estudos de uma Etnografia da duração⁶ (Eckert e Rocha, 2000, 2003, 2010, 2013) em diálogo com as memórias e imaginários dos moradores de Santarém (PA).

o trabalho do antropólogo, na produção de uma etnografia da duração, tem por desafio acompanhar os deslocamentos (nos espaços vividos, nos tempos lembrados etc.) dos habitantes de uma grande metrópole aos confins das experiências nela vividas, que ultrapassam até mesmo suas referências históricas e geográficas mais ontológicas, mais concretas e palpáveis (Eckert; Rocha, 2013).

Este sendo um deslocamento até certo ponto hermético, pois inscreve o etnógrafo em seu ofício de olhar (observar), escutar e descrever (Cardoso de Oliveira, 2000) ações e narrativas, sendo esta a chave interpretativa fundamental dos territórios da vida urbana, nas modernas sociedades complexas – que se caracterizam por descontinuidade de universos simbólicos, fragmentação de papéis sociais, heterogeneidade de ethos e visões de mundo (Rocha e Eckert, 2010).

Durante a pesquisa, proponho fazer o uso de imagens para compor as narrativas expostas além de meramente ilustrá-las.

Segundo Brandão,

(...) a imagem fotográfica presente em um texto, ou ela própria realizada como um texto, poderia transitar de um mero recurso de informação complementar a um componente lógico, crítico e também poético na leitura de um trabalho como uma outra esfera de interpretação. Uma obra etnográfica que, lida em sua dimensão devida, dialoga com as imagens contidas nas palavras e nelas sugeridas (Brandão, 2004. p. 09).

⁶ Etnografia da duração é o termo cunhado pelas antropólogas Ana Luiza Carvalho da Rocha e Cornelia Eckert, e divulgado primeiramente em: ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Imagens do tempo nos meandros da memória: por uma etnografia da duração. In: KOURY, Mauro G.P. (org.). Imagem e memória: estudos em antropologia visual. Rio de Janeiro: Garamond, 2000. Fonte: SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu da; CANCELA, Cristina. (orgs.) Paisagem e cultura: dinâmica do patrimônio e da memória na atualidade. Belém: EDUFPA, 2009.

Assim, se apresenta um olhar sobre o passado e o presente, a fim de encontrar nesse movimento as transformações das paisagens ligadas a noção de temporalidade e expansão urbana. Dessa forma, ao fazer o exercício de dizer com a imagem, as palavras e imagens devem dialogar entre si, passando a ser vistas e lidas ao longo do texto. Escrevendo também através das e com as imagens, somos levados a encarar a fotografia como um meio de produzir novas formas de ver e sentir.

Os caminhos da experimentação metodológica dessa pesquisa são atravessados pela articulação entre o uso de relatos de vida, memórias e paisagem, buscando assim compor as diversas narrativas e percepções dos moradores de Santarém. Inicialmente, o campo etnográfico da pesquisa é constituído pelo terminal da Cargill, o bosque Vera Paz, e a rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá⁷), portanto, a área correspondente ao encontro do rio Tapajós com a rodovia. A escolha desses lugares se deu por meio da conexão que há entre eles, mas não se restringe apenas ali, já que como veremos há um movimento que parte desses locais e impacta toda a vida urbana e rural.

Esta dissertação traz trechos que retratam como foi viver nos últimos anos na cidade de Santarém, com deslocamentos pelos bairros de Fátima, Aldeia e Laginho. Considero interessante refletir sobre como esse tema chegou até mim ou como eu me aproximei dele, além de reconhecer que houve um processo de construção mútua.

O texto está organizado em quatro capítulos: no primeiro, apresento minha aproximação com o tema de pesquisa e experiência em campo, bem como questões metodológicas e conceituais. No segundo capítulo, descrevo as percepções sobre as mudanças nas paisagens urbanas por meio de poemas e canções, através do uso de narrativas do sensível, as quais demonstram a relação que os moradores mantêm com o rio Tapajós em diferentes experiências de habitar as paisagens. O terceiro capítulo, aborda temas como a antiga praia da Vera Paz, a rodovia BR-163 e o terminal da Cargill, além de trazer narrativas sobre a instalação do terminal e os conflitos associados. Por fim, no último capítulo, busco sintetizar de maneira multidimensional a expansão do agronegócio em Santarém, articulando escalas local e global, histórica e contemporânea a partir de pesquisas anteriores, na tentativa de identificar por meio de uma contextualização histórica as transformações das paisagens ligadas a monocultura da soja a partir da aplicação dos chamados “projetos de desenvolvimento para a Amazônia” e descrever o funcionamento da dinâmica em torno dos

⁷ Ao longo do texto, opto por me referir a BR-163 como Santarém-Cuiabá pois o ponto de partida dessa pesquisa se concentra na cidade de Santarém, sendo assim, me parece coerente colocar desta forma.

portos da área urbana de Santarém, e como isso impacta e se conecta com a própria dinâmica da cidade, além identificar quais as estratégias de enfrentamento e os movimentos de resistência a essas transformações das paisagens e suas modificações nos modos de uso do território.

1.2 OS TRÊS MOMENTOS DA PESQUISA

A história da antiga praia da Vera Paz chegou até mim ao longo do ano de 2017, durante a escrita do artigo intitulado Saudades da “Veroca”: memórias da praia da Vera Paz antes do porto da Cargill, Santarém/PA (Pimenta et al., 2018)⁸. Na época participei de cinco entrevistas entre 2017 e 2018, bem como realizei pesquisa em acervos públicos em busca de documentos e fotografias da praia.

A ideia central do artigo tinha como proposta principal visibilizar as famílias que haviam sido despejadas de suas casas na beira do rio para dar lugar ao porto da Companhia Docas do Pará (CDP)⁹, e demonstrar como a praia fazia parte de sua essência. Porém, sempre que revisitava as fotografias e os relatos algo a mais me chamava a atenção, em especial, observava como diversos pontos da cidade estavam imersos na dinâmica dos grãos ocasionada pelo funcionamento do terminal da Cargill, ali onde foi fundado o porto que deu fim à praia da Vera Paz.

Diante disso, com o passar dos anos passei a buscar mais dados sobre essa dinâmica e a maneira como o urbano estava imbricado nesses fluxos e movimentos em torno do Terminal. Não apenas na perspectiva da movimentação dos grãos, mas também da luta em volta da manutenção dos rios e territórios do município. Era como se a presença da empresa Cargill representasse fisicamente o grande “vilão do desenvolvimento” o qual consome o município de Santarém nas últimas décadas. A presença da empresa se tornou sinônimo de tudo que aqueles que defendem o rio Tapajós, sua gente e sua terra abominam.

Uma coisa importante de ressaltar nesse ponto é como a fotografia, e a relação entre memória e imaginário foram cruciais para essa pesquisa acontecer. Desde o primeiro momento que tive contato com as fotografias dos acervos pessoais dos moradores do

⁸ Veroca é a maneira carinhosa que os antigos moradores se referem a praia da Vera Paz

⁹ A Companhia Docas do Pará - CDP tem sob sua responsabilidade a exploração e administração dos portos de Belém, Vila do Conde, Santarém, Altamira, Itaituba, Óbidos, além do Terminal Petroquímico de Miramar e do Terminal Portuário de Outeiro. Fundada em 1967, é desde 1969 uma sociedade de economia mista, tendo como acionista majoritário o Governo Federal do Brasil. A empresa administra e explora comercialmente os portos e demais instalações portuárias do Pará, subordinada à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República. Além de suas atividades estatutárias, também exerce o controle sobre as hidrovias da Amazônia Oriental: a Hidrovia Teles Pires-Tapajós e a Hidrovia Tocantins-Araguaia.

Laguinho me encantei pela possibilidade de um dia haver a chance de ter conviver com uma praia urbana no município, e mais ainda por perceber a emoção em seus rostos ao se referir ao lugar.

Desde então, aquilo me motivou a manter um registro ativo nos últimos anos da área correspondente à antiga praia da Vera Paz, ao terminal da Cargill e ao bosque Vera paz, mesmo sem saber ainda que resultaria em muito do que foi abordado aqui. Dessa forma, a fotografia foi o meio de me manter próxima a pesquisa mesmo sem estar efetivamente trabalhando nela. Esse contínuo processo de formação antropológica, que como aponta Tim Ingold (2016), pode ser encarado como uma prática de *educação da atenção* para os modos de viver e estar no mundo.

Para Magnani,

a etnografia é uma forma especial de operar em que o pesquisador entra em contato com o universo dos pesquisados e compartilha seu horizonte, não para permanecer lá ou mesmo para atestar a lógica de sua visão de mundo, mas para, seguindo-os até onde seja possível, numa verdadeira relação de troca, comparar suas próprias teorias com as deles e assim tentar sair com um modelo novo de entendimento ou, ao menos, com uma pista nova, não prevista anteriormente (Magnani, p. 135, 2009)

Segundo o autor, quem realiza uma pesquisa etnográfica também está envolvida em um mundo em que não é apenas observado, mas também percebido com outros sentidos (Magnani, p. 120, 2023). Em linhas a seguir descrevo como se deu a aproximação e delimitação do tema de pesquisa aos meus interlocutores e discorro sobre os três momentos em que a pesquisa foi construída.

Primeiro momento

Entre os anos de 2017 a 2018, este estudo nasceu como parte de um exercício etnográfico concebido como um dos pré-requisitos da disciplina de Métodos Quantitativos e Qualitativos (PAA/Ufopa) ministrada pela Professora Dr^a Luciana Carvalho. Uma pesquisa em conjunto que contava com um grupo de seis discentes da graduação, entre eles: Andreza Cristina Moraes Viana; Thaís Oliveira Costa; Emylle Nayara Maia da Silva Gomes, Ana Renata Rocha Paiva e eu, Karina Pimenta.

A chegada ao tema foi despertada pela curiosidade em entender sobre a chegada da soja no município e como ocorreu esse processo de implantação do complexo portuário. A hipótese inicial seria a de que os moradores do bairro do Laguinho, por ser o local mais próximo de onde houve a implantação e construção do Terminal, haveriam demonstrado

resistência contra a chegada da empresa Cargill, porém isso foi refutado ao longo das entrevistas.

De início, ao fazermos levantamentos em bancos de dados públicos, chegamos aos movimentos sociais que organizaram uma oposição à instalação da empresa no porto de Santarém, na época conseguindo barrar passos a mais da construção, possibilitando assim o encontro com interlocutores que participaram do processo de luta contra a instalação da Cargill. Neste sentido, foram entrevistados líderes de movimentos sociais os quais estavam à frente de eventos e discussões contra a produção de soja no município e a implantação do terminal da Cargill na margem do rio Tapajós, o padre Edilberto Sena e o professor Maíke Vieira.

Em nossa primeira saída a campo fomos à Associação de moradores do bairro do Laguinho, objetivando buscar mais informações sobre os antigos moradores da praia e os impactos sentidos na época da implantação do terminal da Cargill. Nos encontramos na sede da associação, onde entrevistamos o então presidente Seu Jurandir, o qual nos relatou sobre sua história de vida, as condições atuais do bairro e informou também como era a praia antigamente.

A partir desse primeiro contato, foi elaborado um mapeamento com a localização dos antigos moradores e principais referências à época da instalação do terminal com base nas orientações de Seu Jurandir, o que possibilitou o acesso à residência de Dona Osmarina e Seu Anacleto, Dona Ninita e Seu Carlão¹⁰, moradores que tiveram suas famílias despejadas da área correspondente a praia da Vera Paz no porto de Santarém.

No que diz respeito à questão metodológica da pesquisa, seria necessário que os interlocutores tivessem faixa etária maior que 30 anos, pois assim teriam presenciado o fim da praia e a construção do porto da Companhia Docas do Pará e do terminal da Cargill. A construção de dados foi feita a partir da observação participante, fotografias de acervos pessoais e públicos, diário de campo, celular como gravadores e levantamento bibliográfico. As entrevistas foram gravadas e transcritas, estabelecendo, juntamente com as fotografias a base desse estudo.

As fotografias dos acervos pessoais dos moradores surgem em meio às entrevistas de maneira espontânea, o ato de apresentarem fotos de suas famílias e amigos em momentos na

¹⁰ Desses primeiros interlocutores, apenas Dona Rosenita ainda está viva, o senhor Carlos faleceu na época da pandemia, cheguei a ir em sua rua no ano de 2021, uma vizinha me informou que ele e a esposa acabaram não resistindo. A partir dos seus acervos de fotografias e atas de reunião do bairro cedidos por ele, pretendo escrever um artigo contando parte de sua história no bairro.

praia acabou evocando lembranças de um tempo vivido. Como forma de preservar a memória do lugar sugerimos aos moradores a digitalização das imagens, assim foi autorizado que as fotos fossem levadas para o procedimento e depois devolvidas para seus respectivos donos. As imagens foram catalogadas por ordem de entrevista e publicadas em um blog de mesmo nome Saudade da Veroca¹¹, servindo como acervo para a comunidade santarena.

Segundo momento

No ano de 2021¹², os relatos foram construídos em minhas caminhadas pelo bairro do Laguinho, a fim de aprofundar a narrativa de reconstrução das transformações ocasionadas na paisagem da área onde o bairro se localiza através das memórias de seus moradores, foram eles: Seu Erivaldo, Seu Francisco, Dona Maria, Dona Ana e Seu Antônio Sena. Esses quatro moradores de diferentes pontos do bairro do Laguinho trazem suas perspectivas sobre como se deu o processo de construção do porto de Santarém e implantação do terminal da Cargill, bem como as memórias acerca da praia e de suas histórias de vida. Seus relatos surgem a partir da aceitação de conversas e trocas em minhas andanças pelo bairro.

Em janeiro de 2021 dei início a minha jornada individual de pesquisa sob a orientação do Professor Doutor Miguel Aparício, para a construção do meu trabalho de conclusão de curso. Em nosso primeiro contato ele solicitou um texto curto no qual eu informei meus interesses de pesquisa, os quais no momento estavam muito entrelaçados com a disciplina Antropologia da Natureza, a qual cursei no segundo semestre do ano de 2019. A partir desse primeiro encontro, na época virtual, decidimos que valia a pena me aprofundar na questão da praia da Vera Paz e do terminal da Cargill, tendo os impactos do cultivo e exportação da soja como plano de fundo. Por conta de estar morando no coração do bairro do Laguinho naquele ano, o professor Miguel apontou que o livro Sociedade de Esquina, William Foote Whyte (2005), seria um guia perfeito para a pesquisa que estava pretendendo fazer.

Em meio às nossas reuniões de orientação além de apontar leituras pertinentes para o desenvolvimento da pesquisa, também ficou acordado que eu escreveria relatórios sobre as minhas caminhadas e encontros pelo bairro; nos primeiros dois relatórios havia o intuito de traçar um “perfil” dos meus interlocutores, bem como procurar temas em comuns nas falas dos relatos. Assim, temas classificados por mim como “fococas de bairro” apareceram, bem

¹¹ Disponível em: <https://memoriadaveroca.wordpress.com/>. Acesso em: 18 jun 2024

¹² Durante esse período estávamos enfrentando a segunda onda da pandemia de covid-19 no país.

como a questão da moral das pessoas, quem presta ou quem não presta, e também a questão da “territorialidade” do bairro, as mudanças de paisagens destacadas, a pressão imobiliária, as zonas "de drogas e prostituição" etc. Ciente de que a etnografia também é um trabalho cumulativo, o professor me incentivou a continuar minhas caminhadas na rua.

Porém, estávamos vivendo em meio ao segundo ano da pandemia da covid-19 e o contato para orientação se tornou mais escasso por conta da onda de desânimo que tomou conta de mim, a época estava adoentada tanto fisicamente quanto psicologicamente, por mais que desejasse continuar a pesquisa não tinha cabeça para isso. Minha mãe havia positivado novamente para a covid mesmo após a vacina, já era a quinta vez após o início da pandemia, o que fez novamente ficarmos em casa. Havia a necessidade de dar uma pausa.

As caminhadas pelo bairro à procura de conversas “espontâneas” em 2021 deram origem a quatro relatórios de campo. Por conta da pandemia, havia apenas a opção de sair de casa com menos material possível a fim de facilitar o processo de limpeza ao retornar, bem como o uso de máscara se tornou indispensável, assim saía apenas com uma caneta e um caderno pequeno em mãos a fim de conseguir absorver o máximo possível sem a ajuda de materiais como, por exemplo, um gravador de voz, fator que deixava os moradores mais à vontade para conversar comigo já que soava como se fosse uma conversa informal entre vizinhos.

O contato com os relatos e as narrativas dos moradores do bairro do Laguinho, ao longo da pesquisa acabou tomando proporções maiores do que o previsto, pois me vi em meio a pandemia morando em uma rua central do bairro. Construir um trabalho de conclusão de curso em meio a uma pandemia não foi fácil e nem rápido, mas o trajeto de pesquisa acabou me conduzindo de maneira que quando dei por mim, estava conhecendo e alcançando aquelas pessoas não apenas como moradores do bairro, mas também como meus vizinhos.

Eu, como uma pessoa natural de outro município do interior do estado do Pará, compartilhava também minha vida e minhas curiosidades em torno da história da cidade, não falávamos diretamente sobre o rio, mas ele estava em meio aos relatos, bem como as diversas transformações nas paisagens do bairro e do município que ocorreram nos últimos anos. A pesquisa então se forma a partir dessas imagens compartilhadas, que se fundem e vão tomando contornos cada vez maiores.

Segundo Eckert e Rocha,

no interior de uma etnografia da duração somos desafiados a compartilhar as imagens narradas pelo antropólogo desde o seu encontro etnográfico com o outro e, ao mesmo tempo, convidados a compartilhar nossas próprias imagens e experiências de viver a cidade, resultando, ao final, no entrelaçamento de memórias plurais das quais nasce a cidade como parte integrante de uma comunidade semântica em suas múltiplas interpretações (Rocha e Eckert, 2010, p. 11).

Retornei à pesquisa em 2022, agora sob orientação da Prof. Dr^a Lucybeth Camargo de Arruda, concluindo a escrita de meu trabalho de conclusão de curso em Antropologia a partir dessas entrevistas e relatos, dando início a ideia que foi expandida para essa dissertação. Dessa forma, entre os anos de 2017 a 2022, construí uma certa familiarização com os moradores do bairro do Laguinho, e também registrei através de fotografias os movimentos em torno do terminal, do bosque Vera Paz e da rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá). Nas narrativas dos moradores, o tempo presente contempla o desafio de atribuírem uma ordenação para os tempos passados diante das transformações urbanas. Aos poucos eles reordenam suas trajetórias familiares a partir do seu deslocamento por diferentes lugares dos bairros, os momentos na antiga praia da Vera Paz, como parte de seu cotidiano anterior à instalação do terminal, sua visão sobre o bosque atualmente, por vezes, a questão da violência urbana.

Portanto, os moradores

narram sobre o cotidiano, sobre formas de sociabilidade, trajetórias e estilos de interação e de pertença, de distinção e de convivência da e com a cidade que os abriga. Mas essa cidade também os narra. Narrativas mais amplas, que ultrapassam redes e comunidades locais nas esferas meso e macroestruturais. Para tanto, os habitantes narram esta experiência de acomodar em múltiplas camadas do tempo vivido as trajetórias pensadas (Rocha e Eckert, 2013, p. 134).

Nesse processo, experiências de vida diversas na cidade são restauradas: trajetórias familiares, trajetórias profissionais, as diversas formas de lazer, engajamentos em ações comunitárias, sempre acomodadas nos deslocamentos e lembranças das paisagens urbanas do bairro do Laguinho da infância à vida adulta. Operando no plano dos “jogos da memória” de suas experiências de viver em Santarém, somos levados a compartilhar com esses moradores as suas experiências vividas nos bairros desta cidade.

Assim, foi possível conhecer e reconhecer progressivamente a sobreposição de tempos e espaços que transcendem a toda uma comunidade de sentido e de pertença, mas que suas próprias biografias veiculam. E, entrecruzar narrativas de um mecânico de carro e ex-técnico de futebol aposentado, de um comerciante, de donas de casa, de um mecânico de bicicleta PcD, de uma comerciante, uma professora e um ex-pescador aposentado. Para Ana Luiza Rocha e Cornelia Eckert, colocar as experiências vividas em narrativa dá um

movimento no tempo, da história vivida pelo habitante como anterioridade, tornada presente, agora pública pela narrativa a escuta do pesquisador (Rocha e Eckert, 2010, p. 20).

Terceiro momento

O terceiro momento se inicia após concluir minha graduação e ingressar no mestrado do Programa de Pós Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Pará, onde desde 2023 venho desenvolvendo minha pesquisa sob orientação do Professor Dr. Carlos Freire da Silva. Nesse percurso trabalhamos no projeto de pesquisa intitulado *Poder em grãos: dinâmicas transnacionais na fronteira agrícola da Amazônia Oriental* e na construção do *coletivo de pesquisa da Amazônia urbana - Guamá*.

À época da entrada no mestrado meu problema de pesquisa buscava compreender quais foram as transformações na paisagem ocasionadas pela construção e operação do Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill e quais as implicações da perda do campo de futebol na sociabilidade do bairro do Laginho e demais bairros circundantes, mas durante o percurso na pós graduação percebi que gostaria de analisar em verdade a questão da soja na região do Baixo Amazonas. Dessa forma, fui me direcionando para isso durante o decorrer das disciplinas cursadas.

Porém, o tempo do mestrado se tornou curto para novas idas a campo, ainda mais por se tratar de um campo de pesquisa em outro município que necessita de uma organização com gastos de viagem e tempo de deslocamento. Com isso, me mantive “em campo” de maneira virtual, acompanhando as notícias e acontecimentos do município relacionados ao meu tema de pesquisa, também busquei organizar os muitos dados construídos nestes últimos anos os quais já estavam ao meu alcance, sempre buscando dialogar com meu orientador sobre qual seria a melhor forma de ir encaminhando a pesquisa para a dissertação.

Esses dados são formados por entrevistas, relatos, letras de poemas e canções, fotografias e minha própria vivência no bairro do Laginho e bairros adjacentes durante os anos de 2014 a 2022. Durante todo o período em que estou imersa na questão da antiga praia da Vera Paz segui registrando através de fotos no aparelho celular as mudanças que ocorreram na área correspondente ao final da orla, início do bosque Vera Paz e do Terminal da Cargill, no final da rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá).

Durante o segundo semestre de 2023, tive a oportunidade de cursar a disciplina ministrada pelo Professor Dr. Flávio Leonel, intitulada “Estudos em Antropologia: memória, paisagem e imaginário”, na qual obtive rica base teórica para conseguir trabalhar ideias a

partir dos meus dados de pesquisa, principalmente experimentações de novas formas de articular narrativas sensíveis e poéticas. O artigo final desta disciplina foi construído durante minha primeira ida a Santarém, em janeiro de 2024.

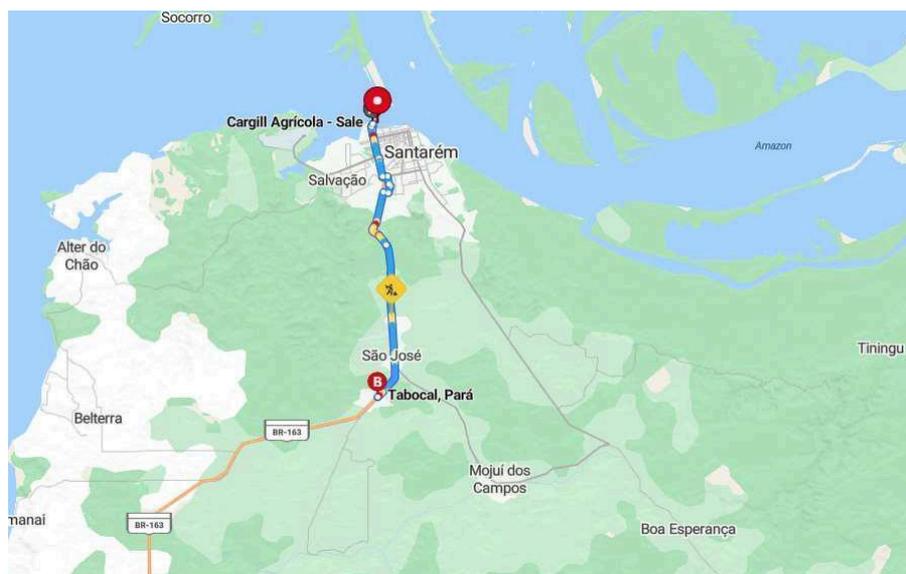
Naquele momento vi a oportunidade perfeita para trabalhar a partir dos poemas referentes à antiga praia da Vera Paz a que tive acesso nos últimos anos através de pesquisas em blogs locais, geralmente esses poemas eram postados em conjunto com alguma foto da praia. Eles me chamavam a atenção tanto pelo tema recorrente da saudade como por trazer a imagem viva dessas paisagens reconfiguradas. Junto a essa oportunidade, aproveitei para trazer poemas e canções de artistas próximos a mim com os quais conversei sobre meus interesses de pesquisa e as questões levantadas sobre nossa relação com o rio Tapajós.

Nessa minha primeira ida a Santarém busquei fazer contato com pessoas que estavam à frente de movimentos sociais e de locais afetados pelo monocultivo da soja. Também entrevistei alguns artistas que me cederam seus escritos para que eu pudesse usar como fonte, me informando também sobre suas trajetórias e histórias de vida. Logo que eu retornei a Belém, iniciou a greve das Instituições Federais de Ensino Superior e, em seguida, precisei me preparar para o exame de qualificação.

Faltando apenas oito meses para a finalização do mestrado e com uma viagem de dois meses agendada para Santarém, eu estava realmente confiando que daria tempo de construir uma dissertação que conseguiria analisar as transformações das paisagens impostas pela expansão da monocultura de grãos na região do Baixo Amazonas. Porém, após a banca de qualificação e os apontamentos que se seguiram, “caiu a ficha” de que não haveria tempo para isso e que a melhor opção seria concentrar a pesquisa na questão urbana envolvida na logística internacional da soja.

Dessa forma, minha segunda ida a campo em Santarém teve foco em questões que não havia conseguido dar atenção antes, porém apareciam nas narrativas dos moradores e nas fotografias que registrava. Entre julho e agosto de 2024, registrei conversas e observações sentido orla - rodovia BR-163 (pescadores, transeuntes, ambulantes e motoristas) e sentido orla - rodovia BR-163 - comunidade Tabocal. Com uma câmera em mãos fiz o registro fotográfico de todo o trajeto.

Imagem 4 - Trajeto da Cargill a comunidade Tabocal entre os municípios de Belterra e Mojuí dos Campos



Fonte: acervo Karina Pimenta via Bing mapas (2024)

As nuvens de fumaça de vez em quando apareciam no céu da cidade, algo que vinha acontecendo desde 2023. Queimadas que ninguém sabia de onde surgiam, deixavam o céu com uma cor estranha que eu nunca tinha visto em todos os anos morando ali. É importante dizer que a pesquisa adquiriu uma nova roupagem, antes se tratava de estudo sobre as memórias dos moradores de uma antiga praia que hoje não existe mais e o Terminal graneleiro que ficou em seu lugar, depois busquei focar nos impactos causados pela construção quanto pela operação do terminal da Cargill, tanto no passado quanto atualmente.

Agora com a emergência da questão das mudanças climáticas, tanto a paisagem, quanto a própria qualidade de vida e estrutura da cidade estão em evidência. Santarém está tomada por fumaça, com a qualidade do ar impossível de respirar. Algo que vem sendo uma realidade recorrente no município, portanto há a impressão de aceleração das percepções dos impactos do cerco da soja no município.

Imagem 5 - Vista do terminal da Cargill coberto em fumaça na orla de Santarém, às 15h da tarde do dia 27 de agosto



Fonte: acervo Karina Pimenta (2024)

Isso me fez pensar no que seu Antônio Sena me disse lá em 2021, enquanto ainda estávamos vivendo em meio a pandemia da covid-19. Segundo ele, a poeira da soja e do milho atrapalhavam os moradores que só querem respirar no fim da tarde, pois embaça o rio no horizonte. Em 2024 o rio está completamente embaçado, não se consegue enxergar a outra margem, mas agora é por conta da fumaça das queimadas.

1.3 SOBRE A ARTICULAÇÃO ENTRE MEMÓRIA E PAISAGEM

Fui caminhar pelo bairro, segui para a rua de encontro com a Cargill. Desci a rua, vi coisas bonitas e feias aos meus olhos, respirei cheiro bom e cheiro ruim. Tinha gente de máscara e sem máscara. Novo e velho. A Cargill parecia igual sempre, fazendo o que foi construído para fazer, caminhão entrando cheio, sujo de barro da estrada. Vera Paz feia, suja, fedorenta, dominada, parece viver em paz, ela e os gatos. Não os humanos (trecho do meu caderno de campo, 31/03/2021).

Na margem do rio Tapajós, onde a rodovia se curva suavemente para se encontrar com as águas, o que antes era uma tranquila praia de rio, com suas areias alvas e águas verdes, agora se observa a grande estrutura de ferro do terminal para exportação. O som das ondas pequenas, que outrora traziam o frescor do rio, se mistura ao cheiro de fuligem e o rugido das máquinas, que carregam montanhas de grãos em caminhões e containers, em um ritmo frenético, dia e noite.

Imagem 6 - Gato morador do Bosque



Fonte: acervo Karina Pimenta (2021)

A praia da Vera Paz, a qual já foi refúgio de pescadores e de grande parte da população santarena na sua época, agora é marcada por silos e pilhas que se erguem como muralhas de ferro e aço, interrompendo a linha do horizonte. O cheiro da beira do rio, antes impregnado de vida ribeirinha, agora é substituído pela poeira e pelo cheiro dos grãos que viajam em direção ao estrangeiro.

O rio, com sua corrente constante, ainda corre ao lado, levando consigo vestígios de um tempo em que a paisagem era outra, trazendo consigo o acúmulo de lixo jogado em seu leito, transformando o bosque Vera Paz em uma grande lixeira a céu aberto. Mas, mesmo entre os sons das engrenagens e o vai e vem frenético de caminhões e navios, ainda resta algo da quietude do passado, como uma lembrança suave que o rio, em sua imensidão, carrega em segredo, por debaixo da agitação das águas.

Durante os últimos anos, fui guiada através das memórias dos moradores do bairro do Laguinho, seguindo as ferramentas teóricas de Ecléa Bosi (2003), a qual nos fala sobre a importância do estudo do passado recente, e como a memória oral é um importante instrumento de constituição do cotidiano, visto que pode funcionar como elo entre diferentes temporalidades. A autora também afirma que a formação da identidade se alimenta intensamente dos vínculos com o passado.

Dessa forma, a história cotidiana de pessoas comuns não deve ser entendida como contrária à versão da história contada por livros ou na sala de aula, visto que ao contar suas

histórias de vida, cada pessoa foca e expressa “suas paixões individuais”. Assim, os esquecimentos e as variadas visões de mundo também se tornam significativos na construção do que se desenrolou na trajetória histórica do cotidiano, partindo das diferentes experiências de pessoas que compartilharam o mesmo acontecimento.

Portanto, vê-se necessário ao trabalhar os relatos de vida uma certa sensibilidade no processo de tentar reconstruir os dados devido a essa complexidade. Algo que ficou muito evidente desde o meu primeiro contato pessoal com os moradores, pois muitos discordavam em relação à maneira como se deu a extinção da praia e principalmente sobre as transformações ocasionadas pela implantação e operação do terminal da Cargill ter sido algo bom ou ruim para a população local.

Outro ponto interessante abordado por Bosi seria a problemática do desenraizamento, que trata a questão de mobilidade imposta pelo sistema capitalista aos indivíduos, ao afastarem ou dificultarem a sua permanência em casas ou bairros que guardam experiências, emoções, sons e imagens, estes passam a ter os espaços e objetos apenas para função de consumo.

Segundo Maurice Halbwachs, (2006) toda memória individual se ancora em uma memória coletiva, já que todo ato de recordar está relacionado às vivências do indivíduo estabelecidas nos próprios grupos de referências e nos contextos sociais em que vivem, bem como no tempo e no espaço em que as relações estão situadas. Assim, “cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, que muda segundo o lugar que ali ocupo e que esse mesmo lugar muda segundo as relações que mantenho com outros ambientes” (Halbwachs, 2006, p. 69).

Em Halbwachs, as noções de tempo e espaço são estruturantes dos quadros sociais da memória, ambas instâncias solidárias entre si, fundamentais para a rememoração do passado na medida em que as localizações espaciais e temporais das lembranças são a essência da memória (Rocha e Eckert, 2000, p. 32). É na prática de rememoração que a paisagem passa a ser empreendida como experiência de evocação simbólica. Assim, o trabalho de tecer as reminiscências consiste em configurar as variações paisageiras consteladas por imagens da experiência de viver nos lugares no fluxo do tempo (Eckert, 2009, p. 94).

Para Cornelia Eckert (2009), a etnografia da duração vislumbra o tratamento da memória narrada como conhecimento de si e do mundo, a partir do trabalho de recordar narrativas pelos sujeitos. Da concepção de uma paisagem que dura na memória compartilhada nos reencontros, nas sociabilidades, na vida cotidiana (Eckert, 2009, p. 96). Os espaços

urbanos construídos e vividos, como objeto do estudo etnográfico, revelam-se não como meros reflexos de políticas urbanísticas, mas como suportes de tradições e biografias de seus habitantes, cujas narrativas expressam uma linguagem coletiva que comunica a pluralidade de identidades e memórias. As experiências em suas trajetórias são interpretadas e comunicadas na forma narrativa (Eckert, 2009, p. 96).

Desse modo, escre(ver) a memória tornou-se algo recorrente no fazer antropológico, como modo de preservação sociocultural diante de intensos processos de transformações ocorridos nos espaços urbanos. Neste trabalho, o papel da memória foi importante como forma de reconstruir e organizar parte da história do lugar, possibilitando entender fatos que não poderiam mais ser observados.

Na antropologia, a articulação entre memória e paisagem é explorada como uma relação simbólica e dinâmica, na qual a paisagem não é apenas um espaço físico, mas um espaço socialmente construído, impregnado de significados históricos, culturais e emocionais. A paisagem não é um quadro ou uma pintura, cujo propósito relaciona-se diretamente com o deleite estético. Ela tem forma, cheiro, cor, vivacidade e sempre traz em sua essência as características sócio históricas do espaço ao qual pertence (Rocha e Eckert, 2010). Dessa forma, a pesquisa sobre o tempo vivido na cidade visa a apreender essas paisagens urbanas na memória coletiva dos cidadãos nos espaços cotidianos (Eckert, 2009).

Toda cidade desde o ponto de vista da função fantástica que a memória coletiva e habitantes agencia, para além de seus contornos físicos e concretos, engendra um espaço poético, resultado dos sonhos e dos devaneios de seus habitantes e que orientam a sua descida no ventre de seus territórios ao longo do tempo (Rocha, 2009, p. 107).

É nessa noção de uma paisagem urbana constantemente criada e recriada na adesão aos lugares de interação social que buscamos as referências às formas sensíveis que concebem a trama da paisagem construída nos ritmos de os habitantes refletirem sobre os sentidos de ser na cidade. É nesta rítmica de viver e narrar o cotidiano pelos habitantes da cidade, que propomos tratar das variações paisageiras na cidade como jogos da memória coletiva (Eckert, 2009, p. 89).

Seja no enraizamento a um lugar de pertencimento, seja no deslocamento pela diversidade de lugares vividos, importa-nos conhecer como a experiência humana se ofereceu aos sentidos, ao olhar, à escuta, ao cheiro, ao gosto. Nesses jogos perceptivos, são colocadas em destaque as formas sensíveis que movem os habitantes em suas lógicas de viver os espaços e os tempos culturais (Eckert, 2009).

Segundo Flávio Silveira (2009), toda e qualquer paisagem é um fenômeno de cultura. Partir da compreensão das paisagens como manifestações culturais, significa que toda e qualquer paisagem mediante o ato cognitivo de interpretação, intimamente associado à percepção e à representação emerge como fenômeno cultural experienciado num contexto específico (Silveira, 2009, p.72).

As paisagens como fenômenos culturais são dinâmicas e transformam-se com o passar do tempo. Assim, temos que a percepção para além do estritamente visível, apresenta-se como algo da ordem do sensível. Ela não se confunde, todavia, com a representação cartográfica, persistindo como uma dimensão ligada à sensibilidade e ao emocional que permite experienciar a paisagem em seu fluir, dado na sutileza subjacente ao próprio fenômeno da visão (Silveira, 2009).

Para o autor, a paisagem surge como uma entidade fenomênica porque é um resultado da cultura. Dessa forma, qualquer ideia e/ou percepção de paisagem está imersa em um processo cognitivo vinculado ao jogo sutil de adesão às imagens que a mesma suscita e, assim, a uma perspectiva estética, uma vez que toda paisagem implica a presença de uma dimensão sensível e emocional por parte do humano (Silveira, 2009, p.72). Além disso, as paisagens resultariam das relações simbióticas e tensionais do ser humano com o planeta (Silveira, 2009, p.72).

É preciso ressaltar a importância das paisagens enquanto cenários ativos, implicados nas dimensões socioambientais decorrentes das manifestações e práticas humanas em profunda interação com o entorno, definindo, assim, formas de relação mais ou menos transformadoras do meio, resultado da apropriação criativa do real pelos sujeitos em interação com os ambientes, cujos impactos são variáveis (Silveira, 2009, p.72).

O ser humano experimenta um “duplo vínculo” na relação com o entorno: ao modificá-lo, é igualmente transformado por ele. Essa recursividade, descrita por Silveira (2009), revela uma interdependência na qual o homem age como “microcosmo” integrado à “clareza macrocômica do mundo”. A paisagem, assim, não é mero palco, mas um conjunto de espaços praticados (Certeau, 1994 apud Silveira, 2009), onde a percepção se entrelaça à afetividade, atingindo camadas sutis da subjetividade e do espírito (Silveira, 2009, p. 77).

Dessa forma, o ser humano constitui a paisagem à medida que é constituído por ela (Silveira, 2009). A percepção, nesse caso, considera a afetividade do olhar em relação a uma paisagem (Silveira, 2009, p. 77). Na interação com as paisagens há uma espécie de “reforçamento” do sensível vinculado à representação, atingindo dimensões sutis da alma e, mesmo, do “espírito”, dado pelo caráter sensível e de arrebatamento que encerra, posto que traz consigo uma dimensão estética e identitária (Silveira, 2009, p. 77).

A imagem da paisagem, enraizada na cultura, permite ao humano ressignificar sua relação com a espacialidade (ecossistemas, cidades, locais de cultivo) e com o pertencimento, atribuindo sentidos múltiplos aos trajetos e itinerários (Silveira, 2009, p. 78). Esses significados abrangem desde vínculos simbólico-afetivos ligados ao sagrado até práticas econômicas e sociabilidades lúdicas, configurando uma experiência estética que transcende o utilitarismo (Silveira, 2009).

Eckert (2009) destaca que a vida cotidiana urbana é um cenário de narrativas que atribuem identidades em constante devir, nas quais as paisagens são recriadas como "jogos da memória coletiva" (p. 89). Nas cidades, as paisagens ganham contornos poéticos, engendrados pela memória coletiva e pelos devaneios dos habitantes (Rocha, 2009, p. 107).

A memória coletiva de uma comunidade está frequentemente ligada aos lugares e aos territórios com os quais as pessoas se relacionam ao longo do tempo. Esses lugares, ou paisagens de memória, são onde as experiências e as histórias de um povo são inscritas, preservadas e transmitidas através das gerações.

Os significados atribuídos aos lugares revelam vínculos simbólico-afetivos que podem estar relacionados com a ordem do sagrado (dados na relação entre o divino natural e o divino social), práticas econômicas ligadas a certos arranjos técnico-culturais (administrando e manejando coletivamente o ambiente), bem como às formas de sociabilidade, dentre as quais o lúdico e a contemplação refletiriam, simbolicamente, a possibilidade de experimentar esteticamente a relação com o lugar (Silveira, 2009, p. 78).

Segundo Tim Ingold (2000), a paisagem não deve ser vista como um cenário passivo, e sim como um espaço ativo de vivência e memória, onde as práticas e histórias se inscrevem fisicamente ao longo do tempo. Para Ingold, a paisagem é dinâmica e constantemente formada pela interação entre o ser humano e o ambiente, sendo, portanto, uma memória viva e em constante transformação. A paisagem, como ele coloca, é materializada pela experiência e pelas práticas culturais dos indivíduos, funcionando como um arquivo das vivências passadas.

O conceito de "lugares de memória" de Pierre Nora (1984) também é relevante ao abordar essa conexão. Nora propõe que certos lugares ganham uma importância simbólica, tornando-se símbolos de memória coletiva. Esses locais são caracterizados por eventos significativos da história de uma comunidade e, ao serem preservados ou visitados, mantêm viva a memória de acontecimentos passados.

Em sua obra, ele destaca como esses lugares se tornam representações da identidade cultural e histórica de um povo, como é o caso de monumentos, rios, cidades e outros espaços marcados por narrativas coletivas. Habitar o espaço da memória, assim, é conviver com

memórias coletivas, individuais e sociais, negociadas e processuais, e não simplesmente domesticar um território vazio e opaco, lugar de reativação de tradições perdidas ou da nostalgia do passado (Rocha e Eckert, 2000, p. 81)

A paisagem, nesse contexto, não é apenas um espaço em que a memória é registrada, mas também um lugar em que a memória é vivida e percebida diretamente pelos corpos das pessoas, criando uma relação afetiva e sensorial com o espaço. Dessa forma, a ideia de paisagens como lugares de memória reflete uma visão na qual os ambientes naturais e urbanos não são apenas geograficamente significativos, mas também culturalmente imbuídos de história e memória, representando um vínculo entre o passado e o presente. Assim, a memória e a paisagem, interligadas, oferecem uma compreensão mais profunda de como os seres humanos não apenas ocupam o espaço, mas como o transformam em uma expressão simbólica de suas vivências coletivas ao longo do tempo.

Para Ingold (2021), é necessário seguir o que ele chama de perspectiva do habitar, segundo a qual a paisagem é constituída como registro duradouro e testemunha das vidas e das atividades das gerações que nela habitaram, e ao habitá-la acabaram deixando algo de si. Para os antropólogos, adotar uma perspectiva desse tipo significa trazer o conhecimento nascido da experiência imediata, privilegiando os entendimentos de que as pessoas derivam de seu envolvimento cotidiano no mundo vivido (Ingold, 2021, p. 113). Ao fazer esse exercício, a paisagem não seria uma constante física, mas algo em transformação, imersa no fluxo do tempo, dessa forma, a paisagem extrairia seu sentido das relações em que está imersa. Partindo disso, as pessoas e as paisagens que habitam passariam por um processo de mútua constituição.

Aqui, busco utilizar também a ideia de paisagem proposta por Ingold (2021), para o autor a paisagem não seria uma constante física, mas algo em transformação, imersa no fluxo do tempo, dessa forma, a paisagem extrairia seu sentido das relações em que está imersa. Partindo disso, as pessoas e as paisagens que habitam passariam por um processo de mútua constituição. Portanto, se as relações sociais e as transformações da paisagem estão interligadas, o que colabora para que isso aconteça seria justamente a capacidade de elementos não humanos da paisagem fazerem história.

O intuito de colocar em evidência essa conexão entre memória, imaginário e paisagem está profundamente enraizada na maneira como os moradores atribuem significados aos lugares e às experiências, transformando-os em representações simbólicas que não são apenas físicas, mas também mentais e emocionais. Esse imaginário, formado a partir do

conjunto de imagens, narrativas e símbolos compartilhados, o qual formam a identidade e sentido de pertencimento dessas pessoas não é apenas uma construção abstrata, mas é materializado na paisagem e nos lugares de memória, que, ao serem experienciados, evocam representações do passado e do presente, moldando as visões de mundo dos indivíduos.

A paisagem, ao ser impregnada de memórias coletivas, se torna um espaço de projeção do imaginário, em que os elementos do território não são apenas observados ou utilizados, mas também vivenciados simbolicamente. Esses lugares de memória vividas se conectam ao imaginário, sendo considerados significativos porque carregam narrativas e imagens que evocam um sentimento de continuidade entre o passado e o presente.

Além disso, a memória de um lugar é, em muitos casos, construída sobre imagens sensoriais e afetuosas que são compartilhadas socialmente. Essas imagens não são meramente recordações passivas do passado, mas também são carregadas de emoções, que alimentam o imaginário das gerações futuras. O imaginário é, assim, uma construção dinâmica que se nutre da experiência direta com os espaços vividos e com a memória histórica deles, e essa construção continua a ser atualizada pelas interações cotidianas com os locais, que são reinterpretados à luz das novas necessidades, valores e contextos socioculturais.

Portanto, a relação entre memória e paisagem é fundamental para entender como as comunidades constroem e reconstróem sua identidade ao longo do tempo, através das narrativas e das imagens mentais que são projetadas no território. O imaginário se torna uma ferramenta de resistência e de afirmação de identidade, especialmente em contextos de transformações, impactos ou ameaças ao território, como em processos de colonização ou expansão urbana. Nesse sentido, o espaço físico da paisagem se entrelaça com o imaginário de maneira a dar sentido ao mundo e orientar as ações coletivas de grupos sociais.

A articulação entre tempo, narrativa e paisagem se torna interessante pois o destino do tempo narrativo, do tempo humanizado pela articulação de eventos significativos, está sempre unido ao destino de uma paisagem, pois é nas paisagens que se movimentam e agem os sujeitos de uma narrativa. Dessa forma, no espaço urbano a memória encontra seu lugar também através das transformações impostas nas paisagens e nos sujeitos que vivenciaram tais transformações, tendo também sua memória “guardada” nestas paisagens. A experimentação aqui então seria narrar o tempo através das paisagens e essas paisagens através do tempo. Ao se tratar também do desenrolar de um conjunto complexo de embates entre grupos sociais por conta de seus diferentes modos de usos do território, estamos diante de conflitos socioambientais marcados por lutas.

Esses conflitos latentes os quais se manifestam em Santarém apresentam conexão direta com as políticas desenvolvimentistas planejadas pelo estado e a chegada dos grandes projetos na região, tendo como alvo principal grupos sociais politicamente marginalizados e invisibilizados, entre eles povos indígenas; quilombolas; agroextrativistas; ribeirinhos etc.

O uso do conceito paisagem em um viés antropológico acaba por tencionar a separação clássica entre natureza e cultura, categorias que são imbricadas ao se fazer uma etnografia das paisagens por meio das relações que os sujeitos estabelecem em cada local, relações essas que podem ser tanto entre seres humanos quanto não humanos, como por exemplo, os rios. Para isso, o uso de paisagem como uma lente nesse método se torna útil, visto que as paisagens têm dimensões humanas e não humanas, registram mudanças climáticas, vegetacionais, faunísticas, as quais podem ser imediatas ou somente se tornam visíveis depois de um longo período de tempo. Assim, é possível entender as transformações de longa duração nas paisagens com base na análise das distintas ondas de ocupação humana e seus respectivos impactos socioambientais. Uma das abordagens para isso seria através da documentação etnográfica da história das pessoas conectadas a determinadas paisagens, as alianças políticas, negociações e rupturas.

O trabalho do tempo nas paisagens fica mais perceptível ao olharmos o espaço urbano, onde as cidades apresentam paisagens com usos de seus territórios e rios em temporalidades diferentes que acabam se sobrepondo. Portanto, compreender a história narrada do indivíduo é perceber sua relação com o mundo à sua volta, sua compreensão de mundo no tempo e no espaço. Para Simon Schama (1996, p. 17), a paisagem é uma obra da mente, e compõe-se tanto de camadas de lembranças quanto de estratos de rochas. Segundo o autor, os mitos e lembranças da paisagem partilham duas características comuns: sua surpreendente permanência ao longo dos séculos e sua capacidade de moldar instituições com as quais ainda convivemos.

Dessa forma, perceber o contorno fantasmagórico de uma paisagem antiga, sob a capa superficial do contemporâneo, equivale a perceber, intensamente, a permanência dos mitos essenciais (Schama, 1996, p. 27). Portanto, o entrelaçamento da possibilidade de pensar paisagem e memória foi elaborado em torno de instantes de reconhecimento dessa fusão em nossa imaginação que trabalha na memória dos espaços vividos e das relações construídas com os elementos do lugar.

A paisagem envolve as vidas e os tempos dos predecessores que, por gerações, caminharam por ela e desempenharam seus papéis na sua formação. Perceber a

paisagem é, dessa maneira, realizar um ato de lembrança, e lembrar não é mais uma questão de resgatar uma imagem interna guardada na mente do que uma questão de se envolver perceptivamente com um ambiente que está repleto do passado (Ingold, 2021, p. 113).

A paisagem sendo fonte de produção de diversidade, vai de encontro com as empresas que geram homogeneização e a simplificação da modernidade. Devido a implantação e operação do Terminal da Cargill na área da antiga praia da Vera Paz, os moradores foram gradualmente proibidos não só de habitar, mas também de realizar atividades de lazer no local. Pensar a paisagem partindo de sua diversidade histórica e da coexistência de temporalidades nos permite compreender melhor as transformações marcadas nas memórias dos moradores e evidentes no olhar de hoje. Pois, pensar diversidade temporal nos faz chegar a ideia de transformações e permanências nas relações dadas dentro de determinada paisagem.

Uma vez que ao compreendermos o processo histórico capitalista como produtor de paisagens com temporalidades contraditórias, essa perspectiva não nos deixa vermos o bairro, o terminal e o rio nem como essencialmente tradicionais e imutáveis e nem apenas como espaços totalmente transformados pelo capital. Para Tatiane Costa, (2012, p. 31), o espaço urbano também é reflexo de uma sociedade capitalista, expressa em sua paisagem. Portanto, a profunda desigualdade social desta sociedade espelha relações profundamente contraditórias e excludentes.

O avanço da produção de soja e a intensificação dos empreendimentos voltados para a produção de grãos, em razão do acesso às principais rodovias e da localização estratégica do seu porto, o qual facilita a exportação internacional do produto, ocasionou o uso do rio e da terra por lógicas econômicas externas que alcançaram a região do Baixo Amazonas. Destacam-se as políticas desenvolvimentistas que incentivaram a criação e o asfaltamento de rodovias como a BR-163 (Santarém-Cuiabá), a instalação do Terminal da multinacional Cargill, o incentivo à navegação comercial de grande porte, e os incentivos à construção de portos e usinas hidrelétricas ao longo do rio Tapajós e seus afluentes.

Em Santarém, a produção do urbano se deu a partir de uma forma peculiar de ocupação do espaço, compreendida a partir de processos históricos, geográficos e culturais únicos. As atividades desenvolvidas em contexto regional, sejam econômicas, políticas ou sociais contribuíram enormemente para a organização do espaço da cidade e acabaram reconfigurando as relações que os moradores desenvolveram com o rio e as paisagens ao longo de todo seu processo histórico. O bairro do Lagunho, o terminal fluvial de granéis

sólidos e o rio Tapajós, são lugares formados por uma diversidade de usos, nos quais se impõe como espaços de encontros e desencontros de perspectivas e de tempos históricos diferentes e contraditórios, mesmo que contemporâneos, pois são lugares onde transformações e permanências coexistem.

Ao focar no conjunto de transformações nas paisagens ocorridas no bairro do Laguinho e na antiga praia da Vera Paz locais que se tornaram palco de um empreendimento multinacional, há o esforço de compreendermos mudanças e permanências as quais acometem as cidades amazônicas, observando suas especificidades de expansão urbano-regional, o qual não se movimenta apenas pelos rios ou rodovias, ou só pelas questões agrícolas, mas que une o conjunto dessas relações através da coexistência de diferentes tempos históricos, diferentes formas de uso do espaço, diferentes perspectivas de mundo (Costa, T. 2012, p. 19).

Sendo assim, a paisagem não pode ser entendida enquanto um processo finalizado e sim como algo dinâmico com continuidades e transformações, motivo pelo qual opto por usar paisagens no plural ao longo da pesquisa. As atividades mais recentes, como o cultivo e exportação da soja, apresentam novas dinâmicas, dessa forma atribuindo novas funções para alguns espaços da cidade e do campo. Nas paisagens atuais, tais transformações coexistem com um modo de vida que se dá por meio da permanência de usos já estabelecidos e expressões de sobrevivência e luta.

A etnografia das paisagens, como proposta metodológica, assemelha-se à construção de um mosaico artesanal, articulando histórias humanas e não humanas. Ao registrar transformações climáticas, vegetacionais e sociopolíticas, revela-se como ferramenta para analisar impactos de longo prazo. Documentar alianças, negociações e rupturas em paisagens específicas permite não só reconstruir trajetórias, mas também denunciar assimetrias de poder enraizadas no espaço. A paisagem, impregnada de memórias coletivas, torna-se um espaço de projeção do imaginário, onde elementos territoriais são vivenciados simbolicamente. Essa relação dinâmica entre memória, narrativa e paisagem oferece uma lente para compreender como as comunidades resistem a ameaças (expansão urbana, colonialismo) e reafirmam identidades.

A relevância dessa temática se revela pela necessidade de compreendermos o processo constante das transformações ocorridas na cidade de Santarém nas últimas décadas, bem como sua diversidade pois trata-se de uma cidade relativamente grande¹³ no meio na

¹³ Em 2022, sua população foi estimada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 331.942 habitantes. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/santarem/panorama>. Acesso em: 15 jul 2023.

Amazônia e com peso estratégico nas dinâmicas de exploração do círculo hegemônico do capitalismo na região. Essas configurações e transformações marcam profundamente as formações das paisagens santarenas, a exemplo da área portuária que se assentou sobre a antiga praia da Vera Paz, a qual foi reordenada pela lógica do capital privado, impactando diretamente a comunidade que vivia ali.

Compreender Santarém a partir de suas margens, de beiras de rio a beiras de estradas, revela um mapa de conflitos onde se desenham projetos antagônicos de existência. A expansão da soja, impulsionada pela infraestrutura logística da BR-163 e pelos portos e terminais nos rios, materializam a aceleração capitalista do agronegócio, que converte territórios em corredores de mercadorias, transformando paisagens e expulsando povos e comunidades tradicionais.

Nas margens do Tapajós e das rodovias, no entanto, resiste a população que defende esses espaços não como meros recursos, mas como tecidos vivos de memória e pertencimento. Enquanto a monocultura avança, arrastando consigo desmatamento e contaminação, as margens tornam-se espaços de luta onde se disputa não apenas a terra, mas o direito de definir qual futuro habitará essas fronteiras: o da mercadoria que escoar ou o da vida que persiste, enraizada em saberes ancestrais e lutas por justiça socioambiental.

2 VOZES QUE VEM DO RIO: A POÉTICA NAS PAISAGENS DE BEIRADA¹⁴



Imagem 7 - Coroa de areia da Vera Paz
Fonte: blog A voz de Silvio Jr. (2011)



Imagem 8 - Barracas na praia da Vera Paz
Fonte: blog Você se lembra? (2014)



Imagem 9 - Vera Paz em 1970
Fonte: acervo Instituto Cultural Boanerges Sena (ICBS) – blog do padre Sidney Canto (2016)¹⁵

¹⁴ Capítulo elaborado a partir das discussões e referências da disciplina Estudos em Antropologia: memória, paisagem e imaginário, ministrada pelo Prof. Dr. Flávio Leonel Abreu da Silveira, no segundo semestre de 2023.

¹⁵ Disponível em: <http://sidcanto.blogspot.com/2016/05/a-praia-da-vera-paz-no-final-dos-anos.html>. Acesso em: 17 abril 2022.



Imagem 10 - Vista das praias do antigo bairro aldeia em 1899

Fonte: acervo Padre Sidney Canto – blog Você se lembra? (2013)¹⁶



Imagem 11 - Vera Paz, em 1996

Fonte: acervo José Gumerindo Rebelo – blog Você se lembra? (2015)¹⁷



Imagem 12 - Frente de Santarém em 1947, ao fundo a praia da Vera Paz

Fonte: blog Você se lembra? (2012)



Imagem 13 - Terminal avançando sobre o rio

Fonte: acervo Karina Pimenta (2021)

¹⁶ Disponível em: <http://ignacioneto.blogspot.com/2013/09/vista-da-praia-em-frente-santarem-1899.html>. Acesso em: 15 fev 2022.

¹⁷ Disponível em: <http://ignacioneto.blogspot.com/2015/01/antiga-praia-da-vera-paz-1996.html>. Acesso em: 16 fev 2022



Imagem 14 - Filhos de Dona Ninita na Vera Paz em 1979
Fonte: acervo Maria Nazaré (1979)

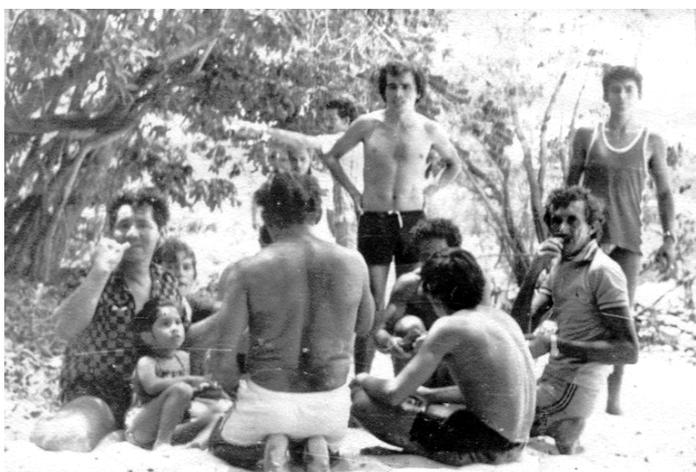


Imagem 15 - Moradores do Laguinho comendo peixe assado na praia
Fonte: acervo Carlos da Silva (Data desconhecida)



Imagem 16 - Família do seu Carlão brincando de bola nas águas do rio Tapajós
Fonte: acervo Carlos da Silva (Data desconhecida).

No presente capítulo busco discutir a relação entre indivíduo e rio no contexto da construção de memórias e imaginários, utilizando uma abordagem poética sobre as paisagens de beirada a partir de poemas e canções. Dessa forma, descrevo de que maneira a escrita poética se expressa também através de imagens que nos acompanham durante nossa vivência, contemplando os detalhes que são capturados pelos olhares e percepções dos moradores do município de Santarém e frequentadores do que me atrevo a chamar de “paisagens de beirada”. Essas narrativas de moradores que se veem inseridos na malha urbana de cidades que se situam em beiras de rios, mas que são altamente afetadas pelo mercado econômico mundial.

Ao longo dos últimos anos ao buscar reconstituir parte do processo dos impactos e das transformações ocasionadas pela implantação e operação do terminal fluvial de graneis sólidos da Cargill no bairro do Lagunho e na antiga praia da Vera Paz por meio das memórias e dos relatos de vida dos moradores, tive contato com algumas canções e poemas que retratam o sentimento de saudade da praia. Em parte, era como se moradores e frequentadores do lugar tivessem perdido alguém que fazia parte da família. Assim, as relações afetivas que essas pessoas tinham com a praia simbolizavam mais que um sentimento de pertencimento, a Veroca era descrita como parte da essência deles (Pimenta et al., 2018, p. 2).

A beira do rio surge então como uma paisagem que permite o estabelecimento de relações de pertencimentos e conexões entre sujeitos e outros seres vivos que vai além do território estabelecido de maneira tradicional, deslocando o olhar para as paisagens em diferentes temporalidades e seu conjunto de transformações ao longo do tempo e que envolve a ação de diversos sujeitos em seus encontros.

Além disso, no município há uma complexa relação de ocupação entre homem e cidade, ao explorar as influências dessa relação e como essa conexão com as paisagens atua na elaboração de memórias essencialmente de cunho sensível, podemos buscar compreender como elas são operadas para a manutenção de uso do território para um modelo de Amazônia que compõe o sonho dessas populações que lutam em prol de suas terras, dos rios e das florestas e contra o aniquilamento de suas experiências do sensível. Nesse sentido, serão utilizados poemas e canções, além dos relatos e fotografias produzidos entre os anos de 2017 a 2022.

2.1 MEMÓRIA COMO EVOCAÇÃO DE IMAGENS QUE MARCAM

Ao se referir aos estudos de memória seguidos por Henri Bergson, Ecléia Bosi aponta que “a memória permite a relação do corpo presente com o passado e, ao mesmo tempo, interfere no processo "atual" das representações. Pela memória, o passado não só vem à tona das águas presentes, misturando-se com as percepções imediatas, como também as empurra, deslocando-as” (Bosi, 1994. p. 46-47).

A imagem-lembrança traria à tona um momento único da vida, e teria caráter evocativo por via da memória, os sonhos e poesias seriam feitos dessa matéria que se encontra em nossos inconscientes, dessa forma, a imagem-lembrança tem data certa, referindo-se a uma situação definida. Em seus estudos, Bergson buscou entender as relações entre a conservação do passado e a sua articulação com o presente, bem como a confluência de memória e percepção, para o autor, é “do presente que parte o chamado ao qual a lembrança responde”.

Segundo Bosi (1994), lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado, parte disso o sentido do uso de “trabalho da memória”, a lembrança seria uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, a nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual.

por mais nítida que seja a lembrança de um fato antigo, ela não é a mesma imagem que experimentamos na infância, porque nós não somos os mesmos de então e porque nossa percepção alterou-se e, com ela, nossas ideias, nossos juízos de realidade e valor (Bosi, 1994. pp. 55).

Para Rocha e Eckert (2000, p. 73), a memória coordenada, no plano da imaginação criadora, por esquemas de pensamento, evocaria os diferentes procedimentos interpretativos-narrativos que dão sentido aos arranjos entre vida e matéria, reunindo-as de forma inseparável.

Segundo isso, o próprio ato de narrar seria um modo de construção de sentido de uma história vivida entre tantas outras, para as autoras “o grande desafio agora é a aceitação de um tempo múltiplo onde os jogos da memória sugerem, a todos quantos deles participam, uma relação reflexiva com a trajetória histórica do sujeito e do coletivo que professam” (Rocha e Eckert, 2000, p. 74). Dessa forma, a lembrança não teria caráter individual, pois também seria resultante do coletivo e da paisagem, visto que a localização no tempo e no espaço são elementos essenciais de formação da memória, tempo e espaço esses que são intrínsecos e únicos, já que são formados a partir da vivência.

Durante os últimos anos, ao longo do processo de pesquisa pude acompanhar por meio das narrativas os trajetos que essas pessoas percorreram nas paisagens que vivenciaram, acompanhando esses deslocamentos de forma atenciosa por meio também da observação de ações, pude perceber que as paisagens ao se transformarem acabam também sendo espaços que atuam com temporalidades diferentes que acabam se sobrepondo nesses territórios urbanos.

No decorrer do livro *Etnografias da Duração: antropologia das memórias coletivas em coleções etnográficas*, de Rocha e Eckert (2013, p. 23) há uma passagem onde se aponta que “as metrópoles contemporâneas comportam ‘topologias fantásticas’, reveladas indiretamente por seus habitantes no ato de narrar a cidade, isto é, urdidas no bojo de uma dialética temporal em que o tempo pensado e o tempo vivido se consolidam numa sobreposição (Bachelard, 1989 apud Rocha e Eckert, 2013).

Assim, aponto aqui que uma cidade como Santarém também comporta uma topologia fantástica que pulsa viva nas narrativas apesar de anos de apagamento histórico e tentativas violentas de quebra da relação da população com o rio. Para as autoras, “o patrimônio etnológico de cidades se transforma num espaço afetivo e poético, lugar de luta de seus habitantes contra o tempo; aliás, por meio dele destemporalizam o tempo (Rocha e Eckert, 2013, p. 23).

Ao aderir a noção de “trajeto antropológico”, qual seria: “a incessante troca que existe ao nível do imaginário entre as pulsões subjetivas e assimiladoras e as intimações objetivas que emanam do meio cósmico e social (Durand, 2012, p. 41). Inspirada pelos estudos de imaginário de Gilbert Durand, Rocha e Eckert basearam-se “para pensar os estudos de memória coletiva como pertencentes ao campo dos estudos sobre o imaginário”.

Para Gilbert Durand, a memória não expressa uma intuição do tempo; ao contrário, ela lhe escapa, para, finalmente, “reencontrar-se” no tempo negado. (Rocha e Eckert, 2013, p. 28). Outro autor fundamental nessa formulação foi Bachelard, o qual relaciona o campo do imaginário ao domínio do tempo, uma vez que este pertence ao domínio da memória.

Dessa forma, para as autoras:

A lembrança, nos jogos da memória (...) desprende-se do vivido existencial; no fluxo da imaginação criadora permite uma “duplicação dos instantes”, assegurando-lhes, “nas flutuações do destino, a perenidade de uma substância” (Durand, 1980, p. 466). Sob a ótica dos estudos de uma etnografia da duração, a vida urbana é descrita pelos sujeitos-personagens que narram as suas experiências cotidianas nas cidades modernas superpondo os tempos imaginados a partir de um fragmento vivido (Rocha e Eckert, 2013, p. 28-29).

Em uma cidade como Santarém os processos históricos, econômicos e culturais de sua formação configuram um sentido de ser e estar na cidade, ao mesmo tempo complexo e fascinante, a vida urbana e a história da cidade aparecem em seus habitantes em tudo que eles são e no que carregam, porém o sentimento de ter parte disso constantemente arrancado de si também se torna recorrente, necessitando de um trabalho minucioso da parte do pesquisador ao reinterpretar as interpretações e percepções dos moradores.

O pesquisador, mediante seu narrador, agencia uma interlocução para arranjar um cenário de evocações em que o habitante pode “transcriar” imagens e formas de ler a si na cidade refigurada no tempo da narrativa. (Rocha e Eckert, 2010, p. 124). Assim, partindo dos relatos de vida de um grupo de moradores da antiga praia da Vera Paz e atuais moradores do bairro do Laginho, suas narrativas e percepções, pude alcançar a interpretação do que era viver em uma Santarém que eu não cheguei a conhecer.

Através de seus relatos pude buscar compreender as redes de sociabilidades que majoritariamente se erguiam em volta dos campeonatos de futebol e das atividades da igreja católica, bem como também fui alcançada pelo entendimento de outro ritmo de vida, aquele onde eles viviam como parte do território, parte do rio. Esses movimentos e pulsões, que esses moradores carregam durante seu tempo vivido na cidade, trazem consigo a dimensão poética.

Segundo (Rocha e Eckert, 2010, p. 142), “narrar a cidade” é a obra da tessitura dos relatos que ordenam memórias, testemunhos, percepções e sentimentos. Nesse processo a consciência de si (do/a antropólogo/a) também é apreendida na sua gênese.”. O momento de escrita da pesquisa foi onde embarquei de vez na vontade de conhecer de qual Santarém estávamos falando, da que vive na memória desses moradores ou da que tem apenas terra e água para oferecer lucro. Foi onde alcancei também os poemas e canções, onde alcancei os movimentos de luta em torno do território e da manutenção do rio vivo. Rio que não vive só fora, mas pulsa dentro de todos nós.

2.2 A POÉTICA NAS PAISAGENS MOCORONGAS¹⁸

Nenhuma terra neste mundo tem
Tamanhas sugestões para poemas
Como as que possui a minha Santarém!

Nesta Cidade toda gente canta,
Pois a paisagem tal fascínio inspira
Que um verso pronto brinca em cada boca
E em cada peito há maviosa lira!
Bemerguy, Emir. 04/08/1975.¹⁹

No livro *Meu baú mocorongo*²⁰ de Wilson Fonseca²¹, há uma passagem intitulada *Lenda santarena*, cuja versão é de autoria de Wilmar Dias Fonseca. Nela diz que ao tempo em que Santarém ainda era considerada uma vila, a população da antiga aldeia dos Tapajós andava intrigada, pois não sabiam explicar porque de tempos em tempos a barra do manto de Nossa Senhora da Conceição costumava amanhecer molhado e seus pés cheios de areia da praia, causando estranhamento na população. Até que um indígena precisou ir andando de Santarém até Alter do Chão durante a noite, perpassando pelas praias que haviam em torno da cidade, e nisso reparou que durante todo o percurso havia pegadas menores a sua frente; ao retornar a Santarém no amanhecer percebeu que as pegadas seguiam até o caminho que dava acesso a igreja matriz, onde hoje fica a Catedral Nossa Senhora da Conceição. O mistério foi revelado quando uma anciã Borari de Alter do Chão, afirmou que foi lhe dito através de sonho, que em noites de luar a Nossa Senhora da Conceição ia visitar a Nossa Senhora da Saúde em Alter, percorrendo todas as praias e voltava ao amanhecer.

Nos dias atuais essa história não teria como ser narrada dessa maneira, pois não há mais caminho para a santa nas areias alvas das antigas praias urbanas que margeavam o município. Agora as estruturas do Terminal Fluvial de Graneis Sólidos da multinacional Cargill tomam conta da margem direita da cidade, onde era localizada a praia da Vera Paz. Hoje a antiga praia da Vera Paz só existe nos versos dos poetas, nas canções e na memória de

¹⁸ Mocorongo é usado para se referir ao indivíduo natural de Santarém.

¹⁹ Trecho do poema *Inflação de poetas*. Disponível em: <https://bemerguyemir.blogspot.com/2013/04/inflacao-de-poetas.html>. Acesso em: 22 nov 2023.

²⁰ O livro “Meu baú mocorongo”, escrito entre 1928 e 1983, reúne pesquisas, recordações e reflexões sobre a vida histórica e sociocultural de Santarém e da Amazônia. Ao ser publicado se tornou uma coletânea com 9 volumes, este escrito se encontra na obra de volume 2.

²¹ Wilson Dias da Fonseca, Wilson Fonseca ou Maestro Isoca (1912 – 2002) foi um maestro, compositor e escritor brasileiro. Atuou como um grande incentivador da cultura e da história da Amazônia, fundando a Academia Paraense de Música e como membro da Academia Paraense de Letras. Compôs mais de 1.600 músicas, muitas delas inspiradas em temas folclóricos e nas belezas naturais da terra natal.

quem chegou a conhecer suas areias brancas, onde inesquecíveis serenatas²² e piracaias²³ foram feitas; a praia também foi palco de inúmeros campeonatos de futebol, sendo conhecida pelas famosas “peladas”²⁴ na coroa de areia que se formava em frente a cidade no período de seca dos rios.

Ao utilizar poemas e canções de diferentes épocas como recurso, que demonstram além da descrição da paisagem em si, a maneira como esses espaços são vividos pelos moradores e artistas santarenos, busco salientar essa sensibilidade poética dos autores e a relação advinda da sua interação com esses lugares, que vai de encontro à percepção, possibilitando a tradução das paisagens em forma de poemas e canções, nos quais são evocadas suas emoções, imagens-memórias, sonhos e lembranças.

Assim, proponho trabalhar a paisagem como construção do imaginário, discutido a partir da poética santarena. No trabalho de escrita do poeta, as palavras têm capacidade de evocação de cheiro, cores, sabores, os quais acabam por ganhar formas e carregam imagens, essas imagens poéticas além de poderem ser lidas como representações do imaginário do artista também podem revelar a história local e a lógica sócio-político da época.

Segundo Pitta, (2005, p. 13) “Bachelard tem o grande mérito de ter reabilitado a poesia como meio de conhecimento, poesia essa que é do domínio do simbólico, do sensível, do subjetivo”. Assim Bachelard, avança na discussão ao lançar que o imaginário, longe de ser uma fantasia delirante, desenvolve-se em torno de grandes temas, grandes imagens que constituem para o homem os núcleos ao redor dos quais as imagens convergem e se organizam. Em sua proposta de um novo espírito científico, ele orienta a ciência para uma mudança de paradigma, propondo estudar o homem em sua capacidade de devaneio.

Em seu livro, *A poética do devaneio* (1988), Gaston Bachelard aponta que a fenomenologia das imagens criantes [sic], serve para “tentar restituir no leitor comum a ação inovadora da linguagem poética”. Para ele, “o poema pode congrega os devaneios, reunir sonhos e recordações”. Assim, por meio do devaneio poético dos autores, os sentidos do leitor são impulsionados a “viver” também aquela imagem apresentada nos poemas e nas canções. A despeito do devaneio bachelardiano, podemos de certa forma contemplar os caminhos que esses autores transitam no espaço urbano e que ultrapassam a linguagem, transformando a

²² Serenata é uma canção e/ou performance musical em honra a alguém, geralmente uma donzela, com teor romântico.

²³ Ato de comer peixe assado na beira da praia.

²⁴ Partida de futebol entre meninos ou rapazes descalços, jogada em terrenos baldios, ruas, praças ou praias.

imagem da sua própria consciência individual e levando a uma consciência coletiva, se tornando registro do imaginário.

Gilbert Durand, discípulo de Bachelard, apresenta, também, uma proposta de interdisciplinaridade. Assim, na sua perspectiva, o imaginário pode ser considerado como a essência do espírito, à medida que o ato de criação é o impulso oriundo do ser individual ou coletivo, é a raiz de tudo aquilo que existe para o homem.

Para Bachelard (1988), “a poesia é um dos destinos da palavra, de uma palavra que não se limita a exprimir ideias ou sensações, mas que tenta ter um futuro.” Para ele, a imagem poética, em sua novidade, abre um porvir da linguagem. Diante das imagens que os poetas nos oferecem, diante das imagens que nós mesmos nunca poderíamos imaginar, essa ingenuidade de maravilhamento é inteiramente natural. Mas ao viver passivamente esse maravilhamento, não participamos com suficiente profundidade da imaginação criante. A fenomenologia da imagem exige que ativemos a participação na imaginação criante, dessa forma, na linguagem poética, a consciência imaginante cria e vive a imagem poética.

Segundo o autor, o método fenomenológico leva-nos a tentar a comunicação com a consciência criante do poeta. A imagem poética nova torna-se uma origem absoluta, uma origem de consciência. Nas horas de grandes achados, uma imagem poética pode ser o germe de um mundo, o germe de um universo imaginado diante do devaneio de um poeta (...). Dessa forma, para compreendermos a relação entre o poeta e sua imagem teríamos que estabelecer uma aproximação entre os leitores de sua poesia e a consciência criadora da poeta, a partir das suas imagens que vivenciamos no decorrer de nossas existências.

Portanto, o devaneio se torna o instrumento por meio do qual conseguimos alcançar a compreensão da subjetividade das imagens e um método que auxilia no processo de concepção do ato criativo, ao alcançar os lugares que o poeta retrata em sua escrita, seja como apresentação ou alusão da paisagem poética, a paisagem constituiria uma identidade do lugar, podemos então dizer que ela é a “essência” do lugar que compõe a sensação de pertencimento.

Por meio do devaneio poético, as imagens se compõem e se ordenam. O sonhador escuta já os sons da palavra escrita. O devaneio poético escrito, conduzido até dar a página literária, vai ser para nós um devaneio transmissível, um devaneio inspirador, uma inspiração na medida dos nossos talentos de leitores.

Para Bachelard, o poema pode congrega os devaneios, reunir sonhos e recordações. O devaneio poético nos dá o mundo dos mundos. O devaneio poético é um devaneio cósmico.

É uma abertura para um mundo belo, para mundos belos (Bachelard, 1988, p. 13). O mundo real é absorvido pelo mundo imaginário. Seu estudo de imagens foi assim desenvolvido na tentativa de provar que o devaneio nos forneceria uma imagem poética que testemunha uma alma descobrindo o seu mundo, o mundo que gostaria de viver. A poesia constitui ao mesmo tempo o sonhador e o seu mundo (Bachelard, 1988, p. 16).

Dessa forma, o sonhador do mundo se põe a pensar o mundo mediante pensamentos alheios, dos poetas e escritores. Pela cosmicidade de uma imagem recebemos, portanto, uma experiência do mundo. O devaneio cósmico nos faz habitar um mundo; dá ao sonhador a impressão de estar em casa em um universo imaginado.

O poeta

Ao ouvir as narrativas dos moradores do bairro do Laguinho e suas vivências na praia que naquela época era também o quintal de suas casas, comecei a imaginar como seria essa praia também por meio a poemas e canções de figuras bastantes conhecidas na história da cidade, como por exemplo, Emir Bemerguy. Esses poemas descreviam com admirável exatidão o sentimento que aquelas pessoas haviam me relatado e o que florescia em meus pensamentos ao admirar o rio ao entardecer.

Emir Hermes Bemerguy (1933-2012), nasceu em Fordlândia (distrito do município paraense de Aveiro), formou-se em odontologia, foi professor, e viveu a maior parte de sua vida em Santarém, onde dedicou-se à literatura, como escritor e poeta. Escreveu inúmeras crônicas, contos, romances e possui mais de vinte livros de prosas e poesias, se tornando um dos principais nomes da literatura santarena do século XX e início do XXI.

Era também conhecido como seresteiro, tocador de violão, apreciador da boa música e compositor. Suas principais obras são: “Aquarela Mocaronga” (1984), coletânea de poemas sobre a magia, as lendas, a natureza e aspectos humanos da vida santarena; “Diário de um Convertido” (2000); “Momentos Poéticos” (2007) e “Santarenices – Coisas de Santarém” (2010).

O artista escreveu diversos versos que foram musicados por Wilson Fonseca (1912-2002), os quais se tornaram clássicos do cancionero santareno, entre eles: Adeus, Vera-Paz; Cabocla Tapajônica; Canção da Vera-Paz; Curupira; Feira Santarena; Hino da Festa de N. S. da Conceição; Peixada na Praia; Quando Canta o Uirapuru, e tantas outras. Em 1993, recebeu o “Troféu Felisbello Sussuarana”, prêmio máximo da literatura santarena, concedido pela Associação de Poetas e Escritores do Oeste do Pará.

A seguir, trago poemas de Emir Bemerguy acompanhados de fotografias de acervos públicos e privados, que retratam o caminho de transformações das paisagens urbanas em Santarém, mas também a relação de conexão com o rio o qual faz parte do viver dos moradores da cidade.

Canção da Vera Paz

Raras coisas desta vida
São gostosas como a ida
Em noite de lua cheia
À Vera Paz afamada
Pra comer uma peixada
Sobre o alvo chão de areia.
E se há um violão
Ponteando uma canção
Como fundo musical,
A felicidade é tanta
Que a gente até se espanta,
Pensando não ser real.
Teu luar, ó “Vera Paz”
Saudade pra gente traz.
Bemerguy, Emir. 1966.

Adeus, Vera Paz

O progresso foi chegando
E eu nem sei direito quando
A tristeza aconteceu.
Cais do Porto, essa esperança
Dos meus tempos de criança
Hoje é sonho que viveu!
Mas, enquanto se trabalha
O reverso da medalha
Amargura uma cidade:
Nossa praia acolhedora,
Vera Paz encantadora,
Lá se foi, virou saudade!
Violões não mais terás
Adeus, linda Vera Paz!
Nem serestas, nem luares
Violão, se tu chorares,
Também choro, não resisto.
Modernices são bem vindas,
Mas destroem coisas lindas
Quanta mágoa eu sinto disto!
Nos arquivos da memória
Incluí mais uma história
Desta vida tão fugaz:
Chegará bem mais conforto
Nos navios do Cais do Porto,
Mas findou-se a Vera Paz!
Bemerguy, Emir. 1973.

Maldito tributo

Quando boiava, linda, lá no azul celeste,
 A Lua peregrina, alcovitando amores,
 Quanta felicidade, ó Vera Paz, nos deste,
 Ao som dos violões e à voz dos teus cantores!
 Nas cinzas do que foi, quase a chorar, ingresso
 Todo um passado fica para sempre morto,
 Porque, como um tributo pago ao tal “progresso”,
 A nossa Vera Paz deu vez ao Cais do Porto!
 Contudo, que fazer? O fato consumado
 Aí está, pungindo as almas santarenas.
 Pior ainda: a esteira do trator malvado,
 Não matará (ó meu Deus!) a Vera Paz apenas!
 Também já vão sumindo impiedosamente
 (Para não blasfemar, só tendo muita fé!)
 Outros velhos xodós do coração da gente: Laguinho, Mapiri, adeus, Maria José!
 O nosso enlevo foste! Oh! Que cartão-postal!
 Por isso é que dói tanto a amarga realidade:
 A mais inspiradora praia regional
 Hoje é lembrança, verso, lágrima e saudade
 Bemerguy, Emir. 1975.

Saudade! Esta palavra recorrente nos poemas de Emir Bemerguy, também ecoa no sentir daqueles que se dispõem a falar sobre a praia. Em *Canção da Vera Paz*, podemos ver que as idas à praia para comer peixe assado faziam parte do cotidiano das diversas famílias que moravam em sua proximidade e de frequentadores de outros bairros. Na década de 1960, a coroa de areia da Vera Paz recebia muitos banhistas e também lavadeiras.

É o que percebemos nos relatos dos moradores, Dona Ninita fala dos bons tempos que usufruiu da Vera Paz, ali levava seus filhos para brincarem, lavava suas roupas, se divertia e aproveitava o tempo. Seus filhos aprenderam a nadar ali, a praia mostrou-se como um lugar não só de lazer, mas de aprendizado. Já seu Carlão lembra da Vera Paz como lugar de socialização nos fins de semana, seja pelos jogos de futebol ou para comer peixe assado.

Em *Adeus, Vera Paz* começamos a acompanhar a marcha do progresso em direção a cidade, tendo como primeiro sinal o cais do porto da Companhia Docas do Pará, com a movimentação de grandes embarcações para carga e descarga de madeira e materiais de construção, como por exemplo, seixo. Uma transformação das paisagens já presente uma década depois, contrapondo a chegada do que é dito moderno em relação a perda das belezas naturais.

Na mesma década, em *Maldito tributo* o poeta aponta a perda da Vera Paz enquanto moeda de troca para o progresso, a praia virou porto. Nesse movimento, o poeta prevê também o destino de outras praias que contornam Santarém, e que atualmente passam pela

esteira do trator e se encontram entre concreto e lixo. Inspirações de diversas canções e poemas, esses lugares ainda encontram espaço na lembrança da população santarena. Como por exemplo, no relato de Dona Ana que chegou a comparar o que ocorreu com a praia da Vera Paz com o que vem ocorrendo com a praia do Maracanã. Assim como em Maracanã e Alter, a praia da Vera Paz também contava com inúmeras barracas de vendas, vendia-se comidas e também havia o plantio de verduras e hortaliças, era um mercado movimentado entre os moradores.

Santarém, cidade conhecida por seus moradores pelo seu maravilhoso pôr do sol em frente ao encontro das águas dos rios Amazonas e Tapajós, deixou o sol dividir o horizonte com maquinários pesados quando abriu caminho para a multinacional se instalar na frente de nossa casa. Hoje, é inseparável a visão, primeiro se vê o maquinário do Terminal, depois você pode tentar com olhar mais atento admirar o céu. Ao longo desses anos, os moradores foram se habituando aos poucos a não estranhar partilhar o pôr do sol com os equipamentos, armazéns e silos da Cargill. Paisagem naturalizada, agora parece mais como parte da composição, uma ao lado da outra.

2.3 NOVAS PERCEPÇÕES SOBRE A RELAÇÃO COM O RIO

Atualmente, poetas e artistas de Santarém seguem trabalhando em seus escritos e composições a relação com o rio e as paisagens de beirada, como também elaborando através das palavras a resistência poética necessária sobre o avanço da lógica desenvolvimentista no território. Cada um trabalha à sua maneira a relação com o tempo e o espaço, pois a cidade de cada um é aquela que se consegue alcançar.

O progresso foi incapaz
 Ao nascer o cais do porto
 De salvar a Vera Paz.
 A praia sumiu
 O rio poluiu
 Agrediu-se a natureza
 Acabou-se a beleza
 O pôr do sol tão brilhoso
 Foi encoberto, que maldade
 Tudo o que era maravilhoso
 Agora é só tristeza e saudade
 Bemerguy, Ercio. 2017.²⁵

²⁵ Disponível em: <https://ercioafonso.blogspot.com/2017/12/vera-paz-e-so-saudade.html>. Acesso em: 23 dez 2023.

A Voz Do Rio

As barragens se apossando das águas de correnteza
 Com a força da incoerência destruindo a natureza
 A paisagem transformada pela grande inundação
 O rio Tapajós que chora e clama por compaixão
 São Luiz macro projeto de geração de energia
 Que ameaça nossos rios, tão gigantesca bacia
 De águas cheias de fartura, riqueza e fertilidade
 Aniquilando a floresta pela mão da austeridade
 Não bastassem motosserras e tratores madeireiros
 A hostilidade velada de algozes garimpeiros
 A tragédia que ameaça o tapajós caudaloso
 Relega ao povo améríndio um futuro doloroso
 Isawré muybu, sawré muybu,
 Território sagrado dos Munduruku
 Pedras vermelhas ao fundo corredeiras do uruá
 As poças do repiquete, refúgio de piracema
 Na floresta submersa pimental vai se afogando
 E ao ruído das turbinas a voz do rio vai calando.
 Lamenta o povo da mata tamanha devastação
 Ribeirinho sitiado em Itaituba ou Trairão
 Chora o Arara, o Juruna, Apiaká, Munduruku
 São Luiz do Tapajós, Belo monte, no Xingu.
 Na enxurrada do progresso, prenúncios de destruição
 Da flona do tapajós, das praias de Alter do Chão.
Tapajós lita resá yukisé yawé úri waá apiaká pururusáua, mundurukó rui yuiri,
Maramunhagáwa resé umuserani waá pusuima rup! Suresesawa yuiri kaaeté
Resé kariwaita putarisawa kimbawa resewara²⁶.
 Barreto, Paulinho, 2021.

Sou da minha Santarém
 Aquela que mora em mim
 Saudade que vai e vem
 Querência que não tem fim

Carrego por onde ando
 Embalo como criança
 Vou de encontro navegando
 Mergulhado na lembrança

Nada agora se mistura
 Como águas que te definem
 Incomparável ternura
 Em choros que se reprimem

Em Vera-Paz minha praia
 Me banhando na memória
 De noite na piracaia

²⁶ “As águas do Tapajós são lágrimas de sofrimento dos Apiaká e do sangue derramado dos Munduruku na guerra vencida pelo desrespeito à natureza na cobiça desmedida do homem”. Letra e tradução enviada pela cantora e intérprete Priscila Castro.

Menino, era muita história!

Música, dança e poesia
 História e sabores tem
 Orla em minha fantasia
 Encantada Santarém.
 Sousa, Haroldo. 2022.²⁷

Sou Rio

Rio
 Que verdeja minha pele
 E hidrata os meus sonhos
 De menino tão alegre
 Sorrio ao te ver correndo livre
 Deleitando do teu leite
 No teu leite infinito

Me vi em meio ao caos urbano
 Preocupado e só pensando
 Onde isso vai parar?
 Oh rio, perdoa os teus filhos
 Envenenam o teu sangue
 Sem saber que vai voltar

Oh rio, mas teu sangue é o meu sangue
 Eu acolho os teus conselhos
 E sorrio ao te ver passar

Sorrio, sorrio
 Sorrio, sorrio
 Eu sou rio, eu sou rio
 Sorrio, eu sou rio
 Salgado, Andrew. 2023.

O rio não dá mais água pra cheia
 Senão na mesma medida que cedeu água na seca
 Talvez a gente tenha aprendido sobre as trocas
 Sentada na beira da cidade
 A gente reconhece que a faixa de areia distante
 Significa -na mesma medida-
 A água sobre a cidade
 Questão de tempo
 É preciso entender o tempo do rio
 Das águas que nos faz gente
 Bandeira, Keké. 2023.²⁸

Nas veias abertas da América Latina
 Latifúndios

²⁷ Disponível em: <https://meuladopoetico.com/mostrar-poema-26322>. Acesso em: 23 dez 2023.

²⁸ Disponibilizada diretamente pela autora em: 18 set 2023.

Mineradoras
Hidrelétricas
De marco em marco eles nos zeram
Testam
Colonizam
Dizimam
Mercurizam
Alagam
Apagam
Logo nós os donos da energia
Palhaços para os ministérios de Brasília
Fazemos o circo funcionar
Mas não provamos do pão
Ou melhor, do linhão
Excluídos de propósito das linhas de transmissão

Matados, mercurizados e queimados no meio das nossas matas
Embrulhados pra presente em sacas de soja
Pra alimentar os porcos da corja
Bem aqui no arco do norte
Na zona de corte
Que pra nossa morte atravessa
Tudo isso só pra engordar o bacon das barrigas americanas e europeias
Ou pra carregar o celular dos sulistas e sudestinos
Que não sabem de geografia e nem onde o norte e o nordeste ficam

Tu não tá sabendo que tão levando nossos bichos
Matando nossos meninos
Infestando nossa casa
Tu não ouve o mercúrio
Brincando de pira na minha correnteza
Desde o cordão umbilical até a ventrecha?
Tu não vê as balsas de madeira, bauxita e soja?
Roubando o de mais doce que nós temos, nossa água
Só um minuto
Uma pausa dramática
Pra uma pergunta básica
O que tu fazes pelo teu rio?
Além de postar e fazer um reels?
O que tu fazes pela tua mata
É justo só ser um militante de escada
Que quer saber mais de quem detém a tecnologia sagrada
De quem estava aqui bem antes de ser mimimi e mamata?

E o que o acontece na Amazônia
Metade não tá vendo
Tem uma venda ou tão tudo se vendendo
E a outra metade finge que nem tá percebendo

Vim aqui te Dizer que não somos os mocinhos se não levantarmos pra lutar
Que não adianta adiar o fim do mundo sem nos consultar
Que não dá pra pegar nosso protagonismo amazônida e editar
Quer hackear?
Primeiro aprende com os mais antigos a resistir e militar

Depois entende que sem a Amazônia não há lugar, não há vida, não há ar
E aí? Como tu vai respirar?
Guimarães, Noranathan. 2023.²⁹

A paisagem é um fenômeno do ser porque tem relação com o sujeito que sonha, percebe e representa. Ao permitir-se o repouso e o mergulho para o interior das coisas, dos elementos que a constituem e que abarcam sentidos, torna-se capaz de organizá-la numa totalidade que é a sua própria representação. A paisagem existe como tal porque sua força vibrante está no imaginário, enquanto conjunto complexo de imagens sobre as quais repousa toda a simbolização. Esse pluralismo de imagens, portanto, resguarda a capacidade de criar formas sutis, onde o mito e a poesia são possíveis (Silveira, 2009, p. 77).

A capacidade de captar a paisagem e descrevê-la em tons poéticos, através do exercício da imaginação e da experiência vivida, fazem-nos lembrar da fenomenologia bachelardiana a qual se utiliza da paisagem para interpretar elementos subjetivos próprios da sua percepção acerca do lugar (Rocha e Eckert, 2010). A fenomenologia da imaginação, estuda o fenômeno da imagem poética no momento em que ela emerge na consciência como um produto direto do coração, da alma, do ser do homem tomado na sua atualidade (Bachelard, 1993, p. 342).

Para Bachelard, só a fenomenologia poderia ajudar a restituir a subjetividade das imagens e a medir a amplitude, a força, e o sentido da imagem. Todas essas subjetividades seriam variáveis. Para especificarmos bem o que possa ser uma fenomenologia da imagem, seria necessário dizer que a poesia é, antes de ser uma fenomenologia do espírito, uma fenomenologia da alma (Bachelard, 1993, p. 343).

A poesia surge então como um compromisso de alma, pois nos poemas se manifestariam forças que não passam pelos circuitos de um saber, dessa maneira, em uma imagem poética a alma acusa sua presença e um verso pode ter grande influência sobre a alma de uma língua, fazendo despertar imagens apagadas (Bachelard, 1993, p. 348). O poeta vai mais ao fundo, descobrindo com o espaço poético um espaço que não nos encerra numa afetividade. Qualquer que seja a afetividade que dê cor a um espaço, seja ela triste ou pesada, desde que seja expressa, poeticamente expressa, a tristeza se tempera, o peso se alivia (Bachelard, 1993, p. 486).

Segundo Bachelard (2007, p. 19), “é necessária a memória de muitos instantes, para se fazer uma lembrança completa. Portanto, as narrativas, os poemas e as canções dos

²⁹ Disponibilizada diretamente pela autora em: 20 jan 2024.

moradores que habitam a cidade, vivendo-a e se tornando parte das paisagens, assim como elas se tornam parte deles, se entrelaçam compartilhando um mundo comum. Em todo poema verdadeiro pode-se encontrar os elementos de um tempo interrompido, de um tempo que não segue a medida, de um tempo que chamaremos de vertical para distingui-lo de um tempo comum que foge horizontalmente com a água do rio, com o vento que passa (Bachelard, 2007, p. 100).

Para o autor,

A imagem poética não está submetida a um impulso. Não é o eco de um passado. É antes o inverso: pela explosão de uma imagem, o passado longínquo ressoa em ecos e não se vê mais em que profundidade esses ecos vão repercutir e cessar. Por sua novidade; por sua atividade, a imagem poética tem um ser próprio, um dinamismo próprio. Ela advém de uma ontologia direta (Bachelard, 1993, p. 341).

Os Poetas

Ercio Bemerguy, irmão de Emir Bemerguy, é funcionário aposentado do Banco da Amazônia e um dos ícones da rádio santareno nas décadas de 1960 e 1970, comandou programas como: “Clube das Fãs”, “EB Faz o Sucesso”, “Desperta Amazônia” e “E-29 Show”³⁰. Criador do blog O mococongo³¹, o qual mantém nas redes desde 2008. Segundo suas palavras, ele se define como “Não sou intelectual, não sou jornalista, não sou historiador, não sou poeta, não sou e não fui jamais homem de letras. Sou apenas um cidadão que gosta de escrever (bem ou mal) e mais nada”. Nos versos de Ercio Bemerguy os quais descrevem uma Santarém atual, onde o pôr do sol do fim de tarde se esconde atrás do Terminal, já se lamenta a perda da praia que teve seu fim, deixando tristeza e saudade.

Em seu poema, Ercio reflete de forma crítica as mudanças drásticas na paisagem provocadas pelo progresso e pela urbanização, destacando a perda da “harmonia natural”. Ao associar o surgimento do cais do porto com a destruição da praia da Vera Paz, símbolo de tranquilidade e beleza, o eu-lírico denuncia a incapacidade do desenvolvimento de preservar a essência do lugar. O desaparecimento da praia, a poluição do rio e a agressão à natureza revelam a degradação ambiental e o apagamento das belezas naturais, como o pôr do sol, agora “encoberto” pela urbanização desordenada. Essa transformação cruel, marcada por termos como “maldade”, contrasta a paisagem antes “maravilhosa” com a atual sensação de “tristeza e saudade”. Por meio desse lamento, o poema alerta para os impactos do progresso,

³⁰ Informações disponíveis em: <https://www.calameo.com/read/0005531113e61a7faff26>. Acesso em: 20 jan 2024

³¹ Disponível em: <https://ercioafonso.blogspot.com/>. Acesso em: 20 jan 2024

evidenciando a desconexão entre o homem e a natureza e evocando a necessidade de preservar o que ainda resta antes que se torne apenas memória.

Priscila Castro, cantora afroamazônida, ativista cultural e socioambiental, e uma das fundadoras do Movimento dos Fazedores e Fazedoras de Cultura de Santarém. Nasceu na comunidade de Carariacá, na região do Arapixuna, no interior do município. Morou lá até seus 12 anos. Começou a atuar profissionalmente em Santarém no ano de 2008, cantando em espaços culturais, universidades, e depois de um tempo em barzinhos. Hoje seu trabalho está focado na música feita na Amazônia, na música paraense, com ritmos latinos, todos misturados com a música indígena e negra³². Priscila Castro surge como *A Voz do Rio*³³, rio que denuncia as barragens, a destruição de seus leitos e paisagens transformadas por inundações. Um rio Tapajós que chora, chora também pelas florestas que sofrem nas mãos dos madeireiros e garimpeiros, chora pelos sofrimentos de seus povos e territórios ancestrais, onde o progresso é sinônimo de destruição.

Na canção *A voz do Rio* expressa, em tom de denúncia e lamento, os impactos devastadores dos grandes empreendimentos sobre os rios e a natureza, no contexto amazônico. A construção de barragens e os projetos de desenvolvimento são apresentados como uma força incoerente que altera violentamente a paisagem, provocando grandes inundações e ameaçando a rica biodiversidade, a fertilidade das águas e o modo de vida das populações ribeirinhas e indígenas. A floresta, já duramente atingida por motosserras, tratores e a exploração predatória dos garimpeiros, agora enfrenta o afogamento literal de seus territórios sagrados. A letra da canção evoca a memória viva dos rios, enquanto alerta para o silenciamento do mesmo, simbolizado pelo "ruído das turbinas".

Haroldo Sousa posta seus poemas em um blog colaborativo chamado Meu lado poético³⁴, me deparei com a escrita apresentada neste trabalho durante minhas pesquisas sobre a cidade. Haroldo Sousa fala de uma Santarém que mora nele, faz parte de sua essência e o acompanha não importa onde esteja, pois sempre é possível alcançar através das lembranças. Em seus versos mais uma vez vemos como piracaias e noites de

³² Entrevistas disponíveis em: <https://o-boto.com/blog/entrevista-a-voz-do-rio-novo-album-de-priscila-castro> e <https://www.tapajosdefato.com.br/noticia/422/da-luta-nao-fujo-a-cantora-e-membra-dos-movimentos-artistico-culturais-priscila-castro-conta-como-vem-sendo-sua-jornada>. Acesso em: 24 jan 2024

³³ Canal do YouTube da Priscila Castro: <https://www.youtube.com/playlist?list=PLYesGx7Cva496cOXWUyTjBHHRSeCTdrB7>. Link do Spotify: https://open.spotify.com/album/2m9mNFSP6wE8CLQTxa7h5B?si=6i9T6_-MQ7CJpp27LktKNw

³⁴ Disponível em: <https://meuladopoetico.com/usuario-5158>. Acesso em: 10 jan 2024

socialização entre os moradores eram algo frequente, bem como o encanto da cidade em se produzir arte através de suas histórias.

Em seu poema, Haroldo exalta a profunda conexão emocional com Santarém, apresentando-a como uma fonte de saudade e identidade. As memórias da cidade, carregadas por onde o narrador vai, são como águas que definem sua essência, refletindo uma ternura e um misto de nostalgia e alegria. A menção à praia da Vera Paz, às piracaias noturnas e às histórias da infância revela um vínculo íntimo com as paisagens e tradições locais, que permanece viva em suas memórias, mesmo diante do tempo. Santarém surge como um espaço de rica cultura e diversidade, onde música, dança, poesia, história e sabores se entrelaçam, formando um lugar encantado que alimenta a fantasia e nutre o amor por sua terra natal.

Andrew Só é cantor, compositor, instrumentista e produtor cultural, fundador-proprietário do estúdio e selo Monhangarypy. Em *Sou Rio*, Andrew Salgado traz referências à cor da água do rio Tapajós, a imagem do menino que cresceu vendo o rio correndo solto e tendo por ele seus sonhos alimentados, lamentando onde vão parar as consequências de um possível envenenamento através dos projetos desenvolvimentistas destinados à bacia, porém ciente de que ver o rio traz alegria e pertencimento.

A canção constrói uma relação íntima entre o eu-lírico e o rio, apresentando-o como uma entidade viva que reflete tanto a natureza quanto a humanidade. No início, o rio é celebrado como fonte de vida e beleza, "verdejando" a pele e alimentando os sonhos de uma infância alegre e pura, marcada por liberdade e plenitude. Contudo, a narrativa se transforma ao situar o eu-lírico em um "caos urbano", onde a poluição e a negligência humana envenenam o rio, que, em um ciclo inescapável, acaba devolvendo essas consequências aos seus agressores. Apesar disso, a música resgata a esperança e a conexão profunda entre o homem e a natureza, reconhecendo que o "sangue do rio" é também o sangue humano, e que é possível acolher seus ensinamentos e se reconectar com sua fluidez e sabedoria.

Keliane Bandeira é multiartista, pesquisadora, produtora cultural e ativista anticapacitismo, atuando principalmente na área do audiovisual, onde conta com diversas formações educacionais e produções de documentários na produtora Formiga de fogo³⁵. Keké fala sobre seu movimento em direção à beira do rio e como o entendimento sobre si parte dele, os aprendizados de rio que contemplam nosso entendimento enquanto pessoa.

³⁵ Perfil da produtora Formiga de fogo no Instagram: <https://www.instagram.com/formigadefogo.filmes/>. Acesso em: 15 ago 2024

O poema reflete sobre a relação entre o ser humano e o rio, destacando a reciprocidade das trocas entre ambos. A metáfora do rio que "não dá mais água pra cheia / senão na mesma medida que cedeu água na seca" sugere um equilíbrio entre os opostos, como se as forças naturais só pudessem se equilibrar após serem compreendidas. A "faixa de areia distante" simboliza a fragilidade e a transitoriedade da paisagem, que, assim como as águas, está sujeita a mudanças. O poema mostra que, ao reconhecer essa interdependência entre o rio e a cidade, a compreensão do "tempo do rio" se torna essencial, pois as águas que moldam e sustentam a vida também têm seu próprio ciclo, que nos ensina a respeitar os ritmos naturais que nos tornam "gente". A reflexão sugere que só ao entender essas trocas é que conseguimos realmente compreender o nosso lugar no mundo.

Norathan Costa é multiartista e militante socioambiental. Nos últimos anos ficou bastante conhecida pela sua forma de ativismo em suas performances. Norathan vem com versos fortes em relação a exploração que a região do Baixo Amazonas sofre nas últimas décadas, apontando os projetos de colonização estabelecidos na Amazônia, entre eles a expansão sojeira, e em forma de provocação nos leva a pensar sobre formas efetivas de luta.

Em seu ativismo poético, Norah denuncia de forma contundente a exploração e destruição sistemática dos recursos naturais da Amazônia e das comunidades que ali vivem, com ênfase nas injustiças sociais e ambientais impostas pelo progresso e pela ganância de grandes corporações. Ela expõe a ação de latifúndios, mineradoras e hidrelétricas, que colonizam e dizimam a terra, como o envenenamento por mercúrio e a poluição das águas. A crítica também se volta para a exclusão dos povos amazônicos dos benefícios da energia e da riqueza gerada, enquanto são vistos como meros "palhaços" para os ministérios em Brasília. O poema denuncia a morte, a exploração e a invisibilidade das vítimas dessa devastação, especialmente as comunidades que, apesar de fornecerem recursos como soja e bauxita, não se beneficiam do que produzem. Além disso, há um apelo à reflexão sobre a indiferença daqueles que não se importam com o que acontece na Amazônia e aos que se contentam com postagens e ações simbólicas, sem agir verdadeiramente para salvar a terra. Com uma linguagem direta e provocativa, a autora convoca à luta pela preservação da Amazônia, alertando que sem ela, não há vida, não há futuro e, principalmente, não há ar para respirar.

Este capítulo foi pensado a partir de memórias, imaginários e paisagens da praia da Vera Paz, do rio Tapajós e da cidade de Santarém, em busca de uma interdisciplinaridade para lidar com as complexas narrativas e percepções que afloram em meia a pesquisa em cidades amazônicas. Diante do que foi exposto, é possível refletir sobre as problemáticas das

transformações de paisagens do município, sentidas diretamente na vida vivida. Problemáticas essas que são advindas de uma complexa relação com o poder econômico e político local, bem como as estratégias de desenvolvimento aplicadas nos últimos anos no estado, o qual ignorou as populações locais em seus planos.

Os poemas e canções analisados oferecem uma visão crítica e profunda sobre a relação entre o homem e a cidade, questionando as transformações nas paisagens e suas consequências para as comunidades que nelas habitam. A partir da denúncia de uma ocupação predatória, seja em ambientes urbanos ou rurais, os poemas revelam como o progresso, o desenvolvimento e a urbanização podem apagar as memórias sensíveis e a beleza das paisagens de outrora. Essa relação de ocupação do homem sobre o território não é apenas uma ocupação física, mas também simbólica, em que a paisagem, antes fonte de vida e identidade, é transformada em um objeto explorado e devastado. A paisagem se torna um campo de disputa entre os que buscam preservar a memória de suas terras e rios, e os que impõem um modelo de desenvolvimento baseado na destruição e na exploração.

Nos poemas, essa conexão com as paisagens não é somente geográfica, mas está intimamente ligada às experiências sensíveis das pessoas que nela vivem, como a memória do pôr do sol, das águas e das florestas, elementos que eram parte de um outro tipo de existência, agora ameaçados pela poluição e pelo avanço do capital. A luta desses moradores se configura como uma resistência ao aniquilamento de suas vivências, preservando não apenas os espaços físicos, mas também suas experiências subjetivas e culturais. Para eles, a Amazônia, não é apenas um território a ser ocupado ou explorado, mas um espaço de resistência, de memória e de luta pela manutenção de suas raízes. Assim, os poemas não apenas questionam as alterações físicas das paisagens, mas destacam a importância de se preservar as memórias sensíveis que conectam os povos à sua terra, em um esforço constante para proteger suas formas de viver e de sonhar com um futuro em que possam continuar a existir, respirando e lutando por um mundo que ainda possa ser vivido.

As “experiências de paisagens” compartilhadas por esses escritores e os moradores da cidade se encontram cotidianamente, enquanto surgem cada vez mais estratégias visando a descosmização do rio Tapajós, e consequentemente a dessubjetivação do sujeito que mantém a relação com o rio em essência, causando assim destruição de existências, existências que se encontram no mundo comum das imagens poéticas de uma Santarém que vive e resiste na memória de cada um de nós.

3 O ENCONTRO DO RIO COM A RODOVIA

Imagem 17 - Cartão postal de Santarém, ao fundo a antiga praia da Vera Paz em 1968

Fonte: blog Você se Lembra? (2016)

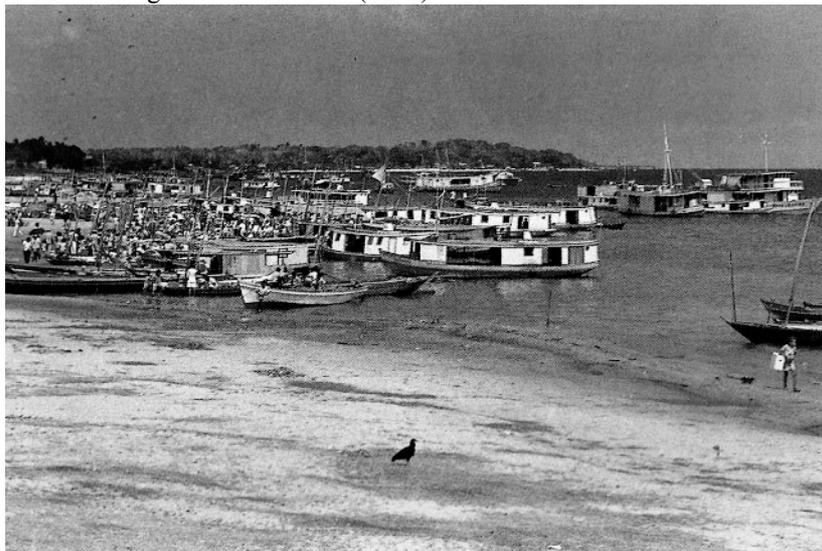


Imagem 18 - Vista aérea do Cais do porto em 1974

Fonte: Programa da Festa de Nossa Senhora da Conceição, 1974, p. 39



Imagem 19 - Registro do céu visto da orla da cidade

Fonte: acervo Karina Pimenta (2024)



Imagem 20 - Vista aérea em época de cheia onde hoje se situa o bairro do Laguinho, 1957
Fonte: blog Você se lembra? (2015).³⁶



Imagem 21 - Vista aérea terminal da Cargill
Fonte: site rede Brasil atual, acervo Pedro Alcântara/M'bóia (2021).³⁷



³⁶ Disponível em: <http://ignacioneto.blogspot.com/2015/01/vista-aerea-de-santarem-1957.html>. Acesso em 06 jun 2022

³⁷ Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2021/07/entenda-como-o-porto-da-cargill-no-para-ameaca-terras-e-quilombos/>. Acesso em 06 jun 2022.

3.1 AS POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO PARA A AMAZÔNIA

A Amazônia sempre ocupou um lugar central no imaginário nacional e internacional. Sua vasta extensão territorial, riqueza em biodiversidade e recursos naturais, além de sua diversidade cultural, fazem dela uma região estratégica para o país. No entanto, seu desenvolvimento foi marcado por políticas que, ao longo do século XX, buscaram integrá-la ao restante do país, muitas vezes à custa de profundos impactos socioambientais.

As políticas de integração da Amazônia, conforme Becker (1990; 2005; 2007a), foram pautadas por uma visão geopolítica que via a região como vazio demográfico a ser ocupado e explorado. Durante o regime militar, programas como o PIN (Plano de Integração Nacional) promoveram a abertura de rodovias como a BR-163, ligando Cuiabá a Santarém, em nome da ocupação produtiva (Arbex Jr., 2005; Oliveira, 2005). Essas infraestruturas, no entanto, consolidaram uma lógica de fronteira expansionista, facilitando a grilagem de terras e a concentração fundiária, enquanto projetos como os incentivos fiscais da SUDAM favoreceram grandes empreendimentos agropecuários (Becker, 2007; Knorr, 2017).

O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956-1961) consolidou o ideário desenvolvimentista que marcaria a história brasileira nas décadas seguintes. Após o golpe de 1964, o regime militar reinterpretou essa visão, amalgamando-a à doutrina de segurança nacional. A ênfase geopolítica na ocupação da Amazônia, sintetizada no lema “integrar para não entregar”, orientou políticas que combinavam ambição econômica e controle territorial.

A ditadura militar criou uma visão da Amazônia como uma terra de oportunidades acessíveis dependendo apenas da coragem e determinação de quem quisesse se aventurar. Exaltou a força do homem contra a natureza, representada pela motosserra e grandes projetos, como a Transamazônica. Essa visão reforçou aspectos destrutivos e devastadores da mentalidade colonialista em relação à região amazônica, visão essa que não desapareceu após o fim do regime militar. Ao contrário, boa parte da propaganda sobre o agronegócio tem como conteúdo hoje a ideia do progresso civilizatório sobre áreas incultas, gerando riqueza pelo bem da nação e alimentos para a humanidade (Arbex Jr., 2005, p. 37).

Para Telma Bermeguy, a Amazônia tem sido reiteradamente produzida/imaginada como a “última fronteira” a ser conquistada (Velho, 2013; Oliveira, 2016) e as estradas (de ferro, de chão ou de asfalto) têm estado no centro desse debate. (Bemeguy, 2021, p. 179). Sob a Ditadura Militar, o Programa de Integração Nacional (PIN) tornou-se o eixo das políticas para a Amazônia. Suas diretrizes incluíam a construção das rodovias Transamazônica (ligando o Nordeste à fronteira oeste) e Cuiabá-Santarém (conectando o

Centro-Oeste ao rio Amazonas), além de um plano de colonização com agrovilas e projetos de reforma agrária. Como destaca Bemerguy (2021), em resposta ao programa, inúmeras famílias, vindas principalmente do nordeste e do sul do país, se deslocaram para a região, interessadas em acessar e ocupar terras através dos diferentes projetos estatais de colonização derivados do PIN, o que resultou em diversas frentes de ocupação da terra na região de influência das estradas, dirigidas e induzidas pelo Estado em diferentes níveis. Assim, os eventos relacionados ao PIN e seus muitos desdobramentos atravessam enormemente as histórias de inúmeras cidades e comunidades no eixo das rodovias, representando um evento que transformou profundamente a malha urbana-rural da região (Bemerguy, 2021, p. 180)

Em 1966, a criação da Amazônia Legal, abrangendo estados como Acre, Pará e Amazonas, além de porções de Mato Grosso, Goiás e Maranhão, demarcou institucionalmente a região como zona estratégica. Nesse contexto, surgiram órgãos como a Sudam (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia) e o Banco da Amazônia (Basa), destinados a captar recursos e fomentar investimentos. A industrialização foi impulsionada com a Zona Franca de Manaus, administrada pela Suframa, enquanto projetos agropecuários e minerais atraíram conglomerados nacionais e estrangeiros.

A atuação da Sudam se fez via Fundo para Investimentos Privados no Desenvolvimento da Amazônia (FIDAM) e o Banco da Amazônia S/A (BASA). Foi por intermédio da Sudam que grandes grupos econômicos investiram em projetos agropecuários e agroindustriais na Amazônia. O Programa de Integração Nacional (PIN) foi o principal programa a alimentar as políticas territoriais do Estado na Amazônia. Em 1970, o governo militar o implantou com três diretrizes importantes: a abertura de duas rodovias na Amazônia: a Transamazônica (ligando o Nordeste e a Belém-Brasília à Amazônia ocidental - Rondônia e Acre); a Cuiabá-Santarém, ligando Mato Grosso à Transamazônica e ao próprio porto de Santarém, no rio Amazonas; a implantação, em faixa de terra de 10 km de cada lado das novas rodovias, de um programa de “colonização e reforma agrária” e o início da primeira fase do plano de irrigação do Nordeste; transferência de 30% dos recursos financeiros dos incentivos fiscais oriundos de abatimento do imposto de renda para aplicação no programa (Oliveira, 2005, p. 77).

A partir de meados dos anos 80, juntamente com o avanço da ocupação predatória da Amazônia, houve um aumento significativo na circulação de imagens da região nos meios de comunicação globais. Essas imagens incluem tanto representações que destacam as belezas do paraíso quanto cenas que mostram os danos causados por queimadas e outras atividades

destrutivas. Junto a reflexões sobre o futuro do “pulmão do mundo”, imagem criada pelos viajantes do século 19 e cultivada, em tom patriota, durante os anos da ditadura. (Arbex Jr., 2005, p. 38). Um dos efeitos mais prejudiciais dessa política foi a criação de uma “terra de ninguém”, caracterizada pelo completo desdém pelas estruturas jurídicas que deveriam garantir o cumprimento das leis e a proteção ambiental.

A imagem da Amazônia como espaço selvagem que precisa ser domesticado atua até hoje como recurso por meio dos quais se consolidam dispositivos ainda em circulação, como a ideia de que a Amazônia é um remanso selvagem e que é preciso levar a modernidade, o desenvolvimento e o progresso, inclusive por meio da transposição de modelos de cidade e de processos de urbanização predatórios, que ignoram a constituição das formas locais de viver e atribuir sentido ao espaço, inclusive o das cidades. Esse estoque de imagens, consolidadas ao longo do tempo e produzidas em uma relação tanto de exterioridade quanto de privilégio, atuam sobre a composição de metáforas, ideias e valores com expressivo poder de intervenção e interpelação, a exemplo das ideias de “última fronteira”, “vácuo” e “vazio demográfico”. Essas imagens têm uma função e um lugar nas formas estatais e políticas de gestão do espaço, e em termos descritivos, atuam como um dispositivo invisibilizador de experiências históricas concretas vividas por pessoas que efetivamente produzem e constroem noções do que sejam o urbano ou uma cidade do simples ao complexo, do tradicional ao moderno, do rural ao urbano.

Os discursos oficiais de integração e desenvolvimento ecoaram como grandes narrativas sobre a fronteira amazônica. Ao longo desses 40 anos nortearam planos, estratégias de intervenção e de investimentos do Estado e da sociedade brasileira (Loureiro, 1992; Castro, 2001). A noção de tempo e de espaço foram subvertidas nessa fronteira, comparativamente à organização social dominante até a segunda metade do século XX (Castro, 2008, p. 23). As políticas da ditadura deixaram marcas profundas: concentração fundiária, violência contra povos e comunidades tradicionais e uma economia dependente de monoculturas e mineração. A noção da Amazônia como “espaço selvagem a ser domesticado” persiste, agora sob o discurso do agronegócio como “civilizador”. Como alerta Arbex Jr. (2005), a idealização da região como “última fronteira” continua a justificar projetos predatórios, alimentando ciclos de exploração que desafiam a sustentabilidade e a justiça social. Nesse cenário, o urbano amazônico emerge como palco de lutas por direitos e reconhecimento.

Desse modo, a ocupação da Amazônia não se restringiu somente ao rural, mas também a cidades já existentes. Como analisa Castro (2008), a fronteira é um espaço

dinâmico, onde fluxos migratórios e projetos estatais moldaram cidades que sintetizam conflitos entre modelos importados e práticas locais. O princípio de fluxos é importante para entender esse universo de fronteira como movimento de pessoas, objetos e processos. Desvendar o contexto urbano na floresta é procurar apreender as lógicas e as regras que conduzem as relações e os movimentos (Castro, 2008, p. 23).

Segundo Pereira (2013), a “fala do desenvolvimento” produz um sentido de Amazônia que a associa ao vazio sociocultural e demográfico, a uma natureza abundante e selvagem que precisa ser incorporada ao desenvolvimento nacional por meio do projeto de modernização capitalista para a região. Tal característica é associada às pessoas que vivem e habitam aquele local, vistas a partir da lógica capitalista como incapazes de transformar em riqueza econômica o patrimônio natural que detêm (Pereira, 2013, p. 130).

Em Santarém, a modernização do espaço acaba impondo padrões de circulação que determinam o aparecimento de novas atividades, bem como o desaparecimento de outras, da mesma forma que estabelece impactos, a partir da desarticulação de atividades e conseqüentemente dos modos de vida. A partir de 1960, percebe-se uma transformação no padrão de ocupação e organização do espaço regional, anteriormente havia uma dinâmica na qual cidades surgiam e se desenvolviam essencialmente ligadas ao rio, agora as rodovias serviam como fator principal na estruturação dessa fase de expansão e modernização da região (Becker, 1990).

Ademais, essas políticas que incentivam a expansão dessas fronteiras econômicas para a região deixaram suas marcas no espaço regional através de sérios conflitos sociais e diversos problemas socioambientais, tais como expropriação da agricultura familiar e expulsão do trabalhador do campo para os centros urbanos, provocando, com isso, avanço demográfico e crescimento acelerado e desigual das cidades da região, bem como o surgimento de áreas periféricas desprovidas de serviços básicos e essenciais à reprodução da vida urbana (Costa, T. 2012, p. 38).

Neste período, a urbanização da cidade é marcada por profundas relações com a intervenção do estado, através de projetos de desenvolvimento e abertura da fronteira urbana regional, projeto que foi assegurado por estratégias como o incentivo a migração induzida e financiada pelo estado, o controle de terras, incentivos fiscais e créditos especiais no intuito de subsidiar a implantação de empresas agropecuárias tanto nacionais quanto internacionais. Entre os projetos, destacam-se o Plano de Integração da Amazônia (PIN), o Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste (PROTERRA), o

Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA), o projeto Radar da Amazônia (RADAM).

O Estado atuou criando condições e incentivos para o avanço da fronteira agrícola do país, liderada por produtores que foram atraídos para a região por conta do baixo custo de terras e o potencial do solo para a produção de grãos, entre eles, a soja. Santarém apresentava características que se mostraram interessantes para a expansão das atividades agrícolas, como por exemplo a grande facilidade de escoamento da produção, seja pelas rodovias ou pelos rios.

A criação de uma ligação terrestre entre Cuiabá, no Mato Grosso, e Santarém, no Pará, revelou-se uma estratégia essencial dentro da perspectiva de Segurança Nacional defendida pelo PIN, cujo lema era "Integrar para não entregar". O receio da internacionalização da Amazônia preocupava profundamente os militares brasileiros, que estavam dispostos a fazer todo o possível para proteger o território nacional. A responsabilidade pela construção dessa rodovia ficou completamente a cargo dos Batalhões de Engenharia e Construção (BEC) do Exército Brasileiro.

A construção da BR-163, iniciada em 1970, integrou-se à política estatal dos anos 1960 de ocupação da Amazônia, vista como um "vazio demográfico" a ser incorporado ao país sob uma lógica centralizadora (Costa, 2012). Em junho de 1970, foi instituído o PIN (Plano de Integração Nacional) por meio de decreto assinado pelo governo brasileiro (Brasil, 1970). Um mês depois, em 28 de julho do mesmo ano, o presidente Médici autorizou a transferência de dois Batalhões de Engenharia para impulsionar a infraestrutura na região. O 2º Batalhão Rodoviário, originalmente sediado em Lages (SC), foi deslocado para Santarém (PA), onde foi redesignado como 8º Batalhão de Engenharia de Construção. Paralelamente, o 3º Batalhão Rodoviário, baseado em Carazinho (RS), foi realocado para Cuiabá (MT), passando a se chamar 9º Batalhão de Engenharia de Construção (Bemerguy, 2024).

Ambas as organizações receberam a missão de abrir a Cuiabá-Santarém, cada uma em um sentido, para que, em algum momento, as frentes de serviço se encontrassem no meio do caminho (Bemerguy, 2024, p. 236). Em Santarém, o 8º BEC foi instalado em 1º de setembro de 1970, com 600 militares e 1.500 trabalhadores, iniciando no dia seguinte as obras do trecho sul (Santarém-Cachimbo, 792 km), enquanto o 9º BEC completava o percurso até Cuiabá (Costa, 2012; Santos, 2020, Rego, 2022, Bemerguy, 2022).

A colaboração de aproximadamente 1.500 homens dos dois batalhões possibilitou, ao longo de 5 anos, a construção de uma rodovia com cerca de 1.700 km de extensão. A densa

vegetação da Floresta Amazônica e as intensas chuvas do período do Inverno Amazônico, que restringiam o tempo de trabalho a cerca de 4 meses por ano, dificultaram o progresso das frentes de serviço. Segundo o Exército, as obras resultaram na morte de 32 homens, todos vítimas de doenças como malária e febre amarela, e não por acidentes de trabalho.

Para superar os desafios logísticos e a carência de infraestruturas mínimas, os militares criaram alojamentos e escritórios móveis, montados sobre caminhões. À medida que as frentes de trabalho avançavam, essas unidades eram rebocadas e posicionadas em novos acampamentos. Outro obstáculo eram os deslocamentos das unidades de topografia, que precisavam abrir caminho por trilhas feitas com facões e frequentemente ficavam até 40 dias isoladas na selva. O abastecimento dessas unidades era feito por aviões, que lançavam os suprimentos a partir dos sinais de fumaça indicados pelas próprias unidades no meio da floresta.

Desta forma, a rodovia Santarém-Cuiabá foi oficialmente inaugurada em 1973, inacabada e sem asfaltamento. A estrada possui 1.767 km de extensão, atravessa 71 municípios e possui uma área de influência de 1.231,8 milhão de km² e, em parte de seu traçado, se sobrepõe à rodovia Transamazônica (BR-230), inaugurada em 1974, também inacabada e sem asfaltamento (Bemerguy, 2021, p. 190). Com a conclusão e expansão das seções da Rodovia, o Governo Federal começou a promover leilões para conceder terras a empresas de colonização interessadas. Essas empresas tinham a responsabilidade de construir estradas secundárias e realizar o parcelamento das terras.

Uma dessas empresas foi a Sociedade Imobiliária do Noroeste do Paraná (SINOP), que estabeleceu vários núcleos habitacionais na área, incluindo a cidade que recebeu seu nome e que atualmente possui uma população de 216 mil habitantes, segundo o último levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2024. Nas últimas décadas, a região Norte de Mato Grosso se consolidou como a maior produtora de grãos do Brasil, e a Rodovia Cuiabá-Santarém passou a ser uma das principais rotas logísticas para o transporte da produção. Os grãos são transportados por caminhões até Santarém, cidade localizada às margens do rio Amazonas, onde são embarcados em navios cargueiros para exportação global.

Para Bemerguy (2021), as estradas são conexões espaço-temporais, portanto os projetos desses novos caminhos, usualmente, derivam da promessa em torno da possibilidade de reduzir distâncias pela diminuição do tempo de trânsito entre os lugares (Bemerguy, 2021, p. 204). Com o avanço e a modernização da produção agrícola no Centro-Oeste brasileiro, a

rodovia Cuiabá-Santarém passou a ser vista como uma rota essencial para o transporte de commodities voltadas para a exportação. Conseqüentemente, o fluxo de caminhões de carga na região tem crescido de forma exponencial. Por esse motivo, a criação de um corredor de exportação mais rentável no Norte, utilizando portos mais próximos aos polos produtivos, como em Santarém e Itaituba, tornou-se uma demanda antiga de segmentos do agronegócio nacional.

A expressão “espinha de peixe” é frequentemente utilizada para se referir aos rasgos na floresta para atividades econômicas (em especial, extração madeireira e posteriormente pastagens para gado) nas bordas de grandes estradas. O temor em torno da intensificação dessas atividades gerou um importante debate sobre o desenvolvimento territorial da região em resposta ao anúncio do asfaltamento da BR-163 em 2003 no governo Lula (Aguiar, 2017, p. 26). A partir desse movimento houve a criação do Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a Área de Influência da Rodovia BR-163, mais conhecido como Plano BR-163 Sustentável, lançado pelo governo federal em junho de 2006. As avaliações dos movimentos sociais locais sobre a implementação do plano envolvem um sentimento de frustração (Aguiar, 2017, p. 27).

Desde o anúncio da pavimentação em 2003, as agroestratégias do setor se consolidaram no estabelecimento de portos nas margens do Tapajós, mas parte da rodovia continua sem pavimentação e durante épocas de intensa chuva, os atolamentos costumam inviabilizar o tráfego. A obra também tem sido atravessada por disputas políticas: Blairo Maggi, ruralista, então senador e, atualmente, ministro da Agricultura, teria pressionado para que as obras de pavimentação fossem até Miritituba, excluindo 172 km e isolando Santarém e o porto da Cargill. O projeto foi anunciado desta forma em 2004 e ainda hoje este é o trecho menos avançado da rodovia (Aguiar, 2017, p. 28).

A pavimentação da BR-163 e o aumento da atividade econômica ao longo do Tapajós estão diretamente ligados ao aumento da pressão sobre os recursos naturais da região. A conversão de florestas em áreas agrícolas, associada ao uso intensivo de rodovias e hidrovias, gera não apenas perda de biodiversidade, mas também impactos sobre a vida de comunidades indígenas e ribeirinhas, frequentemente deslocadas ou marginalizadas. Além disso, o aumento do tráfego de cargas e a instalação de grandes empresas no entorno do Tapajós intensificaram os desafios de conservação ambiental e a necessidade de políticas públicas voltadas para o ordenamento territorial e a proteção social.

A BR-163 (Santarém-Cuiabá) e o rio Tapajós são elementos estratégicos de integração logística no Brasil, conectando o agronegócio do Centro-Oeste às rotas de exportação através da Amazônia. Essa relação é marcada pela complementaridade entre os modais rodoviário e fluvial, impulsionando a economia regional, mas também gerando desafios sociais e ambientais. A BR-163, pavimentada em sua maior parte a partir da década de 2000, tornou-se um corredor essencial para o escoamento de grãos, especialmente soja e milho, que saem de estados como Mato Grosso rumo aos portos no rio Tapajós, como o de Santarém. O rio, por sua vez, atua como uma hidrovia natural que conecta a região ao rio Amazonas, facilitando a exportação para mercados internacionais.

Essa integração resultou em uma significativa redução nos custos logísticos, uma vez que a produção agrícola antes dependia de rotas mais longas até portos no Sul e Sudeste, como Santos e Paranaguá (Oliveira, 2005). O porto de Santarém e terminais privados no Tapajós passaram a desempenhar um papel crucial no embarque de grãos em barcaças que seguem até o Atlântico (Santos, 2019). No entanto, esse avanço logístico também incentivou a expansão da fronteira agrícola na Amazônia, contribuindo para o desmatamento, grilagem de terras e conflitos com comunidades tradicionais (Fearnside, 2005).

A integração entre a BR-163 e o rio Tapajós é emblemática do modelo de desenvolvimento que busca equilibrar eficiência econômica com sustentabilidade ambiental, mas que, na prática, ainda enfrenta sérias contradições. Enquanto representa uma rota essencial para o agronegócio brasileiro, também evidencia os impactos socioambientais que acompanham a modernização da logística na Amazônia.

Nesse contexto, o porto de Santarém é inaugurado em 1974, propondo ser a conexão entre as zonas de produção de grãos e mineradora do centro-oeste do país e o Porto de Santos (SP) e de Paranaguá (PR), além de ser o porto brasileiro mais próximo dos Estados Unidos. Localizado na antiga praia da Vera Paz, na margem direita do Tapajós, bem de encontro com a rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá), tendo conexão com a rodovia BR-230 (Transamazônica), e também sendo possível o acesso fluvial através do rio Amazonas.

O porto da Companhia das Docas do Pará (CDP)³⁸, de jurisdição federal, é um dos portos de maior movimento na cidade, e está localizado ao final da rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá) indo bem de encontro com o rio. Possui capacidade para a acostagem de navios com calado de 10 metros no período de maior estiagem e até 16 metros no período de cheia dos rios. Dispõe de uma extensão acostável de 520 metros, da qual 380 metros, no píer. Dessa forma, a área portuária da Companhia Docas do Pará (CDP) onde está instalado o terminal da Cargill atualmente, começa a ser transformada a partir das demandas políticas e econômicas do regime militar brasileiro.

A partir de 1996, o movimento de avanço da soja se intensificou com a chegada dos primeiros sojeiros e devido à assinatura do contrato de concessão de instalação do terminal fluvial de granéis sólidos da multinacional Cargill S.A pela Companhia Docas do Pará (CDP). Os baixos preços das terras fizeram com que uma leva de migrantes oriundos do sul do Brasil, com passagem pela a região centro-oeste do país, principalmente do estado do Paraná e do Mato grosso, se deslocassem para o Norte com a promessa de uma abundância de recursos e a uma ampla disponibilidade de terras que poderiam adquirir a preços baixos e muitas das vezes por meio da ilegalidade.

Ao chegar ao Norte do país, iniciaram o processo de compra de vários hectares de terras dos pequenos produtores, aumentando a concentração fundiária e a exploração da terra para o cultivo agrícola. O perfil dos migrantes era tornar a natureza em mercadoria, transformando-a em terra de negócio. Como o preço da terra era baixo e as condições de alguns estabelecimentos logísticos se apresentarem favorável para o cultivo da soja, essa nova cultura de caráter sulista foi implementada na Amazônia, modificando violentamente a paisagem local e o modo de vida dos pequenos produtores rurais.

Com isso, o território de uso para pequenas plantações se abre para a dinâmica dos mercados globalizados, verticalizando a produção de *commodities* por meio de um circuito produtivo solidário e organizado pelos setores empresariais. Surgem novos sistemas de objetos (secadores, armazéns, pátios e galpões), as fazendas produtoras de granéis sólidos

³⁸ O **Porto da Companhia Docas do Pará (CDP)** em Santarém é um terminal fluvial estratégico localizado na confluência dos rios Tapajós e Amazonas, no estado do Pará. Administrado pela CDP, o porto desempenha um papel crucial no escoamento de cargas da região Norte, conectando o Brasil ao mercado nacional e internacional. Com infraestrutura para armazenar e movimentar grãos, combustíveis e contêineres, é fundamental para o agronegócio, especialmente no transporte de soja e milho provenientes do Centro-Oeste, facilitado pela integração com a rodovia BR-163. Além de gerar empregos e fomentar o desenvolvimento regional, o porto promove exportações para Europa, Ásia e Estados Unidos. Contudo, suas operações também levantam preocupações ambientais e sociais, relacionadas ao impacto sobre comunidades tradicionais e à expansão da fronteira agrícola na Amazônia. Apesar dos desafios, o porto é uma peça essencial para a logística e a economia do Brasil na região amazônica. Disponível em: <https://www.cdp.com.br/>. Acesso em: 16 mai 2024.

em meio a um campo agrícola e passam a exercer sua forte influência na região. Sendo um campo marcado pelas resistências, conflitos e disputas territoriais, porque a lógica difundida entre os agentes envolvidos produz territórios contrários, cada classe criando suas estratégias de reprodução social. Assim, a soja foi se especializando gradativamente na região do Baixo Amazonas, impondo uma nova lógica, mas ao mesmo tempo, permitindo o revigoramento das resistências locais no território.

Para Costa (2012)

(...) o crescimento dos plantios de soja na Amazônia é fruto de uma estratégia expansionista do agronegócio assentada em quatro elementos: a migração especializada; o mercado de terras; a infraestrutura logística de transporte para o escoamento da produção e a influência do fator ambiental na organização da atividade produtiva (Costa, 2012, p. 31).

Após vencer o processo licitatório, a Cargill assinou o contrato de autorização do uso de uma área da Companhia de Docas do Pará, por 25 anos, em contrato válido entre 1 de dezembro de 1999 a 1 de dezembro de 2024. Em 2003, ocorreu o início das operações da Estação de Transbordo de Cargas da Cargill em Santarém, provocando grandes manifestações sociais e ações judiciais por conta de problemas com o licenciamento ambiental da empresa.

A instalação de uma Estação de Transbordo de Cargas (ETC) às margens do Rio Tapajós, próximo ao local do encontro dos Rios Tapajós e Amazonas, foi só a primeira movimentação da empresa na região. Em 2010, a Cargill instalou e começou a operar um armazém de grãos e cereais, na comunidade de Cipoal, às margens da BR-163, ainda em Santarém. Atualmente, o armazém conta como uma estrutura de silos com capacidade de armazenamento de 30 mil toneladas de grãos e uma área de pátio para carretas.

Segundo o site da Cargill, o Terminal Fluvial de Granéis Sólidos de Santarém foi construído para escoar parte da produção de grãos adquirida pela Cargill na região centro-oeste do Brasil, especialmente Mato Grosso, e também permitiu à comunidade local a possibilidade de escoamento de sua produção³⁹. A grande questão da época foi a necessidade da elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental

³⁹ Embora o site aponte para uma “produção local” da cidade de Santarém e região, como podemos perceber no decorrer desta pesquisa não havia produção local na região para exportação antes desse movimento das políticas desenvolvimentistas e da chegada da empresa Cargill. Fonte: https://www.cargill.com.br/pt_BR/santarém. Acesso em: 23 mai 2023.

(EIA/RIMA)⁴⁰ na área, o qual só foi desenvolvido anos mais tarde, em 2007 (TERRA DE DIREITOS, 2021, p. 20).

Dessa forma, observa-se que a instalação do porto ocorreu sem o estudo prévio necessário, e apesar de todos os impasses da época, a empresa conseguiu sua permanência na cidade, principalmente através do apoio das elites locais e do estado. A empresa manteve assim o grande interesse em exportar pelo Terminal de Santarém principalmente por conta da posição geograficamente estratégica e da facilidade da logística, visto que o porto ocupa a margem do rio possibilitando a navegação de navios de exportação de grande porte do tipo Panamax⁴¹.

Com isso, Santarém passa a ser incluída nas principais rotas de escoamento do país, e torna-se centro de intensa expansão da cultura de soja, porém, esse movimento, em larga ou pequena escala, subverte e prejudica a vida humana e não-humana do lugar onde se encontra, seja no urbano ou no rural, afetando o cotidiano da sociedade local no qual está inserida em diversas áreas, como por exemplo, a social, a econômica, a política e a cultural. Portanto, há a necessidade de estudar, analisar e debater tais impactos e conflitos, com o intuito de se refletir sobre o desenvolvimento local e as políticas públicas efetivas para a resolução dos problemas sociais ocorridos nas cidades amazônicas.

3.2 ENTRE A PRAIA DA VERA PAZ E O TERMINAL

O porto de Santarém, administrado pela Companhia Docas do Pará (CDP), foi um dos grandes investimentos de infraestrutura destinados a atender os fluxos econômicos que avançaram em direção à Amazônia, orquestrados pelo capital internacional. Dessa forma, o contexto histórico e político tem relação imediata com as transformações das paisagens de Santarém.

O espaço anteriormente de uso coletivo, fora privatizado por empresas diversas sob o instrumento jurídico do arrendamento. Essa incorporação ao discurso do grande capital implicou na supressão drástica de elementos da paisagem anteriores, sejam elas as

⁴⁰ O Estudo de Impacto Ambiental - EIA é um dos instrumentos estabelecidos no âmbito da Política Nacional do Meio Ambiente para o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, especialmente no caso de obras e atividades com grande potencial de causar degradação. Assim, a legislação brasileira determina a preparação de um documento resumido e em linguagem acessível, denominado Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, para que a comunidade envolvida possa tomar conhecimento do conteúdo do EIA e participar do processo de licenciamento ambiental, com críticas e sugestões.

⁴¹ Panamax é o termo que designa os navios que, devido às suas dimensões, possuem o tamanho limítrofe máximo para passar nas eclusas do Canal do Panamá, o que significa um comprimento de 1000 pés (305 m), uma largura de 110 pés (33,5 m) e uma profundidade de 85 pés (26 m).

pré-colombianas ou as do período recente de ocupação (SCHAAN, 2010). Além de toda a estrutura estar onde se encontrava a antiga praia da Vera Paz, a construção na área reservada para a ocupação portuária ocasionou a desocupação de moradores e comerciantes, bem como os aterramentos comandados pela empresa.

Dona Osmarina, fazia parte de uma das famílias que foram despejadas pela empresa no período de construção do Terminal. Sua família veio morar em Santarém em 1967 e, devido a abundância de água, sua mãe decidiu morar na beira da praia da Vera Paz, a Veroca. Sua antiga casa ficava localizada abaixo de onde hoje é a Avenida Tapajós.

Segundo ela,

muitas famílias moravam lá na década de 1960, as casas eram de “madeira com assoalho alto”⁴² e nos finais de semana várias famílias da cidade iam pra Veroca para se divertir. Dona Osmarina nos contou que os torneios de futebol eram momentos para a confraternização dos moradores, ela tinha um time: o Canarinho, e seu marido Anacleto tinha outro, o União. Ela era costureira, fazia as roupas do time e ajudava com as roupas das crianças do bairro, já seu Anacleto trabalhava em uma madeireira e também pescava para complementar a renda (Osmarina, 2017).

Dona Osmarina e seu Anacleto criaram seus oito filhos na beira da praia, todo domingo de manhã iam para a paróquia São Raimundo Nonato, depois da missa voltavam para casa e assavam peixe com seus familiares e vizinhos. Quando tiveram que mudar do antigo endereço, esse costume de se reunir ficou somente entre familiares, pois os vizinhos se dispersaram. Ela lembra emocionada: “eu não queria sair de lá, pois me sentia muito bem lá”.

O informe de despejo chegou no ano 1999 através de funcionários da Companhia Docas do Pará. Foram informados que teriam que se mudar no prazo de um mês e que eles seriam convocados para uma reunião em que receberiam uma pequena quantia para construir sua moradia em outro lugar. Na época a promessa da empresa era de que a população santarena seria beneficiada com a construção do porto, que geraria empregos e um grande desenvolvimento econômico para a cidade.

Dona Osmarina e seu marido compraram um terreno com o dinheiro da indenização, após isso sobrou apenas 800 reais e com esse valor eles não conseguiram construir a casa, mas seu Anacleto ganhou madeira da empresa onde trabalhava. Em relação a promessa de emprego, de fato aconteceu, entretanto somente alguns moradores foram contratados e apenas para fazerem serviços “pesados”. No final da entrevista ao ser perguntada sobre qual sentimento descreveria o contraste de como era a “Veroca” e como está agora, ela respondeu: tristeza!

⁴² Do tipo palafita, uma construção de madeira e estacas que suspendem as casas a um nível mais alto que o rio.

Seu Erivaldo é morador do bairro há mais de 40 anos, chegou no Laguinho aos quatro anos de idade e morou com a sua família por dois anos onde hoje é a área da Companhia Docas do Pará (CDP), me contou que após esses dois anos as poucas famílias que moravam naquela área foram desapropriadas, e com isso muitas saíram sem receber nada e sem ter onde morar.

Nessa época o bairro era tomado por mato, e durante a cheia do rio a água chegava aonde hoje é a avenida São Sebastião, ainda sem as delimitações de bairro existentes. Ele descrevendo a paisagem que vai da rodovia BR-163 até onde hoje encontra-se o mercadão 2000, como uma grande área que apresentava as mesmas características, lugares de lazer e beleza esplêndida que se perderam ao longo desses anos, na medida em que a população, e principalmente os governantes, priorizaram o dinheiro e o chamado desenvolvimento econômico regional. Lembra da Vera Paz como um espaço de lazer que foi tomado da população. O que mais recorda de sua adolescência são os vários campos de futebol que se espalhavam pelos arredores onde hoje se encontram os bairros do Laguinho, de Fátima e Aldeia (Erivaldo, 2021).

Nos anos 1990, os bairros se cruzavam, e na verdade até hoje ainda é confuso delimitar onde termina um e começa o outro, isso porque na fundação da cidade toda a área central era o grande bairro da Aldeia, fundado pelo padre João Felipe Bettendorff em 22 de junho de 1661. Ele e sua família chegaram no período do aterro daquela área. Durante a conversa que tivemos, ele me contou alguns detalhes que até então desconhecia como, por exemplo, que grande parte do aterro veio de bairros próximos onde havia pequenos morros, inclusive, disse que uma grande parte veio de onde hoje se encontra o Campus Tapajós, da Universidade Federal do Oeste do Pará.

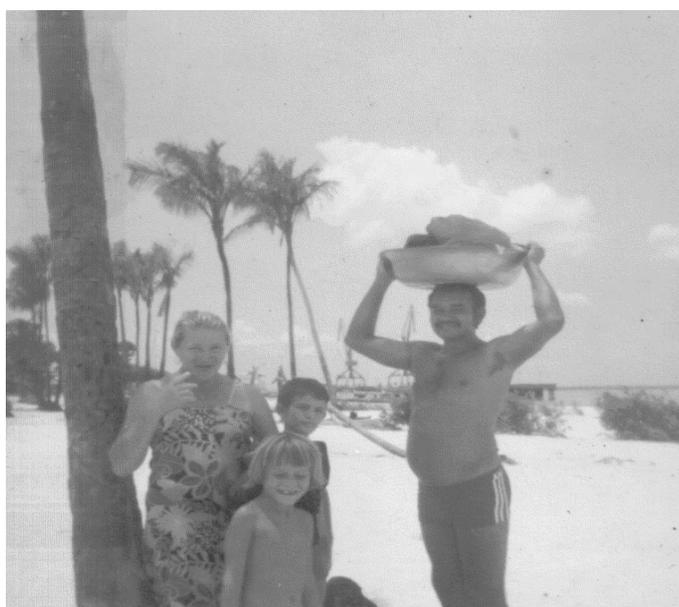
Segundo Vera Telles, ao seguir os percursos de indivíduos e famílias, são traçadas as conexões que articulam campos de práticas e fazem a conjugação com outros pontos de referência que conformam o social nas suas fronteiras ou limiares, bloqueios e possibilidades. Os percursos e seus circuitos fazem, portanto, o traçado de territórios, e são estes que interessam reconstituir (2006, p. 71).

Dona Maria Rosenita Nazaré, mais conhecida como Dona Ninita, atualmente mora no bairro do Laguinho, mas antes da chegada da Cargill morava na “cabeceira” de uma serra que ficava logo acima da praia da Vera Paz. Ela conta que naquele tempo, a praia era muito bonita e servia como moradia para algumas famílias e de lazer para a população em geral, contudo com o avanço da cidade e o descaso do governo em preservar o local, a praia passou a ser reduto de crimes e venda de drogas, o que foi usado como desculpa para o aterro do lugar e a construção da Cargill. Antes da destruição completa do lugar, a imagem que era

repassada pelas empresas interessadas era de que a Vera Paz seria transformada em um recinto melhor.

Na foto que compartilhou, podemos acompanhar ela e seus familiares saindo da praia após a lavagem das roupas da família, ela leva a bacia na cabeça e ao fundo podemos ver o rio, coqueiros e a areia branca que se estende ao horizonte, bem como as primeiras estruturas do cais do porto, na época gerido pela Companhia Docas do Pará (CDP).

Imagem 22 - Dona Ninita após lavagem de roupa na beira da praia



Fonte: acervo Maria Nazaré (1979)

As transformações nas paisagens e na natureza das atividades realizadas na área portuária, ligadas de forma direta aos deslocamentos e impedimentos de práticas dos moradores do bairro do Laguinho, são observadas além do aspecto da perda do espaço, pois com a perda do espaço há também a perda dos hábitos cotidianos do lugar.

“Eu mesma cheguei a ir brincar na praia quando ainda dava, mas aos poucos fomos perdendo todo o espaço, até que a Cargill tomou conta de tudo e acabou com a praia e com o campo de futebol da comunidade para fazer um estacionamento de carreta” (D. Maria, citada em Schaan, 2010, p. 37). A praia da Vera Paz e o campo de futebol existentes, agora ocupados pela Companhia Docas do Pará e a Cargill, eram os espaços privilegiados de sociabilidade desses moradores do Laguinho, além de serem ponto de referência dos santarenos de outros bairros (Schaan, 2010).

Seu Carlão, foi um grande incentivador e organizador de diversos campeonatos de futebol realizados na época do início do bairro do Laguinho, morador do bairro a mais 50 anos, infelizmente acabou falecendo durante a pandemia da covid-19. Através do seu relato

pude ter uma pequena amostra de como funcionavam as redes de sociabilidade do bairro, nas quais as pessoas se movimentavam entre campeonatos de futebol, rifas e eventos da igreja católica, e a praia da Vera Paz.

Segundo seu Carlão,

Na época de fundação do bairro havia uma necessidade de criação de laços entre os moradores, principalmente os jovens. Uma das ideias principais, do ponto de vista religioso, foi a construção de um templo onde pudessem expressar sua fé. Para tal, a maioria trabalhou em prol da compra de um terreno e, posteriormente, materiais para construção. O dinheiro era arrecadado através de eventos, o mais lembrado era o desfile no período de festa junina onde as moças angariavam fundos, aquela que arrecadasse a maior quantia era eleita a miss, que desfilava orgulhosamente com sua faixa. Dessa movimentação, surgiu a Comunidade Santo Antônio de Laguinho, que pertencia a Paróquia São Raimundo Nonato, localizada na Travessa Prof. Luís Barbosa, que foi desmembrada e elevada a paróquia, no dia 5 de junho de 2022. No ano de 1982, iniciaram-se os campeonatos de futebol na praia da Vera Paz, cuja intenção era preencher os finais de semana com alguma atratividade para as famílias. Ponta Negra, Laguinho e Santarém Júnior foram alguns clubes dessa época. Com o tempo essa pequena iniciativa tornou-se um grande marco para a sociedade santarena, ampliando a participação para clubes de diversos bairros, tais times eram: Mapiri, Cristo Rei, Salvação, Grêmio, Tiradentes e Serrinha (Carlos, 2018).

Imagem 23 - Miss eleita após o desfile na festa junina



Fonte: acervo Carlos da Silva (Data desconhecida)

Imagem 24 - Concurso de miss na festa junina da paróquia Santo Antônio



Fonte: acervo Carlos da Silva (Data desconhecida)

Imagem 25 - Campeonato de futebol na Vera Paz



Fonte: acervo Carlos da Silva (Data desconhecida)

Imagem 26 - Seu Carlão exibindo o troféu com mais de dois metros



Fonte: Carlos da Silva (Data desconhecida)

Seu Carlão expressava grande orgulho na organização por trás dessas programações, apontando em suas fotografias as medalhas, faixas e troféus, que chegavam a medir até um pouco mais de 2 metros, essa era a felicidade em proporcionar uma recompensa pelo esforço e investimento dos jogadores. Demonstrando não só como organizador, mas como morador, satisfação desse marco de união entre os moradores de Santarém.

Após a perda definitiva da praia, os moradores locais não têm mais acesso àquele espaço que durante um bom tempo foi tão importante na vida social santarena, e para onde dezenas de poemas e canções haviam sido dedicados; agora os banhistas e ribeirinhos não teriam mais onde nadar ou atracar seus barcos e canoas. A Vera Paz foi um dos principais impasses na época da construção do terminal graneleiro, por ser uma praia bastante popular, era muito frequentada e acessível à população da periferia da cidade, assim a construção do porto extinguiu definitivamente o uso daquele espaço de maneira recreativa.

Ademais, a instalação da estrutura do terminal em cima da grande extensão do antigo campo de futebol da extinta praia representou a destruição de parte de um dos maiores sítios arqueológicos do município, localizado entre os bairros do Laguinho, Salé e Mapiri. No sítio Porto há vestígios de ocupação pré-colombiana do território de cerca de 10 mil anos, atestando ainda mais o desrespeito à ancestralidade dos povos da região do Tapajós.

Com a violação desse direito, o sítio arqueológico localizado na praia foi parcialmente perdido, porém as organizações sociais da época exigiram a retirada dos vestígios arqueológicos. Imediatamente a Cargill recorreu, e assim as escavações foram feitas à medida que sua estrutura estava sendo construída (Pimenta et al., 2018, p. 5).

Além das brigas judiciais, houve também mobilizações sociais e manifestações contrárias a construção do porto, havendo a necessidade de se criar uma nova imagem da Cargill diante da população local e mundial, para desconstruir a de exploratória e prejudicial para o meio ambiente e para a Amazônia, foi então que a partir desse objetivo foi idealizado conjuntamente entre a empresa e a prefeitura municipal a criação e construção do Bosque Vera Paz.

Imagem 27 - Bosque Vera Paz em 2021



Fonte: acervo Karina Pimenta (2021)

Dona Ana passou a infância morando com sua família exatamente no início da antiga praia onde hoje as primeiras instalações do terminal da empresa Cargill se encontram. Narrou o que ocorreu naquela época na década de 90, e como o movimento de implantação do porto do CDP acabou com a até então famosa praia da Vera Paz e seus entornos, oficializando a extinção da praia em meados do ano de 1998.

Naquela mesma época, as águas do Rio Tapajós ainda entravam cidade adentro na época das cheias por conta dos inúmeros aterros que ocorreram na área. Onde hoje se reconhece como Bosque Vera Paz era lugar de várias moradias, casas de madeira com assoalhos altos que protegiam das enchentes na época de cheia. Com o crescimento do bairro houve a necessidade de se aterrar grande parte de onde se

situa o bairro do Laguinho, porém isso não impediu que acontecessem grandes enchentes que chegaram a alagar a casa dos moradores e causar grandes prejuízos (Ana, 2021).

Não pude deixar de perceber que no bairro do Laguinho o problema das enchentes e alagamentos, que advêm das fortes chuvas, sempre foi uma constante, a água não encontra para onde escorrer e acaba entrando nas casas dos moradores devido a um péssimo serviço de infraestrutura urbana na época do aterramento dessa parte da cidade.

Hoje, Dona Ana reclama sobre o descuido com o Bosque Vera Paz:

Os empreendimentos que são colocados lá como lanchonetes e cafês, não duram muito tempo por conta do abandono do local. Lá havia uma cabana de madeira que pegou fogo, era um local onde minha família já havia comemorado o ano novo, ficou sendo uma lembrança boa de se ter (Ana, 2021).

Imagem 28 - Antigo trapiche no Bosque Vera Paz, o qual pegou fogo e hoje não existe mais



Fonte: acervo Rogério Borges (2017)⁴³

Reforça que precisa haver um cuidado com o bosque tanto da prefeitura, quanto da Cargill e dos próprios moradores. Uma de suas principais observações partindo do crescimento do bairro é que houve extinção das árvores, principalmente as frutíferas como as mangueiras.

Dona Ana vagamente ouvia falar dos torneios de futebol, mas conta que normalmente aconteciam no sábado pela parte da tarde. Porém, lembra de um concurso chamado “Musa do verão” da rádio 94 fm, o qual fazia um pequeno tour durante as suas edições pelas praias do município, geralmente começando em frente ao Museu, depois Vera Paz, Porto da Sudam, Maracanã e, por último, Alter do Chão.

⁴³ Disponível no google maps.

3.3 OS CONFLITOS DURANTE A INSTALAÇÃO DO TERMINAL

Por meio de arquivos públicos do jornal Gazeta de Santarém⁴⁴, podemos acompanhar um pouco da história no início dos anos 2000 e a luta dos grupos e comunidades locais contra a instalação da empresa que se tornou símbolo da ameaça desenvolvimentista. Alguns movimentos sociais foram contra a implantação da empresa, um dos líderes desses movimentos era o senhor Edilberto Sena, padre ativista que coordenava o Grupo em Defesa da Amazônia (GDA), uma das organizações que lutou contra a implantação da Cargill.

Em sua entrevista, o padre Edilberto informou sobre como a praia era um lugar para complementar a renda das famílias moradoras do bairro e que a Companhia das Docas do Pará (CDP) tinha interesse em leiloar o local, assim fizeram a remoção dessas famílias e divulgaram uma imagem negativa do lugar, como ponto de marginalização para os jovens. As famílias removidas foram espalhadas para outros bairros e até mesmo outras cidades.

Foram sequências de irresponsabilidades por parte da empresa. Sem falar que grande parte da população santarena não tinha ciência da existência do sítio arqueológico, tampouco dos impactos que sua destruição significaria para a história da cidade. Quando iniciaram a construção, ainda não tinha sido elaborado o EIA-RIMA, e mesmo assim prosseguiram com o apoio das autoridades locais: vereadores, prefeito, empresariado e algumas classes estudantis que estavam, segundo ele: “iludidos com a promessa de emprego e renda”.

Na época, cerca de quatro organizações pequenas reagiram contra isso, vendo que aquilo ia ser um grande prejuízo para cidade, mesmo sem compreenderem todos os impactos em consequência da instalação e operação do Terminal, já havia a compreensão de que aquilo ia causar um prejuízo para a cidade de Santarém. Assim, o Centro de Apoio a Projetos de Ação Comunitária (CEAPAC)⁴⁵, do qual o padre era o coordenador, o Grupo de Defesa da Amazônia (GDA)⁴⁶, e a coordenação da pastoral da arquidiocese de Santarém, fizeram uma

⁴⁴ Fundado em 11 de junho de 1989, pelos jornalistas Celivaldo e Jeso Carneiro.

⁴⁵ O Centro de Apoio a Projetos de Ação Comunitária (CEAPAC) é uma organização da sociedade civil constituída na forma de associação e sem fins lucrativos. Os eixos principais de sua atuação junto às comunidades e organizações de pequenos produtores, artesãos e agroextrativistas são: a agroecologia, o associativismo e cooperativismo e o acesso a mercados. Articulado a outros atores locais e parceiros importantes, desenvolve suas ações através de projetos que visam o investimento para a melhora de renda das famílias envolvidas e o desenvolvimento local de forma integrada e sustentável. Fundado em 1983, desde a sua origem teve sua atuação direcionada ao fortalecimento organizacional, à capacitação de lideranças e à promoção de experiências produtivas sustentáveis, promovendo a Agroecologia, o Associativismo e a Cidadania como bases para o desenvolvimento regional.

⁴⁶ O Grupo de Defesa da Amazônia (GDA) é a primeira organização não governamental, de cunho ambiental do Oeste Paraense, fundada em 1978 por lideranças do movimento sindical, popular e eclesial, com sede em Santarém, Pará.

denúncia por escrito ao ministério público, que na época tinha como procurador regional da república, o professor Dr. Felício Pontes.

Os grupos de resistentes, como eram chamados, foram declarados como sendo contra o desenvolvimento, por se oporem à instalação da empresa em Santarém. A partir da denúncia feita ao ministério público, o movimento de resistência foi aumentando, bem como o número de pessoas que passaram a compreender a causa. Segundo o padre, a praia da Vera Paz já existia como ponto de geração de renda para cerca de vinte famílias que tinham barracas à beira do rio onde vendiam café com pão, frutas e hortaliças. Além de ser a praia mais acessível da cidade, onde os moradores dos bairros mais próximos não precisavam pegar ônibus para ter acesso ao lazer nos fins de semana.

Para o padre Edilberto, a Companhia Docas do Pará tinha interesse em ganhar dinheiro rápido arrendando parte da área do porto, dessa forma, sob o comando de Wilmar Frazão, o mais longo administrador do porto da Companhia Docas do Pará em Santarém, houve a ordem de despejo das familiares e se começou a vender a imagem de que ali era um ponto de prostituição, de venda e uso de substâncias ilícitas e de que o espaço não tinha nenhuma utilidade, justificando assim o beneficiamento que viria ter o espaço em uso pela empresa Cargill.

A câmara de vereadores se incomodou com as nossas denúncias e nos convocou pra irmos lá para a gente se explicar porque nós éramos contra o desenvolvimento. Então, fomos lá o GDA, o CEAPAC e a pastoral da diocese, nós nos preparamos pra por nosso discurso, e o plenário da câmara se encheu de universitários, exatamente a ilusão da juventude de que ia ter emprego e renda pra eles e aí nós botamos nossa posição. Esse aí é um prejuízo pra cidade de Santarém, esse é um porto que vai ser um porto de transbordo, não vai ter nenhum benefício pra cidade, porque ele vai ser um porto ultra moderno, que não ia ter nenhum carregador de saco de soja para dentro do navio, era tudo pro automatizado como é hoje, né?... e muito bem ficou por isso... eles escutaram a gente acharam que nós éramos contra o desenvolvimento (SENA, Edilberto. Transcrição de entrevista concedida a Karina Pimenta e Thais Oliveira, 28 de junho de 2017).

Os grupos que eram contra o empreendimento da Cargill foram coagidos, pois na época havia a mídia que fazia uma forte propaganda de avanço e desenvolvimento para Santarém. Ao falar sobre o desenvolvimento, padre Edilberto aponta que o sistema capitalista manipula uma sociedade desinformada, através do uso de palavras como desenvolvimento no sentido de crescimento econômico, mas que esse crescimento econômico é só para atender a uma parcela da população, raramente significando melhora na qualidade de vida da maioria da população. É fundamental chamar a atenção para essa manipulação das palavras.

Ali tinha um campo de futebol, então a Cargill ocupou o primeiro lote, derrubou as árvores, ocupou o sítio arqueológico e ocupou um pedaço do rio entrando o gôgó deles pelo rio adentro. Em 2003, eles ganhando as liminares, foram, foram, foram e o porto começou a funcionar. O ministério público ganhou uma causa maior, paralisou o porto da Cargill por 20 dias, imediatamente a Cargill recorreu que era isso que ela tinha, ela tinha advogado pra fazer isso, recorreu e lá em Brasília três embargadores analisaram a questão, e ficou dois a favor e um contra o porto, aí voltou a funcionar novamente, quer dizer nós fomos perdendo o processo. Por que? Porque o ministério público não tem poder deliberativo, ele tem poder de denúncia apenas, quem julga é o juiz e os juízes foram sendo iludidos, comprados ou sei lá o quê” (SENA, Edilberto. Transcrição de entrevista concedida a Karina Pimenta e Thais Oliveira, 28 de junho de 2017).

Segundo o padre Edilberto, os moradores do bairro do Lagunho não apoiaram os movimentos contra a Cargill iludidos pelo discurso de emprego. Na época a cidade ficou muito dividida, havia uma divisão ao olhar a Cargill e o que ela representava. A mídia local fez uma campanha muito forte contra os movimentos sociais, essas propagandas eram voltadas ao progresso que viria, à movimentação da economia, à garantia de segurança, porque viam a Vera Paz como espaço de pobres, de bêbados e de delinquentes.

Outro representante de instituições que também se posicionou diante do acontecido foi o professor Maíke Vieira, que na época era diretor da União dos Estudantes de Ensino Superior de Santarém (UES). Ele também participava de outros movimentos sociais, principalmente na Frente em Defesa da Amazônia, composta por diversas entidades como o Grupo em Defesa da Amazônia (GDA) e Greenpeace (organização não-governamental). Segundo Maíke, dentro do próprio movimento Frente em Defesa da Amazônia, nem todos compartilhavam a mesma política, havendo muitas divergências, principalmente entre a UES e o Greenpeace.

Segundo o entrevistado, na época o Greenpeace vinha com a proposta da soja legal, já a UES era contra a soja em Santarém por seus diversos impactos sociais e ambientais. Foram essas disputas que acabaram fragmentando e enfraquecendo o movimento, dando ainda mais força à consolidação da Cargill. Dessa forma, a consolidação do agronegócio no município se deu majoritariamente por conta da aprovação de uma parcela da elite local, embora nem todos fossem a favor, alguns grupos e aliados da elite municipal bem como empresários, foram os principais incentivadores da expansão da soja no Baixo Amazonas.

No ano de 2004 os movimentos sociais de Santarém reuniram mais de mil pessoas em protesto contra o avanço da soja e contra a Cargill. Nessa ação, os ativistas do Greenpeace escalararam as instalações da Cargill com a intenção de pendurar uma faixa nas estruturas do Terminal com a frase: Cargill “Portas da destruição”, porém acabaram recebendo violenta repressão policial. Além de terem sido impedidos pela Polícia Militar,

houve a apreensão do material e sete manifestantes foram presos. Nessa ocasião participavam, juntamente com mais oitocentas pessoas de movimentos sociais locais, do seminário “Levante Amazônia”, que discutiu a expansão da soja na Amazônia (GAZETA DE SANTARÉM, 2004).

Dessa forma, as manifestações do povo demonstraram resistência frente à chegada da Cargill a Santarém, os atos contrários ocorreram entre os anos de 2003 e 2006. Os movimentos sociais locais em parcerias com o Greenpeace organizaram vários protestos e manifestações contra a empresa, a qual reagiu representada em grande parte pelos produtores de soja que defendiam a permanência da Cargill em Santarém.

Os sojicultores e simpatizantes do agronegócio dos grãos organizaram na cidade o “Movimento Fora Greenpeace: a Amazônia é dos brasileiros”. Foram espalhados nas ruas cartazes, adesivos, camisetas e outdoors. Após ter lançado o relatório “Comendo a Amazônia”⁴⁷, em maio de 2006, o navio Arctic Sunrise do Greenpeace aportou em Santarém, trazendo uma exposição audiovisual na orla da cidade. Na ocasião foi exibido um filme sobre a derrubada da floresta com vista à plantação de soja. Para a realização do evento foi montado um barco inflável a alguns metros da orla da cidade, o mesmo servia de suporte para uma grande tela de projeção para exibir o filme, chamando atenção dos moradores que ali passavam no momento. Essa manifestação provocou revolta dos sojicultores que chegaram à Avenida Tapajós para contrapor as ações do Greenpeace. Durante a exibição do filme, um grupo de sojicultores disparou rojões em direção ao barco inflável no qual estava a tela de projeção. Também houve agressões físicas a jornalistas e verbais ao povo santareno presente na orla (Gazeta de Santarém, 2006).

Os movimentos sociais, em resposta a essas manifestações de preconceito no dia 21 de maio de 2006, organizaram uma passeata, denominada “Marcha pela Floresta de Pé”, em defesa da produção familiar e contra a monocultura da soja. Participaram o Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Santarém (STTR), o Grupo de Trabalho da Amazônia (GTA), a Frente em Defesa da Amazônia (FDA) e o Greenpeace, somando ao todo mais de trinta organizações participantes (Costa, S., 2012, p. 215). Essas ações atingiram a sociedade nacional e mundial, fazendo com que grande parte da opinião pública se colocasse contra a expansão da soja em Santarém.

⁴⁷ Nesse relatório o Greenpeace responsabiliza as empresas norte-americanas ADM, Bunge e Cargill pela expansão da soja e, conseqüentemente, pelo desmatamento na Amazônia (GREENPEACE, 2006).

O Greenpeace chegou com força e com grana pra fazer suas propagandas, tinham um navio grande para propaganda, trouxeram gente pra fazer atividades, shows para chamar a atenção. De certa forma, a vinda do Greenpeace dividiu o movimento, porque isso ganhou muita visibilidade ao ponto de o mercado internacional afirmar que ia parar de comprar soja, iria comprar somente se fosse legal. A gente (UES) defendia soja zero na Amazônia, já o greenpeace e alguns movimentos ligados à igreja começaram a dizer que seria interessante a venda da soja legal. Criando divergências, inclusive políticas (Vieira, Maíke. Entrevista concedida a Karina Pimenta e Andreza Moraes. Santarém, PA, 28 de jun 2017).

Essas divergências políticas ocorriam em grande parte porque quem estava no governo na época do ápice das movimentações contra o porto era o Partido dos Trabalhadores (PT), no mandato de Luís Inácio entre 2003 e 2011. Assim, parte dos movimentos apoiava o governo Lula, por outro lado os estudantes da UES achavam que o governo do PT estava indo contra seus princípios de fundação, traindo os povos da Amazônia, acreditando que o governo estava aliado ao agronegócio, e tentava fazer uma política conciliatória, que excluía os povos tradicionais. Com essas divergências, o Grupo em Defesa da Amazônia perdeu força, e várias organizações saíram. Para Maíke, essa era uma divergência grande que não tinha como ser ultrapassada, visto que a UES acreditava que só denunciar a soja sem conectar com as ações do governo em vigência não fazia sentido.

O estado brasileiro é gerido pelo poder econômico, e esse poder econômico está nas grandes empresas. Aparentemente é negligência, mas não é. É planejado. É muito ligado ao racismo ambiental, às políticas discriminatórias a povos e comunidades tradicionais. Dessa forma, o governo foi cúmplice (Vieira, Maíke. Entrevista concedida a Karina Pimenta e Andreza Moraes. Santarém, PA, 28 de jun 2017).

Surge assim o “boicote à soja da Amazônia” por alguns supermercados, fabricantes de alimentos e cadeias de fast food da Europa. Diante do boicote, coube à Associação de Indústrias Brasileiras de Óleos Vegetais (ABIOVE) e à Associação Brasileira dos Exportadores de Cereais (ANEC) assumirem publicamente o compromisso de não comercializar nenhuma soja oriunda de áreas que fossem de florestas do bioma amazônico. Essa iniciativa foi denominada de Moratória da soja (Costa, S., 2012, p. 216).

A Moratória da Soja foi declarada em 24 de julho de 2006, junto ao Ministério do Meio Ambiente, o Banco do Brasil e Organizações Não Governamentais. A Moratória se baseia no compromisso dessas empresas de não adquirirem soja oriunda dos desflorestamentos ocorridos no bioma da Amazônia, tendo como base os desflorestamentos mapeados pelo Programa de Cálculo do Desflorestamento na Amazônia Brasileira. Os participantes signatários se comprometem a não adquirir nem financiar a produção de soja em desflorestamentos ocorridos após 22 de julho de 2008. A governança e a operação da

Moratória são de responsabilidade do Grupo de Trabalho da Soja (GTS), constituído pelas empresas associadas à Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE)⁴⁸ e à Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC)⁴⁹, governo e por organizações da sociedade civil.

Por parte do Estado, o apoio ocorreu por meio de programas e projetos que condicionaram a expansão da soja para o bioma amazônico, os quais eram revestidos de uma ideologia de planejamento regional desenvolvimentista, sendo o principal agente que subsidiou a entrada e a permanência dos grãos. Embora esse apoio tenha sido dado principalmente por meio das esferas federais e estaduais, o governo municipal também se uniu à multinacional Cargill, partindo da premissa que a mesma poderia gerar desenvolvimento econômico para a região.

Dessa aproximação surgiram alguns espaços que foram criados ou recriados, a exemplo do bosque Vera Paz, a reforma da biblioteca municipal, e a reforma do laboratório da Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Santarém (SEMMA). Essas ações não foram suficientes para mascarar os impactos mais graves ocasionados pela presença da Cargill, via expansão dos grãos, a exemplo da extinção de comunidades rurais, o aumento da população urbana, o processo de periferização e gentrificação⁵⁰ intensa.

Devido ao acelerado processo de expansão urbana na cidade nos anos 80 e 90, o qual acompanhava a orientação dos eixos das rodovias Santarém-Curuá-Una, Cuiabá-Santarém e Av. Fernando Guilhon, o fluxo de pessoas assumiu grandes proporções estendendo a “periferia” do município nas direções sul (Cuiabá-Santarém e Santarém-Curuá-Una) e sudoeste (Fernando Guilhon), e nesse processo de periferização

⁴⁸ Fundada em 11 de junho de 1981, a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE) é a entidade que representa as principais empresas que processam, industrializam e comercializam grãos, óleo e farelo de soja e biodiesel.

⁴⁹ Fundada em 1965, a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) tem como propósito promover o desenvolvimento das atividades relacionadas aos grãos e cereais, bem como defender os interesses de seus associados perante autoridades públicas e privadas.

⁵⁰ O termo refere-se a processos de mudança das paisagens urbanas, aos usos e significados de zonas antigas e/ou populares das cidades que apresentam sinais de degradação física, passando a atrair moradores de rendas mais elevadas. Os “gentrificadores” (gentrifiers) mudam-se gradualmente para tais locais, cativados por algumas de suas características - arquitetura das construções, diversidade dos modos de vida, infraestrutura, oferta de equipamentos culturais e históricos, localização central ou privilegiada, baixo custo em relação a outros bairros -, passando a demandar e consumir outros tipos de estabelecimentos e serviços inéditos. A concentração desses novos moradores tende a provocar a valorização econômica da região, aumentando os preços do mercado imobiliário e o custo de vida locais, e levando à expulsão dos antigos residentes e comerciantes, comumente associados a populações com maior vulnerabilidade e menor possibilidade de mobilidade no território urbano, tais como classes operárias e comunidades de imigrantes. Estes, impossibilitados de acompanhar a alta dos custos, terminam por se transferir para outras áreas da cidade, o que resulta na redução da diversidade social do bairro. Disponível em: <https://ea.fflch.usp.br/conceito/gentrificacao>. Acesso em: 20 dez 2023

surgiram numerosos e populosos bairros “ilegais” (Oliveira, 2008). Nessas subdivisões periféricas que se formaram não havia a maioria dos serviços de infraestrutura e seriam caracterizados por, em um primeiro momento, barracos de madeira (autoconstruções).

Para entendermos o processo de periferização, devemos apreender onde ficava o “centro” e a “periferia” do município. Como Santarém teve origem nas missões religiosas amazônicas, como várias outras cidades ribeirinhas, a sua gênese foi próxima ao rio. Baseada no trabalho de Oliveira (2008), o qual aponta que a expansão nas décadas de 50 a 70 evidenciará dois grandes bairros: Prainha e Aldeia, indicado em verde, e ilustra em vermelho a localização deste centro.

Imagem 29 - Mapa da expansão da área urbana de Santarém, de 1940 - 1994



Fonte: Oliveira (2008)

Esses dois grandes bairros se subdividiram, da Prainha na zona leste, formaram-se os bairros do Santíssimo e Santana. A Aldeia, na zona oeste, se expandiu formando os bairros de Fátima, Aparecida, Rodagem, Lagunho, Liberdade, Salé e Caranazal, indicados em azul, a partir da segunda metade da década de 70. Essa divisão administrativa teve ecos na organização de gangues assim como na produção simbólica do espaço, passando então a ter uma luta física e simbólica por mecanismos de dominação e respostas do poder público a demandas dessas populações por um direito à cidade.

Durante a década de noventa, o aumento da violência urbana em Santarém ganha visibilidade na mídia, assim como na percepção social dos moradores dos bairros. A área que compreendia o bairro da Liberdade se estendendo até o bairro da aldeia, além do bairro da Mapiri se tornou uma pequena “zona de guerra” até meados de 2010. Percebemos isso no relato de Dona Ana em 2021, onde aponta que o bairro teve um problema com gangues em

2008. Na época, havia conflitos com os grupos que se mantinham aos arredores, com isso os moradores não podiam deixar nada em frente às casas ou no quintal que havia roubos e furtos, causando brigas e confusões. Dessa forma, fala que a Cargill “não fluiu e nem contribuiu para o bairro”, citando as velhas promessas vazias que a empresa lançou na época aos moradores que foram retirados de suas antigas moradas à beira do rio.

Em contrapartida, para dona Maria a implantação do porto da Cargill não acrescentou nada, mas pelo menos tirou esses “pontos de coisas ruins” que aconteciam ali. Segundo ela,

as ruas nessa época eram horríveis, havia valas enormes e com elas sempre ocorriam muitos acidentes. Sobre a questão da violência no bairro, afirma que aqui é tranquilo agora, mas de primeiro era muito perigoso, não se podia sentar nas calçadas em frente de casa porque havia gangues e nessa época “a bala comia” (Maria, 2021).

No bairro havia muitos conflitos de gangues que resultaram em grandes brigas com moradores de bairros próximos, entre eles, as gangues: a fronteira, do final da Av. São Sebastião do bairro do Mapiri; a gangue da Gapó ou Gapozal, do final da Presidente Vargas, e mais acima perto do hotel Barrudada surgiu a Serigal, as quais geralmente entravam em confronto com a gangue da baixada do bairro do Laguinho. Dessa forma, dona Maria afirma que agora o bairro está muito bom, de noite a gente se sente seguro, a viatura vez ou outra passa, fora os vigilantes particulares que são contratados pelos moradores que passam de moto durante a noite. Nesse processo todo de crescimento do bairro, pode-se acompanhar a alta no valor dos terrenos e casas, as famílias mais humildes acabaram vendendo suas casas para ir em busca de melhores condições.

Esse intenso processo de segregação urbana durante o período posterior à instalação do terminal da multinacional, teve como chave o poder político e o poder de produção, visto que isso ocorreria como uma maneira das elites locais expressarem de maneira simbólica seu poder sobre os espaços, ressaltando a diferença de classe. De acordo com Gomes e Cardoso (2019), à medida que avançou a correspondência entre espaço de produção e espaço de poder e deixou de existir disputa de territórios, as estruturas físicas de forte poder simbólico tornaram-se restritas aos espaços de poder, admitindo o tratamento do espaço restante como periferia, normalmente apresenta claras evidências de sua subordinação ao modo de produção hegemônico, visto que novas tipologias espaciais e construtivas emergem na paisagem (Cardoso et al., 2019).

Na ocasião da sua inauguração do Bosque Vera Paz em 2012, a Prefeita Maria do Carmo apresentou a obra como um meio de se preservar a área que já foi bastante frequentada pelos santarenos no passado. O bosque foi realizado através da parceria entre a Prefeitura e o Governo Federal, por meio do Ministério do Turismo. No local que inicialmente contava com um Centro de Informações Turísticas (CIT), hoje existe uma base da Polícia Militar. As passarelas, quiosques, bancos e espaço para caminhadas e corridas, além de uma quadra poliesportiva, hoje se encontram em situação de completo abandono.

A empresa multinacional Cargill Agrícola S/A passou a operar numa área de 4.545 hectares, exportando parte da produção de grãos de Mato Grosso e tendo como eixo de escoamento terrestre a rodovia federal Santarém-Cuiabá (BR-163). A localização do porto está em um ponto estratégico, pois ao facilitar o escoamento de grãos, resulta no barateamento dos custos de produção (Pereira, 2004 apud Costa, 2012, p. 60).

O maquinário é constituído de um berço, para atracação de navios graneleiros e comboios de barcaças, e por instalações para transporte interno e armazenamento de grãos. Dentre os equipamentos instalados para a movimentação de carga, destacam-se os sugadores de grãos, sistemas de correias transportadoras para descarga de barcaças e carregamento de navios, balanças, sistemas de limpeza dos grãos recebidos por via rodoviária, um silo pulmão com capacidade de 1.500 toneladas, sistema de secagem de grãos, moega de descarga para caminhões e um sistema interno de esteiras transportadoras.

O Terminal realiza a descarga de grãos provenientes de barcaças e caminhões e o carregamento de navios graneleiros. O processo de descarregamento de barcaças permite que a soja seja sugada por sugadores especiais e enviada por correias transportadoras e elevadores para a torre da balança de fluxo, onde a carga é continuamente pesada e direcionada para o armazém graneleiro.

A soja recebida por caminhões passa por um setor de classificação, onde é realizada uma inspeção preliminar no produto, para somente depois autorizar sua descarga. Os veículos, depois de pesados na balança rodoviária, são encaminhados para o descarregamento rodoviário onde os grãos são depositados numa moega utilizando-se um tombador de caminhões. Para o embarque de grãos em navios, existem três torres com uma tubulação especial (pescantes giratórios e telescópicos), que deposita os grãos por gravidade nos navios atracados no píer.

O embarque ou carregamento de grãos nos navios, a partir do armazém ou diretamente das barcaças pode ser efetuado simultaneamente ao descarregamento de barcaças

e caminhões, dando grande flexibilidade às operações portuárias. A soja proveniente de produtores do Centro-Oeste é transportada por caminhões até o terminal fluvial de embarque da Cargill em Porto Velho e segue daí por comboios de barcaças pelos rios Madeira e Amazonas até Santarém. No Terminal fluvial de Santarém é armazenado e transferido para os navios que levarão o produto aos países consumidores.⁵¹

Atualmente, o Terminal movimenta soja e milho, operando por meio dos modais rodoviário e hidroviário: a maior parte do volume de grãos viaja de Mato Grosso até Porto Velho (RO) ou Miritituba (PA) em caminhões, de onde são posteriormente transbordados para as barcaças que seguem até Santarém. Uma menor porção chega até o terminal em caminhões vindos diretamente do estado do Mato Grosso pela BR-163 ou ainda da produção local.⁵²

Com a Cargill aqui chegam as carretas vindas do Mato Grosso, que é outro problema, é um problema de quê? De que o tráfego na avenida Santarém-Cuiabá ou avenida Cuiabá chamada aqui, é praticamente de uso maior das carretas, a própria Cargill informou que são quatro carretas por hora que trafegam aqui na avenida Cuiabá, indo ou vindo. Olha, quatro carretas por hora, multiplica por dez horas, são quarenta carretas por dia, só durante o dia e eles circulam a noite também, então você imagina quantos acidentes já aconteceram. Outra coisa, a Cargill não se sente responsável pela rodovia mas ela usufrui da rodovia, aí eu já questionei eles da Cargill numa entrevista que tivemos, enquanto eles se gabaram porque financiaram uma compra de um forno pra uma padaria comunitária lá na comunidade São Francisco da Volta Grande na BR-163, eles se gabaram que fizeram esse benefício, aí eu perguntei “sim, e as vidas humanas que têm no São Francisco da Volta Grande, no Tabocal, no São José, no Cipoal, descendo a serra do Cambuquira, na Matinha? Esse trecho até agora tem um único sinal de trânsito ali perto do seminário, mas esse resto aqui não tem e quantos acidentes não tiveram aqui e a Cargill não se sente responsável?” Eles responderam: “não, isso é um problema do governo”, ele disse: “não é meu, é o governo que tem que fazer” (SENA, Edilberto. Transcrição de entrevista concedida a Karina Pimenta e Thais Oliveira, 28 de junho de 2017).

O terminal da Cargill é um dos principais pólos de exportação de grãos da Amazônia, integrando a produção agrícola do Centro-Oeste brasileiro aos mercados internacionais. Conectado pela BR-163 e estrategicamente situado às margens do rio Tapajós, o terminal possibilita o escoamento de soja e milho através de embarcações fluviais, reduzindo custos logísticos e ampliando a competitividade do agronegócio. Antes da operação do terminal, iniciada em 2003, grande parte da produção dependia de portos mais distantes, como Santos e Paranaguá, aumentando os custos e o tempo de transporte.

⁵¹ Informações sobre a estrutura e movimentação de grãos do terminal extraídos de: CPEA/Cargill. Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill Agrícola S.A. - RIMA. Relatório de Impacto Ambiental. São Paulo: Consultoria Paulista de Estudos Ambientais/CARGILL, inédito. 44 p. 2008.

⁵² Fonte: <https://www.cargill.com.br/>. Acesso em: 23 mai 2023

A operação do terminal resultou em transformações significativas no município de Santarém. Do ponto de vista econômico, gerou empregos diretos e indiretos, dinamizando setores como transporte e serviços. No entanto, o impacto positivo não se distribuiu igualmente, favorecendo grandes produtores enquanto pequenos agricultores e comunidades tradicionais enfrentam dificuldades para competir. A expansão da agroindústria também contribuiu para o crescimento urbano desordenado. Atraídos pelas oportunidades econômicas, os migrantes intensificaram a pressão sobre a infraestrutura urbana, resultando em habitações precárias e deficiências em saneamento (Costa, 2011).

Ambientalmente, o terminal exerce influência significativa no avanço da fronteira agrícola, contribuindo para o desmatamento e a fragmentação de habitats no entorno da BR-163 e do rio Tapajós. A expansão das monoculturas, incentivada pela presença da Cargill, está associada à degradação ambiental, incluindo a contaminação do solo e a perda de biodiversidade (Fearnside, 2005). Além disso, a intensificação das atividades agroindustriais promoveu disputas fundiárias e conflitos sociais. Comunidades indígenas e ribeirinhas relatam deslocamento forçado e a perda de territórios tradicionais, agravando tensões locais (Sauer & Almeida, 2020).

Assim, enquanto o terminal da Cargill representa um marco na integração logística do agronegócio brasileiro, ele também exemplifica os desafios associados ao desenvolvimento regional. As transformações econômicas, sociais e ambientais exigem medidas que promovam um equilíbrio entre o crescimento econômico, a conservação ambiental e os direitos das populações locais. A falta de políticas públicas efetivas para mitigar os impactos negativos revela a necessidade de ações coordenadas para garantir um desenvolvimento sustentável na região amazônica.

O paradigma desenvolvimentista acaba não proporcionando nenhum benefício aos grupos que não estão participando dessa dinâmica capitalista. Porém, agrava disputas e controle de terras, redução da biodiversidade, contaminação de rios, alteração do regime hídrico. Durante a expansão urbana, nos arredores de onde se instalou o Terminal fluvial de graneis sólidos da Cargill, havia o rio Tapajós como limite natural, rio este que funcionava como obstáculo a essa expansão, um limite que acabou sendo extrapolado. Hoje assistimos a empresa graneleira tomar conta de mais da metade da margem direita do Tapajós, evidenciando que para a expansão do capital, o rio Tapajós é a continuação dessa via expansionista.

Segundo Gomes e Cardoso (2019, p. 11), a manutenção desses limites naturais por séculos demonstra a sua relevância para a vida cotidiana das pessoas e a preservação da herança de parte da população local da interdependência com a natureza (espaços de lazer, sociabilidade e produção familiar), não reconhecida como relevante pela fase urbano-industrial do capitalismo.

O Estado surge como principal centro de viabilização desses investimentos privados ao tomar parte nesse conjunto de iniciativas na região amazônica, incentivos que são alavancados por um conjunto de interesses de setores da economia brasileira, como o agronegócio e a mineração. O fortalecimento das chamadas agroestratégias que buscam, segundo Almeida (2010), remover obstáculos às transações de venda de terras e incentivar as possibilidades de compra e venda, ampliando as terras disponíveis aos empreendimentos vinculados ao agronegócio. Por fim, acabam desconsiderando a lógica de utilização dos recursos naturais pelas unidades de trabalho familiar, e os povos e comunidades tradicionais.

As agroestratégias direcionadas ao norte do país agem como uma forma de compreensão das águas e de seu potencial hidroelétrico, espelhando esse processo de integração regional o qual privilegia setores hegemônicos da economia enquanto desterritorializa e desenraiza sujeitos simples, como ribeirinhos, indígenas e quilombolas, ofuscando outras maneiras de ver e usar o rio. Há ainda outra maneira de uso do rio aliada a perspectiva do lazer, da contemplação e do turismo.

As águas do rio Tapajós tornaram-se um objeto de desejo produzido por relações mercadológicas que são ligadas ao turismo, o rio se torna um local a ser observado, uma beleza a ser apreciada, a relação com o rio se dinamiza assim pela contemplação, criando distanciamento proposital entre os moradores da cidade e o rio. As praias localizadas em frente a cidade, que até às décadas de 1970 formavam a área de contato da cidade com o rio foram de forma gradativa desaparecendo ao longo da história, conforme o comércio se consolidava e a existência dessas praias dificultava o embarque e desembarque das mercadorias.

Partindo dessas informações podemos refletir sobre como a quebra da relação dos moradores com o rio, ocasionada por transformações na paisagem advindas de grandes projetos executados pelos poderes municipal e estadual leva a perda de inestimáveis patrimônios socioculturais, a exemplo do ocorrido com a antiga praia da Vera Paz, e o que vem ocorrendo recentemente com a praia do Maracanã, a qual se viu quase que bloqueada com a construção de um enorme calçadão de concreto.

Se formos mais atrás, no tempo colonial, essa quebra e transformações podem ser vistas no que foi a construção do forte em frente ao encontro das águas do Tapajós e o Amazonas. Essas praias, já numa Santarém urbana, que serviam como refúgio para a classe trabalhadora e periférica da cidade são gradativamente marginalizadas e invisibilizadas frente a tentativa de exploração da área pelo capital, com isso há de se questionar, a quem serve o rio? Dessa forma, podemos pensar nos conflitos contemporâneos e nas relações que estes mantêm com os processos históricos de dominação.

Ao analisarmos os principais impactos ocasionados desde o começo do processo de implantação, construção e operação do terminal da multinacional, estamos em frente a uma espécie de efeito dominó que se dá de maneira crescente. A perda da praia levou a perda do lugar de lazer e sociabilidade dos moradores do bairro do Laguinho e proximidades. A perda de parte da história dos povos do Tapajós com a destruição dos vestígios arqueológicos do sítio onde fica localizado o terminal, leva também a um constante desrespeito à luta dos povos indígenas do Baixo Tapajós. Dito isso, é muito simbólico que a maioria das manifestações em caráter socioambiental do município se encaminhem para terminar em frente aos portões da empresa, como na foto abaixo registrada no ato do I Acampamento Santarém território indígena⁵³.

Imagem 30 - Ritual indígena em homenagem aos parentes em frente aos portões da Cargill, na faixa que se encontra a esquerda da foto lê-se “o sangue e o sonho dos antepassados permanecem em nós”



Fonte: acervo Karina Pimenta (2022)

⁵³ O evento ocorreu em Santarém entre 20 e 25 de junho de 2022, no qual os 13 povos indígenas do Baixo Tapajós discutiram estratégias de resistência, defesa e luta pelo território e pelos direitos à educação e à saúde.

Como herança atual do colonialismo, quilombolas, indígenas e comunidades tradicionais, têm seu modo próprio de fazer política e economia, bem como seus conhecimentos e saberes inferiorizados frente ao ideal do progresso. Para essas pessoas, o progresso e desenvolvimento da lógica capitalista significam o agravamento da omissão a assistência à saúde, ausência de políticas ambientais próprias que levem em consideração seus modos de vida, poluição socioambiental, destruição dos territórios ancestrais e assassinatos.

A empresa ocupou uma área urbana tirando o direito do lazer da população da periferia da cidade, a Cargill veio estimular a invasão da soja na região e junto com a soja veio também a invasão do agrotóxico. Hoje a gente já sabe que uma grandíssima parte dos alimentos que a gente está comendo são contaminados de agrotóxicos e esses agrotóxicos também estão indo na exportação do produto então... os agrotóxicos está sendo usados aqui na nossa floresta (SENA, Edilberto. Transcrição de entrevista concedida a Karina Pimenta e Thais Oliveira, 28 de junho de 2017).

Com o afastamento dos moradores da beira da praia houve a perda da conexão com o rio, um grande acúmulo de lixo na margem direita da orla onde hoje se encontra o Bosque Vera Paz, abandonado tanto pelo poder público quanto pelos próprios moradores que hoje só podem contar com uma passarela e uma quadra esportiva abandonada, o mau cheiro e um posto policial que muitas vezes não funciona.

Imagem 31 - Placa do Bosque Vera Paz e a base da polícia militar ao fundo



Fonte: acervo Karina Pimenta (2024).

Isso leva a uma naturalização da paisagem atual, com o maquinário da empresa avançando sobre o rio, o que acarreta na chegada de mais embarcações de grande porte adentrando o rio Tapajós e ocasiona a erosão na várzea acelerando o fenômeno de terras

caídas, também gerando menos áreas de pesca e menos peixes no rio, mais desmatamentos e mais uso de agrotóxicos nas matas, fora os conflitos fundiários e impactos sobre territórios sagrados.

A introdução da soja em Santarém, a partir do final do século XX, trouxe consigo uma nova dinâmica econômica, mas também acentuou conflitos fundiários, modificou o meio ambiente e gerou movimentos de resistência por parte de populações tradicionais. A cidade se torna foco de conflitos em torno de disputas de terras, da luta realizada pelas populações tradicionais e locais pelo reconhecimento de seus direitos e que se mostra cada vez mais injusta, pois de um lado têm aqueles que só saem ganhando. Atualmente, grupos urbanos e rurais resistem e buscam ter voz ativa, participando de movimentos sociais voltados à preservação dos rios e territórios atingidos direta e indiretamente por meio desse contágio da soja, expondo não somente as injustiças cometidas, como também o perigo que cerca tanto a produção da soja em nossos solos quanto o uso de nossos rios de maneira indevida.

4 PAISAGENS DA SOJA



Imagens 32 a 36 - Trajeto Br 163-Tabocal
Fonte: acervo Karina Pimenta (2024)

Em setembro de 2024 ocorreu a conferência de abertura do II Simpósio Amazônico de Ciências Sociais, apresentado pelo professor José Guilherme Magnani, intitulada Antropologia Urbana: quando o campo é a cidade. Havia acabado de voltar do meu campo em Santarém e estava passando a semana na casa de uma amiga em Altamira, havia feito o trajeto até lá de ônibus e planejava seguir até Belém da mesma forma, assim me encontrava ali no meio do caminho, tanto entre meu campo e minha casa, quanto do reencontro entre a teoria e o campo, pois havia me decidido que só ia retornar aos meus dados quando começasse a disciplina de seminários de dissertação.

Ouvindo a fala do Professor Magnani durante a conferência, eu refleti sobre meu percurso de pesquisa e em como estava ocorrendo o processo de construção do que viriam a ser os capítulos dessa dissertação. Percebi como inconscientemente havia feito o caminho de primeiro tomar a perspectiva de perto e de dentro (dos antigos moradores da praia da Vera Paz), para depois haver um distanciamento para então buscar compreender a questão de longe e de fora (olhar tudo que já havia trabalhado até então de outra maneira) (Magnani, 2002; 2009; 2023). Na intenção de não apenas fazer uma pesquisa na cidade, mas sim da cidade de Santarém, assim eu pensei em um esquema para visualizar de onde iniciei para onde queria chegar: bairro do Lagunho → praia da Vera Paz → terminal Cargill → estradas e rios → logística da soja. Portanto, ao perceber o terminal da Cargill almeja-se compreender a dinâmica da soja no Baixo Tapajós, os fluxos, os sujeitos, as regras e os conflitos próprios dessa movimentação.

Dessa forma, o interesse maior da continuação da pesquisa para o mestrado ocorreu no sentido de ampliar a perspectiva do impacto, partindo do terminal instalado em uma área urbana, o qual transforma a dinâmica da cidade através da logística aplicada para a produção e exportação de grãos, até a busca pela compreensão das narrativas daqueles que se encontram nas margens, sejam elas de rios, lagos, portos, terminais, rodovias, campos de soja ou do amparo por meio das políticas do estado. Buscando assim, compreender a cidade a partir de suas margens, suas beiras de rio e beiras de estradas, trabalhando a partir dessas paisagens de beirada.

Ao problematizar a dimensão urbana nos processos de exploração e conflitos associados ao agronegócio, os quais geralmente costumam ser tratados a partir das áreas rurais dos municípios, reafirmando mais ainda a dicotomia urbano-rural que recai sobre as cidades de médio porte na Amazônia, busco apontar a complexidade de se trabalhar esse tema

em uma cidade como Santarém. A partir do entendimento do processo de expansão na cidade de Santarém no contexto das transformações geradas a partir dos anos de 1960, com a construção das rodovias Transamazônica (BR-230) e Santarém-Cuiabá (BR-163), e das políticas de desenvolvimento governamentais e os projetos de infraestrutura, busco aqui uma abordagem que permita compreender certas dimensões simbólicas da relação rural-urbano que se constroem nesse cenário e se reverberam hoje. Aqui meu interesse está voltado para discorrer sobre a maneira que a própria dinâmica da cidade está ligada ao funcionamento dos portos e das estradas, e imersa em uma rede logística mundial.

Para isso, é importante termos em mente a derrubada da divisão rural-urbano, algo que autores como Castro (2006, 2008), Trindade Júnior (2002), Duarte (2006), Alonso e Castro (2006), Nobre-Júnior e Mayer (2013), Rodrigues (2014), já vem fazendo há algum tempo em suas pesquisas relacionadas ao urbano na Amazônia, ao apontar que essa compreensão de que a relação rural-urbano no contexto histórico e social da região ultrapassa qualquer dicotomia anteriormente traçada.

O ponto principal a ser destacado aqui é o papel central do terminal na dinâmica da produção e circulação da soja dentro do município e nas paisagens mencionadas. Trata-se de como se entrelaçam as questões relacionadas aos produtores de soja, o transporte dos grãos, aos caminhoneiros, estivadores e todas as pessoas impactadas pela lógica do porto. Isso transforma a organização dos dilemas e fluxos urbanos. As disputas políticas que permitem a expansão da soja ocorrem no contexto urbano, o que provoca uma reconfiguração das relações entre o campo e a cidade, tornando os limites entre esses dois espaços muito mais tênues.

Os caminhos da expansão da fronteira agrícola da soja na Amazônia reformulam relações entre o rural e urbano, estabelecem novas centralidades regionais e apontam tendências demográficas com a emergência de cidades médias como Santarém. Assim, busca-se tratar o rural e o urbano como partes de um contínuo, sem uma separação rigorosa entre os dois. A expansão da soja está diretamente conectada à infraestrutura portuária e a uma dinâmica urbana determinada pela logística de transporte dos grãos.

Embora a monocultura da soja se desenvolva em ditas áreas rurais, necessitando de grandes extensões de terra, Trindade (2015) enfatiza o papel crucial das cidades nesse processo. As terras rurais funcionam como meio de produção, enquanto as cidades atuam como suporte para as atividades econômicas relacionadas à soja. Nas áreas urbanas, ocorre o que Zuleika Arruda (2007) denomina processo de pós-porteira. Esse processo abrange

atividades como: transações de compra de insumos, sementes e máquinas; desenvolvimento de ciência e tecnologia; transações de comercialização e industrialização; marketing dos produtos.

Para Arruda (2007) somente as atividades realizadas “dentro da porteira” estão diretamente ligadas à terra rural. As demais são atividades urbanas. Nesse sentido, a ordenação do território para o agronegócio e a sua dinâmica possuem a terra como meio de produção que se encontra na fazenda, mas tem a terra como suporte para a realização das transações econômicas que estão alocadas no urbano (Trindade, 2015, p. 44). Essa dinâmica demonstra a interdependência entre o rural e o urbano no agronegócio da soja, evidenciando a centralidade das cidades como centros de gestão, inovação e comercialização, mesmo que a produção primária ocorra no campo.

O produtor de soja não reside no campo, mas sim em cidades médias, como Santarém. Até mesmo os trabalhadores rurais tiveram que se aproximar dos centros urbanos. Com a cidade integrada à logística da soja, o agronegócio transforma as relações entre o rural e o urbano, fazendo com que um funcione como uma extensão do outro. No entanto, persiste a ideia de uma separação entre essas duas esferas, embora, no caso de Santarém, elas estejam claramente interligadas. As questões relacionadas à soja não se restringem ao espaço rural, assim como não se limitam ao urbano. Assim, busca-se evitar uma visão idealizada de Santarém, que a retrata apenas como vastas áreas de floresta habitadas por povos indígenas e comunidades tradicionais.

É importante reconhecer que grande parte das terras do Planalto Santareno está concentrada nas mãos da primeira leva de migrantes do Sul advindos dos programas governamentais que ainda vivem ou de seus descendentes, bem como de migrantes do Mato-Grosso, do Nordeste e outras regiões. Essas terras, atualmente, foram transformadas em pastagens e campos destinados ao cultivo de soja. A história da Amazônia é atravessada por contradições entre desenvolvimento e destruição, integração e exclusão. Seu futuro depende de reconhecer as vozes silenciadas por séculos de colonialismo e de reimaginar progresso além da lógica da dominação.

A Amazônia, espaço de múltiplas fronteiras em disputa, configura-se como um território marcado por tensões entre projetos globais de acumulação capitalista e modos de vida tradicionais. Santarém, exemplifica essa dinâmica, tornando-se um epicentro de análises sobre a expansão do agronegócio da soja e seus desdobramentos geopolíticos, urbanos e socioambientais. Este capítulo articula estudos que evidenciam como a lógica monocultural,

aliada a infraestruturas logísticas e a interesses transnacionais, reconfigura territórios, intensifica conflitos e desafia a manutenção dos modos de vida da região, ao mesmo tempo em que catalisa resistências locais.

A geopolítica da Amazônia, como discutido por Bertha Becker (2005; 2007), é atravessada por uma logística da soja que integra a região amazônica a circuitos globais de commodities, transformando-a em apenas um conjunto de terras vazias para o capital agroindustrial. Esse processo, analisado também por Andrade (2005) e Knorr (2017), remonta aos anos 1970, quando políticas de ocupação incentivaram a expansão da fronteira agrícola. A construção da BR-163, como destacam Arbex Jr. e Oliveira (2005), consolidou-se como um eixo estratégico para o escoamento de grãos, mas também como vetor de grilagem e violência, cortando vários territórios de povos e comunidades tradicionais. Como aponta Telma Bemerguy (2021; 2024) em suas reflexões sobre a gramática colonial que persiste nas estradas e comunidades locais.

A infraestrutura logística, contudo, não se limita às rodovias. O Porto de Santarém, analisado por Ribeiro e Beloto (2020), redefine a relação porto-cidade, alterando a forma urbana e reforçando a dependência econômica local em relação ao agronegócio. Esse cenário é ampliado pela geopolítica chinesa na região, como aponta Diana Aguiar (2017), que destaca investimentos em portos e hidrovias no Tapajós, inserindo a Amazônia em rotas comerciais transcontinentais.

Imagem 37 - Porto de Santarém



Fonte: acervo Karina Pimenta (2024)

A crítica à logística da soja, desenvolvida por Aguiar (2021), revela como as cadeias monoculturais aprofundam desigualdades e pressionam ecossistemas. Por outro lado, Fábio Zuker (2022) demonstra em sua etnografia no Baixo Tapajós, como a associação da monocultura e a infraestrutura desses projetos desestruturam modos de vida, substituindo mundos inteiros por paisagens homogêneas, sem diversidade, futuras ruínas.

(...) esses projetos querem transformar um território multiforme, heterogêneo, repleto de vida e histórias, em um espaço à imagem de um quadro branco, liso, sobre o qual será possível traçar novas espacialidades, expandir os campos de soja, permitir que balsas e barcos de transporte corram melhor (Zuker, 2022, p. 319)

As transformações urbanas em Santarém, conforme Castro (2008) e Agier (2015), refletem uma urbanização plural na Amazônia, onde a cidade se expande de forma desordenada, tensionada entre a herança ribeirinha e a pressão do agronegócio. A relação cidade-rio, estudada por Tatiane Costa (2012), é reconfigurada pela economia da soja, que altera não apenas as paisagens, mas também as dinâmicas sociais. Em relação ao rio, Alice Lima Nin (2024) destaca os conflitos gerados pela mineração ilegal e pela disputa pela água no rio Tapajós, rio que é simultaneamente fonte de vida e alvo de projetos extrativistas.

Estudos como os de Valentim (2021) e Santos (2020) evidenciam como comunidades como Boa Esperança enfrentam a degradação ambiental e a perda de território, enquanto Conceição (2017) e Sousa (2021) destacam a resistência camponesa em áreas como Belterra, onde práticas agrícolas tradicionais desafiam a homogeneização imposta pelo monocultivo. A produção do espaço em Santarém, conforme Santana (2022), revela uma tensão entre a acumulação capitalista, a qual é materializada em portos, silos e rodovias, e a resiliência de práticas coletivas que reinventam a vida urbana. Nesse contexto, as resistências emergem como contrapontos vitais.

Este capítulo, portanto, propõe sintetizar de maneira multidimensional a expansão do agronegócio em Santarém, articulando escalas local e global, histórica e contemporânea. Ao integrar perspectivas geopolíticas, urbanas, antropológicas e ecológicas, busca-se compreender como a região se tornou um laboratório de contradições do capitalismo contemporâneo, onde a mercantilização da natureza convive com lutas por autonomia territorial. Santarém, assim, não é apenas um caso emblemático, mas um espelho das tensões que definem o futuro da Amazônia: entre os campos de soja os quais formam o cerco no planalto santareno e o rio Tapajós que resiste como território de vida.

4.1 A SOJA EM SANTARÉM

A iniciativa do governo federal de criação de programas de desenvolvimento regional com a intenção de promover a exploração e crescimento econômico da região Amazônica vem desde os governos dos militares em 1970, por meio de vários estímulos concedidos aos empreendimentos privados. Com o Programa de Integração Nacional (PIN), tendo como órgão responsável a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), criou-se um planejamento de eixos de desenvolvimento através de obras de infraestrutura rodoviária no espaço geográfico amazônico.

A infraestrutura viária, entretanto, não se limitou ao asfalto. Projetos como a BR-364 (Cuiabá-Porto Velho) e a Perimetral Norte foram acompanhados de incentivos fiscais e parcerias com o capital privado. Enquanto o Incra coordenava assentamentos em Rondônia, onde a população explodiu nos anos 1970, a Sudam financiou megaprojetos como o Jari Florestal, idealizado pelo empresário norte-americano Daniel Ludwig, e o Grande Carajás, focado na exploração mineral. Durante a década de 1970, o regime militar implementou o Projeto Radam (Radares para a Amazônia) e investiu na construção de infraestrutura viária (como a Transamazônica, Cuiabá-Santarém, Cuiabá-Porto Velho-Manaus, Manaus-Rio Branco e Perimetral Norte), ferroviária (Carajás-Itaqui) e energética (usinas hidrelétricas de Tucuruí, Balbina e Samuel).

As rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre passaram a ser as principais vias de conexão entre a região mais industrializada e desenvolvida (Centro-Sul) e a "grande fronteira de recursos do país" (Amazônia). De acordo com os ideólogos do regime, a construção desses eixos viários, que seguiam em sua maioria paralelos à calha do Amazonas, tinha como objetivo amenizar os conflitos agrários no Nordeste, que se intensificavam durante as secas, além de oferecer novas oportunidades para quem desejasse cultivar a terra e encarar o desafio da nova fronteira para "construir um futuro".

Juntamente com a implantação dessa malha viária, previa-se a instauração de um plano de colonização ao longo da Transamazônica. Esse plano envolvia a criação de agrovilas (pequenos núcleos residenciais com cerca de cinquenta famílias), Agrópolis (núcleos de porte médio, cercados por vinte agrovilas) e Rurópolis (cidades já existentes com mais recursos e serviços). Na BR-364 (rodovia Cuiabá-Porto Velho), o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) desenvolveu projetos de assentamento e colonização integrada, que atraíram muitos migrantes, especialmente do Sul, Centro-Oeste e Nordeste, resultando em um crescimento populacional explosivo em Rondônia durante a década de 1970. Também foram

implementados grandes projetos voltados à agricultura, pecuária e extração mineral. Os projetos agropecuários, em sua maioria, foram conduzidos por grupos estrangeiros e brasileiros, que receberam incentivos da Sudam. Entre os projetos estrangeiros, o mais notório foi o Jari Florestal e Agropecuário, situado no vale do rio Jari, nas fronteiras dos Estados do Pará e Amapá. Idealizado e iniciado pelo milionário norte-americano Daniel Keith Ludwig, o projeto foi transferido para a gestão de um consórcio de empresas nacionais por volta dos anos 1980. No setor mineral, o Projeto Grande Carajás foi transformado, na década de 1980, no Plano de Desenvolvimento da Amazônia Oriental.

Na década de 1980, o Projeto Calha Norte ampliou a presença militar em áreas de fronteira, justificada pelo combate ao narcotráfico e à grilagem. Paralelamente, imagens da Amazônia como “pulmão do mundo” ou “celeiro global” ganharam projeção internacional, oscilando entre uma certa glorificação e denúncias de crimes ambientais, contradições que persistem atualmente. A partir de 1985, o governo federal deu início ao Projeto Calha Norte, com o objetivo de estabelecer uma ampla rede de bases militares das Forças Armadas nas regiões de fronteira do Brasil com a Colômbia, Venezuela e Guianas. O projeto visava assegurar o controle militar sobre essas áreas, onde as fronteiras internacionais ainda não estavam claramente definidas. Além disso, as operações militares tinham como metas organizar a atuação dos garimpeiros, combater o narcotráfico, proteger a integridade territorial das reservas indígenas e oferecer apoio às comunidades locais. (Arbex Jr., 2005, p. 36)

Para Becker (2007), a criação dos Eixos Nacionais de Integração e desenvolvimento (ENID) constituem em objetivos logísticos nacionais, formando grandes corredores multimodais de exportação, como os Eixos do Norte e Amazônia Ocidental, com a construção de terminais fluviais em Porto Velho, Manaus e Santarém e a pavimentação de algumas rodovias federais. Portanto, por meio dos “megas” investimentos nos setores de transportes, energia e comunicação, visando sobretudo acelerar a circulação de mercadorias e estabelecer relações com os mercados globais, houve maior participação da iniciativa privada no reordenamento do território nacional. Assim se constituiu uma área de desenvolvimento de atividades agropecuárias e de fronteira agrícola, formando corredores multimodais para aumentar a rapidez de circulação de mercadorias.

Na intenção de compor corredores multimodais que possam realizar o transporte da produção agrícola, por meio da facilitação dos seus custos/benefícios e alcançar a reprodução ampliada do capital. Formam-se cadeias produtivas de grãos, articulando-se com os mercados globalizados para execução da comercialização de mercadorias. Esses circuitos produtivos se

instalam e dinamizam o território, intensificando as demandas de fixos e fluxos que modificam os lugares. O modelo agroexportador promove a modernização tanto da sociedade quanto do território, demandando maiores investimentos nos setores agrícola e pecuário. A expansão do capital em escala ampliada avança sobre áreas de vegetação, rios e territórios ocupados pelos povos e comunidades tradicionais.

Os eixos de transporte do Norte do país passaram a ser vistos como uma alternativa para facilitar a conexão com os mercados importadores e reduzir, de forma significativa, os custos de logística. Esse modelo baseia-se em um sistema multimodal que combina a pavimentação de rodovias com o aproveitamento de hidrovias naturais para o escoamento da produção. Nesse contexto, a primeira década do século XXI foi caracterizada por políticas voltadas para o fortalecimento da logística de transporte ligada ao agronegócio, além da implementação de estratégias empresariais mais eficientes, visando abrir novos caminhos para a distribuição da produção.

A principal razão para a utilização dos portos na região Norte do país é a redução no tempo de transporte entre as áreas de produção e os portos, o que justifica os investimentos em projetos de corredores logísticos. Mais uma vez, estruturas complexas são desenvolvidas na região não com o objetivo de oferecer à população melhores condições de transporte ou qualidade de vida, mas sim para viabilizar a exploração intensiva pelo grande capital. É nesse contexto que surge o Arco Norte, moldando os territórios ao propor o uso estratégico de recursos hídricos e terrestres, consolidando sua posição como um eixo dominante para exportação.

O projeto Arco Norte foi desenvolvido com o propósito de aliviar a sobrecarga nos portos da Região Sudeste, estabelecendo uma logística intermodal para escoar os grãos produzidos no Centro-Oeste. Dessa forma, busca-se reduzir os custos logísticos e tornar os produtos nacionais mais competitivos no mercado internacional, aproximando os produtores brasileiros dos mercados globais. Esse sistema de transporte utiliza corredores compostos por rodovias, hidrovias, ferrovias e portos especializados no manejo de grãos ou transbordo. A carga e os insumos são escoados pelos portos do Norte do Brasil, abrangendo desde Porto Velho, em Rondônia, passando pelos Estados do Amazonas, Amapá e Pará, até alcançar o complexo portuário de São Luís, no Maranhão.

A logística eficiente do Arco Norte fez com que ele rapidamente assumisse a liderança nas exportações, reduzindo a sobrecarga de outros portos brasileiros ao escoar os grãos produzidos no Centro-Oeste. Esses portos se firmaram como pontos estratégicos para a

saída de produtos brasileiros, com destaque para a exportação de soja em grão. No entanto, esse avanço tem gerado profundas transformações nas áreas impactadas pelos novos empreendimentos logísticos, provocando a destruição em grande escala de sistemas sociais e ambientais. A localização privilegiada e o controle exercido pelo capital subordinam tanto o meio ambiente quanto as comunidades locais a interesses exclusivamente econômicos.

O Arco Norte representa uma aliança estratégica entre agronegócio e mineração, seguindo as regras impostas pela globalização e pela mundialização das trocas econômicas, pela financeirização da economia, pelo Efeito China e pelos Blocos Econômicos, especialmente os BRICS. No entanto, essa integração ocorre às custas do bem-estar das populações locais, que já enfrentam um histórico significativo de passivos sociais desses projetos. Esses passivos foram gerados por diversas empresas que prometeram impulsionar o desenvolvimento da região amazônica por meio da geração de emprego, renda e inclusão social, mas cujos impactos deixaram marcas profundas. Entre essas empresas estão a Vale, a Albrás/Alunorte (atualmente Norsk Hydro), a Biopalma/Vale, a Agropalma, a Alcoa, a Imerys, a Mineração Rio do Norte, a Cargill e a Bunge.

É fundamental destacar que esses projetos são frequentemente acompanhados por um discurso de desenvolvimento baseado em estratégias nacionais voltadas para fortalecer a vocação agroexportadora do país. Porém, essa narrativa muitas vezes engana as populações urbanas. Apenas aqueles que são diretamente impactados, como povos tradicionais, pequenos produtores, indígenas, caboclos e ribeirinhos, conhecem de perto as consequências reais. Muitas vezes, essas comunidades pagam com suas vidas ou com a perda de seus meios de subsistência para sustentar uma cadeia de exploração inserida no sistema globalizado.

A expansão da monocultura da soja teve um papel significativo na transformação da região Oeste do Pará, impulsionada por investimentos em infraestrutura logística e na produção de grãos voltados para a exportação. Essas mudanças foram particularmente evidentes em Santarém e em suas proximidades, com o aumento do cultivo de soja e outros grãos, além da implantação de um porto graneleiro.

Parte do que acontece no Tapajós é uma das facetas do chamado projeto Arco Norte, que visa desafogar o gargalo existente ao redor da exportação de grãos de soja no porto de Santos (SP). Com isso, almejam transformar parte da região Norte do Brasil — em especial regiões do Pará e do Maranhão — em grandes escoadouros da produção do Centro-Oeste e de outras localidades produtoras de soja da própria Amazônia (Zuker, 2022, p. 318).

Dessa forma, a região consolidou-se como um polo estratégico, tanto para a logística de escoamento e exportação para mercados internacionais, utilizando um sistema multimodal que integra rodovias, hidrovias e ferrovias, quanto para a expansão do cultivo de soja. Projetos mais recentes, como os desenvolvidos em Itaituba, reforçam esse papel, inserindo Santarém e seu entorno no movimento do agronegócio exportador, consolidando-se como um eixo logístico crucial para o escoamento de produtos pelo Norte do Brasil.

Nos últimos 20 anos, os investimentos nas regiões de Santarém e Itaituba concentraram-se principalmente na construção de estruturas portuárias privadas, na manutenção de rodovias como a BR-163 e no desenvolvimento de hidrovias. Esses elementos, interligados, formam um importante corredor de exportação e escoamento que conecta o Mato Grosso ao Norte do país. Um ponto de destaque é o fortalecimento das hidrovias, que ajudam a reduzir os custos do transporte de grãos. Em Itaituba, foi implantado um complexo portuário estratégico, onde as principais empresas do agronegócio, tanto brasileiras quanto internacionais, além de empresas logísticas, ajustaram suas estratégias de investimento para aproveitar o potencial do sistema multimodal, que combina rodovias, hidrovias e portos de forma eficiente.

Durante o período de maior expansão das atividades agrícolas de soja em Santarém e em outros municípios do Oeste do Pará, foram registrados conflitos territoriais relacionados à luta pela manutenção de terras ocupadas por posseiros. Essas disputas também refletiam tensões políticas entre as organizações de trabalhadores rurais locais e diversos atores interessados em viabilizar o comércio de terras rurais, como imobiliárias que promoviam esse mercado, além de compradores e produtores de soja.

Esse cenário gerou um desequilíbrio social, com exemplos claros de moradores locais sendo pressionados a deixar áreas estratégicas para dar lugar à produção agrícola, e, em alguns casos, posseiros sendo removidos à força de suas propriedades. Com a implementação do sistema multimodal, a população do Pará e da Amazônia Legal passou a vivenciar externalidades geradas pelas novas rotas, estradas e hidrovias, que alteraram as territorialidades de posseiros, ribeirinhos e outras populações tradicionais.

Os principais incentivos divulgados para estimular a produção de soja no Planalto foram: a disponibilidade de terras já modificadas pelo homem, a presença de áreas planas adequadas para a mecanização agrícola, a existência de jazidas de calcário, um mineral essencial para a correção do solo, e a infraestrutura rodoviária, que incluía as rodovias Cuiabá-Santarém (BR-163) e Santarém-Curuá-Una (PA-370). Além disso, a localização

estratégica da região em relação aos mercados e a grande oferta de terras a preços acessíveis também foram destacados como atrativos.

Em 1996, houveram as primeiras experiências de plantação de soja no planalto santareno em uma área de mais de 50 hectares cedida pelo Grupo Quincó, o qual foi analisada pelo Grupo Agrária Engenharia e Consultoria S/A para constatar a viabilidade da produção de grãos (Costa, S. 2012). A partir dos experimentos realizados pela empresa contratada, sob orientação dos grupos empresariais, em parceria com o governo do Pará, constataram que essa região tinha um grande potencial agrícola para o cultivo dessa leguminosa, o que estimulou a migração de produtores sojeiros, juntamente com a grilagem e a compra de terras dos camponeses por preços insignificantes, instaurando-se um novo sistema produtivo: a mecanização do espaço agrário e florestal, a tecnificação no território e a cientificização da paisagem (Conceição, 2017).

Em 1997, a produção de soja começou a ganhar relevância no estado do Pará, com destaque para os municípios de Paragominas, Ulianópolis e Redenção, localizados no sudeste paraense, além de Santarém. A partir dos anos 2000, o cultivo da soja se expandiu para outras mesorregiões do estado, acompanhado por um aumento significativo na produção. Essa expansão da soja no Brasil, avançando em direção ao Norte do país, gerou uma maior demanda pelo sistema de transporte do Corredor Centro-Norte do Arco Norte.

Um marco importante no processo de ordenamento territorial em Santarém foi o contrato de concessão firmado em 1999 com a Companhia Docas do Pará (CDP) para a construção de um terminal de granéis sólidos da multinacional Cargill S.A. localizado em frente à cidade de Santarém. O terminal iniciou suas operações em 2003, sem cumprir as exigências das leis ambientais do Brasil, e passou a operar com os preços da soja definidos pelas cotações do mercado de futuros, o que atraiu muitos produtores para a região. Assim, os municípios de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos se consolidaram como importantes centros estaduais na produção dessa commodity.

Em virtude da implantação do terminal fluvial de granéis da transnacional Cargill Agrícola S.A, os municípios de Santarém e de Belterra vieram a fazer parte do cenário estadual de produção da soja. A implantação desses produtores no Planalto santareno teve grande apoio do Estado, principalmente no âmbito estadual e municipal, através da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA)⁵⁴. Em sua pesquisa, Paixão Júnior (2012),

⁵⁴ Segundo o site oficial, a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) é uma empresa pública, vinculada ao Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), que foi criada em 1973 para desenvolver a base tecnológica de um modelo de agricultura e pecuária genuinamente tropical. A iniciativa tem o desafio constante

aponta que a EMBRAPA elaborou várias medidas na década de 1990 para estimular a produção da commodity na região, disponibilizando crédito para pesquisas e implementação de programas de provimento de suporte técnico e logístico aos produtores. Além disso, o Estado trabalhou a propaganda do território destacando a atratividade e a disponibilidade de terra do Planalto Santareno, aos produtores do Centro-Sul do país (Almeida, 2005).

Isso resultou em uma forte demanda por terras no Planalto Santareno, que no final da década de 1990 eram adquiridas a preços muito baixos, variando entre cinquenta e cem reais por hectare. Posteriormente, os preços dispararam, chegando a mil ou mil e quinhentos reais, e as áreas mais próximas à cidade de Santarém alcançaram três mil reais por hectare, enquanto no Centro-Sul os preços eram de cerca de vinte mil reais por hectare. Esse processo gerou ações ilegais de imobiliárias privadas, com a colaboração de órgãos públicos, para intermediar a compra de terras públicas, com o objetivo de viabilizar o agronegócio da soja e favorecer a acumulação de capital (Valentim, 2021, p. 64)

Com a queda nos preços das terras, os produtores de Mato Grosso passaram a ver essas áreas como uma alternativa viável, o que colocou Santarém no cenário global de produção de soja, impulsionando o aumento tanto da produção quanto da área cultivada. Nos primeiros momentos, os primeiros produtores que chegaram à região para cultivar soja usaram recursos próprios para financiar a produção. No entanto, com a chegada da Cargill em Santarém, eles passaram a ter acesso ao financiamento do sistema "soja verde", no qual a empresa antecipa a compra da soja, permitindo ao produtor adquirir os insumos necessários para o cultivo. Nesse tipo de financiamento, a garantia exigida não é a terra, mas a produção da soja (Embrapa, 2006).

Em consequência, houve uma forte aquisição das terras do Planalto por esses agentes, visto que estas terras já eram antropizadas, o que facilitava a reprodução da atividade. Por outro lado, houve um esvaziamento da população tradicional, impulsionado por dificuldades de infraestrutura das localidades, venderam, assim, seus lotes a migrantes a preços super inferiores aos praticados em suas regiões, resultando em nove comunidades campesinas extintas em 2011 (Paixão Júnior, 2012).

Assim, percebe-se que houve um grande estímulo à produção local, impulsionado tanto pelas políticas públicas de investimento na região quanto, principalmente, pelo aporte do setor privado. Embora a Cargill tenha, de fato, contribuído para o aumento da produção local,

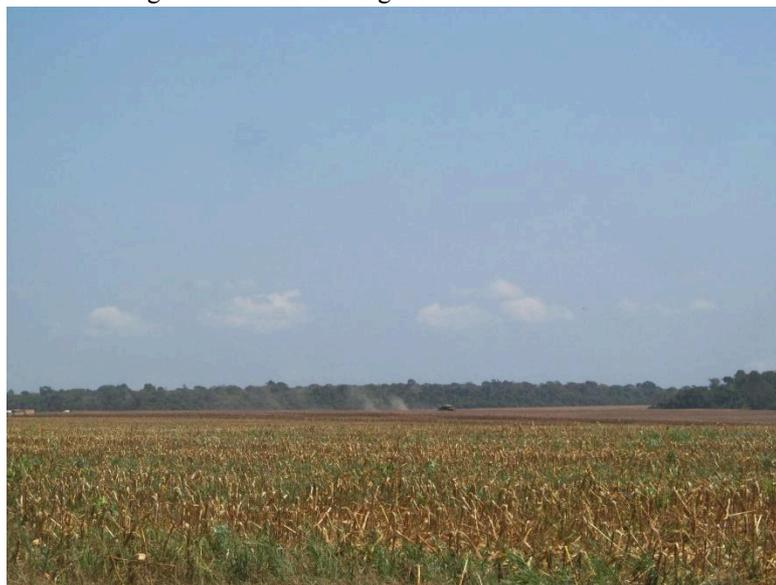
sua principal motivação ao se estabelecer em Santarém não era fomentar a produção na região, mas sim expandir sua logística para escoar a soja comprada no Mato Grosso para os mercados internacionais. No entanto, a instalação do porto e os incentivos governamentais acabaram incentivando o cultivo de soja em toda a área do planalto santareno.

Esse processo de transformação territorial nas áreas urbanas foi impulsionado pelas grandes corporações nacionais e internacionais do agronegócio. Dessa forma, o território do Planalto Santareno passou a fazer parte do circuito global de produção, alinhando-se aos interesses econômicos da Cargill, e deixou de ser voltado para suas atividades tradicionais locais, dando origem a uma nova dinâmica territorial. A instalação desses produtores no Planalto Santareno contou com amplo apoio do Estado, especialmente nos níveis estadual e municipal, por meio da EMBRAPA, que desenvolveu diversas iniciativas na década de 1990 para incentivar a produção da commodity na região.

Isso incluiu a oferta de crédito para pesquisas e a implementação de programas de suporte técnico e logístico para os produtores. Além disso, o Estado promoveu a região, destacando a atratividade e a disponibilidade de terras no Planalto Santareno para os produtores do Centro-Sul do país. Como resultado, houve uma intensa aquisição das terras do Planalto por esses agentes, uma vez que essas áreas já estavam antropizadas, o que facilitava a continuidade das atividades agrícolas. Por outro lado, observou-se um esvaziamento das populações tradicionais, causado pelas dificuldades de infraestrutura nas localidades. Muitos acabaram vendendo suas terras a migrantes por preços muito abaixo dos praticados em outras regiões, o que levou à desestruturação de várias comunidades, processo que perdurou até a década de 2010.

A monocultura da soja em Santarém causou diversas mudanças significativas na paisagem, transformando profundamente o uso do solo, os ecossistemas e a dinâmica social local. As principais mudanças paisagísticas causadas por essa prática agrícola intensiva são o desmatamento e a perda de vegetação nativa. Esse processo resultou na substituição da vegetação natural por vastas extensões de soja, alterando as formas de uso do solo. Antes da expansão da soja, o Planalto Santareno era caracterizado por uma agricultura familiar diversificada, com o cultivo de alimentos para subsistência e sistemas agroflorestais sustentáveis.

Imagem 38 - Área às margens da Br-163 em Santarém



Fonte: acervo Karina Pimenta (2024)

Com a chegada da monocultura da soja, as terras passaram a ser utilizadas principalmente para o cultivo da oleaginosa, o que reduziu a diversidade agrícola e o uso tradicional da terra, como o cultivo de alimentos variados e o extrativismo, há também o impacto aos recursos hídricos locais. A agricultura intensiva da soja, associada ao uso excessivo de agrotóxicos e fertilizantes, levou à contaminação dos rios e córregos que abastecem os povos e comunidades tradicionais. Isso gerou a redução da qualidade da água e afetou negativamente a fauna e flora aquáticas, além de comprometer as atividades pesqueiras que eram fonte de subsistência para as populações locais.

Em muitas áreas, as plantações de soja substituíram pastagens e outros tipos de uso agrícola, alterando o equilíbrio de sistemas agroecológicos. O uso intensivo de máquinas e a prática da monocultura também contribuíram para a erosão do solo, já que a soja não favorece a recuperação natural da terra e pode empobrecer a fertilidade do solo ao longo do tempo, sem práticas adequadas de rotação de culturas.

Imagem 39 - Máquina fazendo colheita



Fonte: acervo Karina Pimenta (2024)

As grandes fazendas de soja impuseram uma paisagem dominada por vastos campos monoculturais, com grandes áreas de soja substituindo as pequenas propriedades rurais e as áreas de uso comunitário. Essa alteração gerou uma paisagem menos diversa e mais homogênea, centrada na produção de uma única cultura de valor econômico, o que também alterou as dinâmicas socioculturais.

O crescimento da infraestrutura de transporte associada à soja, como a BR-163 e os portos fluviais de Miritituba e Santarém, também afetou a paisagem urbana. O aumento do tráfego de caminhões e a construção de novas estradas e estruturas logísticas para o escoamento da soja alteraram a configuração da cidade e as áreas periféricas, gerando uma pressão sobre os recursos naturais e a infraestrutura local, além de conflitos fundiários e de acesso à terra.

Atualmente, o planalto é uma área predominantemente ocupada por grandes produtores agrícolas, passando por um processo de transformação paisagística iniciado nas últimas duas décadas, devido à expansão das plantações de soja, milho e arroz. Esse processo também inclui a construção de grandes armazéns para estocagem e secagem de grãos, indústrias de beneficiamento agrícola e o aumento do tráfego de caminhões e máquinas agrícolas nas estradas e rodovias. Tudo isso é resultado de uma série de políticas nacionais e regionais que acabaram por reorganizar o território de forma significativa.

Os interesses relacionados ao agronegócio exportador são conhecidos como "agroestratégias". O principal objetivo dessas estratégias, dos setores que envolvem o agronegócio exportador de commodities minerais e agrícolas, é expandir sua presença territorial no país, visando aumentar o controle econômico sobre vastas áreas de terra. Para alcançar esse objetivo, essas estratégias incluem reformas constitucionais que buscam enfraquecer os "direitos territoriais e étnicos" de grupos sociais como "povos indígenas, quilombolas, quebradeiras de coco babaçu, comunidades de fundo de pasto, faxinais, ribeirinhos, seringueiros, pescadores, castanheiros, piaçabeiros, peconheiros", entre outros povos e comunidades tradicionais no Brasil (Almeida, 2010, p. 101). Além disso, Almeida (2010) observa que as "agroestratégias" promovem a desterritorialização dessas populações.

No passado, o espaço rural amazônico era frequentemente visto por alguns teóricos como sinônimo de "atraso" e um obstáculo ao "desenvolvimento econômico". Hoje, porém, observa-se um meio agrário altamente mecanizado e tecnologicamente avançado (Conceição, 2017). O qual acaba excluindo e dificultando a continuidade social dos povos e comunidades tradicionais em seus territórios. No entanto, mesmo com a rápida expansão dessa modernização conservadora, os povos e comunidades tradicionais continuam a lutar, pois sua essência e sua permanência estão fundamentadas na resistência em permanecer em suas terras.

Na Amazônia, essa particularidade se torna evidente na medida em que estes vivem o tempo da floresta, dos rios, do ecossistema, isto é, o tempo da natureza. A natureza impõe sua própria dinâmica, e os grupos dependem dela para sobreviver. Existe certa relação de dependência das populações amazônicas para com a natureza, na qual a destruição desta pressupõe o extermínio de modos de vida e a negação de suas historicidades e espacialidades (Conceição, 2017).

Segundo Fábio Zuker, o avanço da monocultura da soja na região do Baixo Tapajós representa não apenas uma transformação econômica, mas um ímpeto de destruição da paisagem, extirpando uma teia complexa de formas de ser e de relações que hoje existem, e cancelando suas possibilidades de devir. Esse processo impõe a construção de um espaço vazio, sobre o qual novas formas de vida emergirão no contexto de uma cadeia de produção global, atravessando toda a bacia do Tapajós (Zuker, 2022, p. 316). Essa dinâmica, como aponta Zuker, está intrinsecamente ligada a uma lógica de acumulação capitalista que redefine territórios e ecossistemas em prol de interesses econômicos globais.

Para Zuker, os povos e comunidades tradicionais do Baixo Tapajós enfrentam um fenômeno que ele denomina de "fluvicídio", uma forma específica de tentativa de matar um

rio, exterminando as complexas e entrelaçadas formas de vida humanas e não humanas que coexistem junto a ele. A noção de "fluvicídio" ecoa discussões mais amplas sobre o "ecocídio", termo cunhado para descrever a destruição em larga escala de ecossistemas, como discutido por Higgins (2010), que argumenta que tais práticas são intrínsecas ao modelo de desenvolvimento capitalista. O fluvicídio é uma das facetas de uma ampla e irrestrita destruição que acompanha a expansão de formas neoliberais de produção, criando espaços afins ao capital e gerindo corpos de acordo com suas necessidades (Zuker, 2022, p. 320).

A soja, longe de ser um vestígio do passado, assombra o Baixo Tapajós como um espectro do futuro: um porvir moldado pela conversão de florestas em ruínas, rios em hidrovias e territórios multiétnicos em mercadoria. Sua expansão na região, como analisa Zuker (2022), está atrelada a uma tecnologia neoliberal de gestão territorial, que submete tudo, desde os fundos dos rios dinamitados até a conversão das florestas em campos de monocultura, ou mesmo a manutenção da floresta voltada para a rentabilidade originada do mercado internacional de créditos de carbono. O que importa à neoliberalização do Tapajós é a inserção de tudo e todos em cadeias de geração de valor (Zuker, 2022, p. 321). Esse processo de mercantilização da natureza demonstra como o capitalismo transforma a natureza em capital natural, subordinando-a à lógica do lucro.

Essa lógica, que Zuker (2022) define como parte da "produção do neoliberalismo no campo" (p. 322), materializa-se em megaprojetos como os portos do Lago do Maicá, a Ferrovia Ferrogrão e a hidrovia Tapajós-Teles Pires. Essas infraestruturas, longe de serem neutras, operam como instrumentos de esvaziamento: os portos ameaçam locais de reprodução de peixes, a Ferrogrão acelera o desmatamento e a grilagem, e as hidrovias dinamitam leitos fluviais, fragmentando ecossistemas. São intervenções que não apenas alteram a geografia, mas reconfiguram relações ancestrais entre humanos e não humanos, substituindo a diversidade por monocultivos, nesse processo a destruição de ecossistemas é justificada como parte do progresso econômico.

A necropolítica, conceito desenvolvido por Mbembe (2003), é aqui aplicada à gestão dos corpos e territórios, onde a morte e o envenenamento são instrumentos de dominação. Os agrotóxicos emergem como agentes necropolíticos nesse contexto. Ao envenenar solos e corpos, eles concretizam o imaginário colonial de uma "Amazônia vazia" (Zuker, 2022, p. 347), esvaziando a terra de sua riqueza multiespécie para torná-la "apta" à soja. Essa química da morte, como nota o autor, não é acidental: integra uma estratégia estatal e corporativa de

captura espacial, onde o veneno dilui resistências e homogeneiza paisagens, favorecendo o controle territorial (p. 345).

Em suas discussões sobre biopoder, Foucault (2008) aborda sobre como o controle sobre a vida e a morte é central para a governança estatal. De certa forma, o veneno é operativo na criação de espaços estatais. Ou, inversamente, ele é uma das tecnologias pelas quais o estado se espacializa, tornando paisagens aptas e capturando corpos em um modo de produção e taxação que favorece o fortalecimento estatal. O veneno, como agente da necropolítica, é capaz de destruir a terra e a relação das pessoas com ela, extirpando a diversidade (Zuker, 2022, p. 345).

Mas como compreender a destruição a partir daqueles que a vivem? A antropologia proposta por Zuker (2022) escuta os receios das comunidades ribeirinhas, indígenas e quilombolas, para quem a soja não é apenas uma plantação, mas um projeto de apagamento. Seus medos revelam que a expansão do grão vai além da perda de territórios: é a ruptura de mundos onde peixes, florestas e humanos coexistem em redes de reciprocidade.

Em Santarém, o cultivo da soja carrega um imaginário social tóxico, associando-se ao “veneno” dos agrotóxicos que permeiam terras e corpos (Zuker, 2022, p. 239). O agronegócio instrumentaliza a negação da identidade indígena e ribeirinha para expandir monocultivos, dissolvendo laços ancestrais com o território (Zuker, 2022, p. 243). Essa invasão rompe a complexa malha socioambiental da região, que envolve rios, florestas, povos e comunidades, impondo uma simplificação ecológica (Tsing, 2017), reduzindo a vida à lógica do lucro (Zuker, 2022). Dessa forma, a soja não é mero objeto passivo: na voz dos moradores, ela possui agência, articulando uma rede de atores — de fazendeiros gaúchos à multinacional Cargill, de poderes estatais a hidrovias — em torno de sua reprodução desenfreada (Zuker, 2022, p. 251-252).

Entre fazendeiros locais, traders multinacionais como a Cargill, os três poderes republicanos (seja o executivo local, o legislativo local, o executivo federal ou o judiciário federal), ONGs e fiscalizadores internacionais, fabricantes de agrotóxicos, agências de regulação de agrotóxicos, portos, hidrovias e ferrovias são todos atores dispersos, que de certa forma giram ao redor de uma forma de inteligência própria à soja: reproduzir-se (Zuker, 2022, p. 251-252).

Nesse processo, os territórios tornam-se dialeticamente adoecidos: intoxicados pelos agrotóxicos, geram também doenças que ecoam na saúde coletiva (Zuker, 2022, p. 253). A paisagem resultante revela conflitos entre visões de mundo: de um lado, a mercantilização da natureza; de outro, resistências que tecem, nas brechas, modos de existir em harmonia com o

Tapajós e seus modos de viver os mundos ali existentes. Essas resistências, como apontam autores como Porto-Gonçalves (2006), são fundamentais para a construção de alternativas ao modelo hegemônico de desenvolvimento, baseadas na justiça ambiental e no respeito às cosmologias locais.

4.2 A DINÂMICA DA CIRCULAÇÃO DE GRÃOS

A história de Santarém reflete a relação ambígua entre urbanização e natureza na Amazônia. Sua posição estratégica, na confluência dos rios Tapajós e Amazonas, a tornou um entreposto comercial desde o ciclo da borracha e da juta, mas foi com a BR-163 que o município se inseriu definitivamente na rota do agronegócio. A rodovia, analisada por Torres (2005) como vetor de "mundialização" da Amazônia, permitiu o escoamento de soja para o Porto de Santarém, hoje um dos principais hubs logísticos⁵⁵ da região (ANTAQ, 2023; CDP, 2023). Essa dinâmica, conforme Trindade (2015) e Zuker (2022), transformou a paisagem urbana e rural, substituindo florestas por silos e monocultivos, enquanto reconfigurava a relação porto-cidade (Ribeiro e Beloto, 2020).

Desde a década de 1960, com o início do cultivo da soja no Rio Grande do Sul, esse grão transformou não apenas a economia, mas também a estrutura da agricultura comercial no país. A atividade impulsionou o surgimento de agricultores empresariais, cujas decisões são pautadas pelos preços internacionais e cuja influência política molda políticas públicas voltadas ao desenvolvimento. A demanda por escoar a produção, tanto das áreas tradicionais quanto das regiões de expansão, acelerou a modernização de vias de transporte e incentivou a criação de novas rodovias, ferrovias e hidrovias, redefinindo a infraestrutura nacional.

Becker (2005) destaca que, sob a ótica geopolítica, as relações econômicas são essencialmente conflituosas, assumindo formas que variam de competições estratégicas a confrontos armados. No caso da soja, o embate se dá entre dois pólos: de um lado, corporações globais, que operam em múltiplas escalas e localizações, reorganizando o território por meio de redes logísticas densas; de outro, pequenos produtores e comunidades tradicionais, cujas práticas estão ancoradas em atividades locais e na preservação de suas

⁵⁵ Os hubs logísticos são centros estratégicos, que atuam como pontos de convergência e distribuição para mercadorias e recursos dentro da cadeia logística, esses centros servem como locais onde os produtos são recebidos, armazenados, processados e redistribuídos para diferentes destinos, tendo como função principal otimizar e agilizar o fluxo de mercadorias, reduzindo consequentemente o tempo, e os custos relacionados ao transporte. Fonte:

<https://promptbrazil.com.br/hubs-logisticos-o-que-sao-e-como-impactam-na-logistica-mundial/>

identidades. Esses grupos, embora desprovidos de recursos técnicos e financeiros, resistem por meio de organização coletiva, pressionando o Estado a reconhecer seus direitos.

A logística, nesse contexto, é um instrumento geopolítico crucial. As corporações utilizam redes que integram pontos de origem, armazenamento e consumo, articulados por fluxos multidirecionais de mercadorias, informações e capital. Essa estrutura não apenas otimiza a produção, mas também impõe uma ordem territorial alinhada aos interesses do capital, marginalizando quem não se adapta ao modelo. Comunidades indígenas e tradicionais, por exemplo, veem seus territórios ameaçados por grandes empreendimentos justificados sob o discurso do "desenvolvimento", gerando uma dinâmica de expropriação e resistência.

O Estado, por sua vez, desempenha um papel ambíguo. Enquanto adota tecnologias espaciais para controlar fluxos e estoques, criando malhas logísticas que reforçam dominações técnicas e políticas, é pressionado por alianças entre corporações e governos estaduais. Exemplos como o asfaltamento da BR-163 ilustram como empresas financiam infraestrutura para garantir seus interesses, enquanto pequenos produtores lutam para manter suas terras e modos de vida. Porto-Gonçalves (2017) ressalta que a Amazônia simboliza essa "encruzilhada civilizatória", onde projetos de infraestrutura, expansão da soja e exploração de recursos colidem com saberes locais. Becker (2005) complementa que, para entender a ocupação territorial da soja, é necessário analisar escalas globalizadas, já que decisões extra locais, como flutuações de mercados internacionais, impactam diretamente realidades regionais.

Aguiar (2021) observa que, nas últimas décadas, políticas neoliberais consolidaram um consenso das commodities, no qual infraestrutura logística tornou-se sinônimo de progresso, independentemente de governos de centro-direita ou centro-esquerda. Projetos como a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)/Programa de Investimento em Logística (PIL) priorizam a exportação de matérias-primas, relegando questões socioambientais a segundo plano. Conflitos surgem quando movimentos sociais contestam esses modelos, denunciando violações de direitos e a concentração de renda. Portanto, a expansão da soja revela mundos divididos entre lógicas antagônicas: de um lado, a aceleração capitalista, respaldada por redes logísticas e geopolíticas corporativas; de outro, a resistência de quem defende territórios como espaços de vida e cultura. Compreender essa dinâmica é essencial

para desvendar não apenas os rumos da agricultura, mas os próprios fundamentos das desigualdades territoriais no país.

No Dossiê Crítico da Logística da Soja: Em defesa de alternativas à cadeia monocultural, Diana Aguiar (2021) analisa a insustentabilidade inerente ao modelo monocultural do agronegócio brasileiro, destacando o papel central do Estado na consolidação dessa estrutura. Segundo a autora, a expansão da fronteira agrícola foi impulsionada por uma "modernização conservadora", iniciada durante o regime militar, que combinou investimentos em infraestrutura (como a abertura da BR-163), crédito subsidiado e privatização de terras via projetos de colonização. Essas políticas criaram as bases para a tropicalização da soja, adaptando-a ao Cerrado e integrando-a a cadeias globais de commodities (Aguiar, 2021, p. 14).

Dois marcos foram fundamentais nesse processo: a criação da Embrapa, em 1973, e o Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados (Prodecer), executado entre 1979 e 2001. Essas iniciativas, aliadas a avanços tecnológicos, permitiram que o Cerrado – antes considerado inadequado para a agricultura intensiva – se transformasse no epicentro da produção de soja a partir dos anos 1990. O resultado foi devastador: a savana brasileira foi substituída por monocultivos, consolidando o país como líder global nas exportações da oleaginosa, responsável por 42% do comércio mundial na safra 2019/20. O Mato Grosso, por exemplo, sozinho contribuiu com 28% da produção nacional nesse período (Aguiar, 2021, p. 14).

Se, nas décadas de 1970 e 1980, Europa e Japão dominavam as importações de soja, o cenário mudou radicalmente com a ascensão da China. Nas últimas décadas, o país asiático tornou-se o principal destino da commodity. Essa reconfiguração geoeconômica está intrinsecamente ligada a mudanças nos padrões alimentares globais, impulsionadas pelo aumento do consumo de carne na China – que demanda soja para ração animal. Como consequência, redes logísticas foram reestruturadas para conectar as fronteiras agrícolas brasileiras ao mercado chinês, com o Pacífico emergindo como eixo central do comércio mundial. Aguiar (2021) ressalta que esse fenômeno não se limita ao Brasil: a China, ao se tornar parceira comercial estratégica de múltiplos países, redesenhou rotas marítimas e corredores de transporte em escala planetária, reforçando sua influência na economia global (p. 22).

Assim, a trajetória da soja ilustra como políticas estatais, alianças internacionais e demandas de mercados externos moldaram territórios e ecossistemas. O Brasil, convertido em

"celeiro do mundo", simboliza os custos socioambientais de um modelo baseado na monocultura, enquanto a dependência brasil-china evidencia os riscos de uma economia ancorada na exportação de commodities. Para Aguiar, essa dinâmica não apenas consolida desigualdades, mas também expõe a urgência de alternativas que transcendam a lógica monocultural.

O Arco Norte

A promulgação da Lei nº 12.815/2013 marcou um divisor de águas na infraestrutura portuária brasileira. Ao regulamentar a instalação de terminais portuários privados (TUPs), a legislação impulsionou um boom na exportação de commodities, especialmente pelos corredores do Arco Norte, região que abrange o Pará, a calha do rio Tapajós e o baixo Amazonas. Essas rotas emergiram como as mais dinâmicas para o comércio exterior, buscando superar o paradoxo do agronegócio: alta competitividade “da porteira pra dentro” e logística precária “da porteira pra fora” (Aguiar, 2017, p. 63).

O investimento privado concentrou-se inicialmente nos portos, mas programas governamentais e multilaterais ampliaram a participação de empresas em toda a cadeia de transporte multimodal (Aguiar, 2017, p. 64). A urgência em “aniquilar o espaço pelo tempo”, acelerando o acesso ao mercado chinês, redirecionou fluxos logísticos para o Arco Norte, reconfigurando o metabolismo do capital global (Aguiar, 2017, p. 66). Contudo, a rota predominante para a China ainda contorna o Cabo da Boa Esperança, no sul da África, apesar de ser até três dias mais longa que o trajeto pelo Canal do Panamá. O alto custo de passagem pelo canal panamenho manteve essa preferência, mesmo após especulações sobre um projeto chinês na Nicarágua, posteriormente abandonado. Para mitigar o gargalo, o porto de Itaqui (MA) firmou um acordo com o Canal do Panamá, garantindo tarifas competitivas entre fevereiro e setembro, período de pico das exportações de soja (Aguiar, 2021).

Apesar da hegemonia histórica dos portos do Centro-Sul, como Santos (SP) e Paranaguá (PR), os terminais do Arco Norte ganharam relevância. Sua participação nas exportações de soja saltou de 25% em 2010 para quase 50% em 2020. Antes de 2014, apenas terminais como Itacoatiara (AM), Porto Velho (RO) e Santarém (PA) despontavam. Após a lei de 2013, nove novos portos privados na Amazônia passaram a operar cargas de terceiros, ampliando sua influência (Aguiar, 2021, p. 28).

Essa expansão não é aleatória, mas fruto de uma complexa “guerra das rotas”, envolvendo ruralistas ligados a oligarquias regionais, governos estaduais, tradings globais e

parlamentares. A competição reflete dinâmicas geopolíticas globais, impulsionadas pela ascensão chinesa e pela busca de vantagens logísticas que beneficiem bases políticas e econômicas locais (Aguiar, 2021, p. 31). Os legados históricos permeiam essa disputa. Projetos de integração territorial, desde a Marcha para o Oeste (década de 1930) até as estradas da ditadura militar (como a Transamazônica), reproduziram violências coloniais: genocídio indígena, grilagem de terras e urbanização caótica em padrões de “espinha de peixe”. A retórica da “integração nacional” mascarou a apropriação privada do território (Aguiar, 2021, p. 36).

Hoje, infraestruturas como rodovias e ferrovias continuam a definir destinos regionais. Sua implantação cria trajetórias irreversíveis: uma vez construídas, suas consequências, desde a ocupação do solo até impactos socioambientais, tornam-se permanentes. O planejamento dessas rotas carrega, portanto, um peso político imenso, moldando o futuro de populações e ecossistemas (Aguiar, 2021, p. 36). Portanto, o Arco Norte simboliza a convergência entre interesses econômicos globais, heranças coloniais e conflitos contemporâneos. Seu crescimento expõe tensões entre a eficiência logística demandada pelo capital e os direitos de comunidades tradicionais, além de desafiar o Brasil a repensar modelos de desenvolvimento que historicamente privilegiam a exploração sobre a sustentabilidade.

Esses processos que impactam territórios e formas de vida não se restringem apenas às áreas rurais e florestais. Algumas cidades passaram a ser pontos-chave de importantes corredores logísticos, o que resultou em intensos processos de acumulação por espoliação e em conflitos ambientais. Atualmente, esses conflitos estão presentes de forma latente em cidades como Santarém e Itaituba.

Nessas cidades, a alteração dos planos diretores para converter regiões rurais de ocupação tradicional, situadas nas proximidades das cidades, em zonas industriais destinadas à construção de complexos portuários tem sido uma prática comum nas estratégias de implementação dos projetos. A relação campo-cidade não fica aparente na dinâmica dos corredores somente pelos complexos portuários e os impactos de sua potencial expansão (Aguiar, 2021, p. 37). Contudo, é principalmente sob a perspectiva de como os megaprojetos se concretizam no espaço global que eles geram reconfigurações espaço-temporais, ocasionando conflitos entre diferentes formas de territorialidade.

Santarém é o único município do Baixo Amazonas que conta com um porto público conectado por acessos rodoviários importantes, como a BR-230 (Transamazônica) e a BR-163

(Santarém-Cuiabá). Este porto se destaca como um ponto estratégico de integração entre os modais rodoviário e hidroviário, sendo utilizado para o transporte de cargas provenientes de centros produtivos no Centro-Oeste do Brasil, cuja produção é escoada pela BR-163 e pelos rios Tapajós e Teles Pires (CDP, 2023). Atualmente, o município de Santarém possui 24 instalações portuárias, que englobam terminais de uso privado, estaleiros, estruturas de apoio e uma instalação portuária pública de pequeno porte. No total, essas operações demandaram quatro arrendamentos realizados entre 1999 e 2019 na área do porto organizado, além de quinze registros e duas autorizações emitidos entre 2018 e 2022 fora dessa área (ANTAQ, 2024).

Essas instalações foram viabilizadas, em parte, pela aprovação do Plano Diretor Participativo de Santarém (Lei nº 20.534/2018), que em 2018 reestruturou a orla fluvial do município e redefiniu as zonas portuárias. Esse processo proporcionou maior segurança jurídica para investidores interessados em expandir as atividades portuárias. No entanto, as novas delimitações também provocaram conflitos, especialmente pela instalação de estruturas em áreas ambientalmente sensíveis, como o Lago do Maicá.

No Tapajós estão sendo planejados empreendimentos diversos, constituindo uma das fronteiras especulativas em mais frenética expansão na Amazônia brasileira. Além das hidrelétricas do Complexo Tapajós que estão nos planos decenais do Ministério de Minas e Energia (MME), o território está recortado por pedidos de alvarás de pesquisa minerária feitos por gigantes do setor ao Departamento Nacional de Pesquisa Mineral (DNPM) (Aguiar, 2017, p. 12-13). Simultaneamente, estão sendo desenvolvidos projetos com o objetivo de transformar o Tapajós em um grande corredor logístico multimodal para o transporte de commodities agrícolas do norte do Mato Grosso até o Atlântico Norte.

A pavimentação da BR-163, a implementação da hidrovia Tapajós-Teles Pires, a construção de uma ferrovia ligando Lucas do Rio Verde (no norte de Mato Grosso) a Itaituba, além da construção de mais de vinte terminais portuários privados, está planejada para a região, sendo que alguns desses projetos já estão em operação, em fase de construção ou aguardando licenciamento. Muitas dessas iniciativas estavam previstas em programas governamentais, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o Programa de Investimentos em Logística (PIL) e a versão regional desses programas, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). As concessões para o setor privado já eram uma tendência no planejamento público, mas com o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo atual, a privatização desses projetos se tornou a norma, o que

indica uma crescente internacionalização dessas concessões e um aumento do endividamento externo.

Os portos privados oferecem uma visão clara da diversidade de capitais envolvidos: desde três das maiores traders do setor agrícola (as norte-americanas Bunge e Cargill e a francesa Louis Dreyfus Commodities) até joint ventures com participação chinesa (como a Cianport), além de uma gigante argelina do setor de siderurgia e agronegócio (Cevital), empresas de produtores rurais de Mato Grosso (como a Ammagi) e uma companhia de capital aberto (Hidroviás do Brasil SA), que tem atraído investimentos da International Finance Corporation (IFC), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e de outras instituições financeiras.

No caso da ferrovia, por exemplo, algumas empresas estrangeiras e uma grande corporação chinesa do setor de infraestrutura já demonstraram interesse na concessão. Itaituba, é atualmente o centro de grande parte desses investimentos. Com uma economia centrada no garimpo ilegal de ouro e, em menor grau, no comércio ilegal de madeira, a cidade está preocupada com os investimentos e os possíveis efeitos sobre a atividade garimpeira. Considerando que a região é um complexo de Unidades de Conservação, possivelmente o maior do mundo, as autoridades federais responsáveis pelo ordenamento territorial, como o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), têm intensificado sua atuação.

Os povos indígenas e as comunidades tradicionais do Tapajós têm desenvolvido um intenso movimento de resistência aos grandes projetos hidrelétricos, em colaboração com redes de ativismo regionais, nacionais e internacionais. Eles reivindicam o direito à Consulta Livre, Prévia e Informada, conforme estipulado pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), além dos Direitos Territoriais assegurados pela Constituição de 1988 e reforçados pela Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais. Alguns empresários locais se movimentam para se beneficiar do aquecimento do mercado de terras e de outras oportunidades de agenciamento dos interesses capitalistas. O encontro entre essas múltiplas e diversas territorialidades provoca reordenações espaço-temporais e consequentes conflitos e (re)acomodações. (Aguiar, 2017, p. 14)

Embora esse corredor logístico prioritário do Arco Norte tenha capturado a atenção dos ruralistas do Centro-Oeste por muitos anos, foram duas empresas norte-americanas as pioneiras no aproveitamento da rota de escoamento de grãos diretamente para o Atlântico

Norte. Uma dessas empresas, a Cargill, iniciou as operações de seu terminal de transbordo de cargas em Santarém em 2003, mesmo sem a devida licença. O porto de Santarém não atende apenas ao transporte de grãos que chegam do Centro-Oeste via BR-163, mas também facilitou a expansão do monocultivo de soja no planalto de Santarém, especialmente no município vizinho de Belterra (Gayoso da Costa, 2011). Além disso, há uma forte mobilização popular em Santarém contra os projetos, principalmente por parte das comunidades quilombolas e outros povos tradicionais da região do Maicá, que exigem o cumprimento do Direito à Consulta Livre, Prévia e Informada, conforme estabelecido pela Convenção 169 da OIT e seus protocolos comunitários de consulta (Aguiar, 2017, p. 29).

A situação do oeste do Pará, na região do Tapajós, ilustra como os programas e planos de investimentos do governo e de organizações multilaterais provocam reconfigurações nos territórios, mesmo antes de sua implementação concreta. Esses planos servem como base para investidores, que se engajam em especulações em busca de novas oportunidades de acumulação. Ao mesmo tempo, as mudanças geopolíticas e econômicas globais influenciam o planejamento governamental, levando a ajustes nos projetos, que podem ser confirmados ou reformulados conforme as dinâmicas entre os interesses estatais e capitalistas, que podem estar em harmonia ou em conflito (Aguiar, 2017, p. 45)

A mesma lógica, baseada em um dos principais slogans das campanhas militares para apoiar a política de ocupação e colonização da região Norte, ainda permeia os grandes projetos de investimento atualmente. O slogan “Uma terra sem homens, para homens sem terra” altamente propagado durante os projetos militares se fundou na exclusão da cultura, identidade e história dos povos e comunidades que já habitavam a região. Mesmo quando os povos e comunidades tradicionais não são totalmente ignoradas, acredita-se que, no final das contas, elas se beneficiarão da “modernização” e do “progresso”.

O que muitas vezes não é claramente declarado é que esses projetos serão executados por meio de processos de desterritorialização dessas populações, com o objetivo de abrir espaço para as novas iniciativas. O sentimento de pertencimento ao território tem sido fundamental nas alianças entre Mundurucus e beradeiros no Tapajós na resistência aos megaprojetos que se impuseram nos últimos anos e decorre da percepção de que há algo que os une e os distingue do “outro” (do cidadão branco, do representante do Estado, do investidor): a relação, o pertencimento e o exercício cotidiano de modos de vida ligados à terra (Aguiar, 2017, p. 48)

O município de Santarém configura-se como um eixo estratégico para a integração viária, conectando o Norte ao Centro-Sul do Brasil por meio da rodovia BR-163 (Santarém-Cuiabá) e do Porto de Santarém. Tanto a rodovia quanto o porto foram implementados durante a primeira fase do Programa de Integração Nacional (PIN), que, a partir da década de 1970, reforçou uma política governamental iniciada no final dos anos 1940, com o objetivo de ampliar a integração da Amazônia à economia nacional (Brasil, 1970a). Os incentivos do governo federal impulsionaram o crescimento da produção de soja no Brasil. O cultivo dessa planta de origem asiática teve início na região Sul, mas ao longo das décadas seguintes expandiu-se para o Mato Grosso, depois para o Oeste da Bahia, alcançando também o Maranhão, o Piauí e, mais recentemente, o Pará (Knorr, 2017).

Durante esse período, o governo federal realizou significativos investimentos em infraestrutura com o objetivo de fortalecer a integração entre diferentes modais de transporte, redistribuir terras e impulsionar a agroindústria nas regiões Norte e Nordeste. Foram implementados programas de colonização e reforma agrária, baseados na transferência de pessoas para áreas próximas à BR-163. Além disso, foram oferecidos incentivos fiscais para projetos voltados ao comércio exterior na Amazônia Oriental, abrangendo os estados do Pará, Maranhão, Amapá, Tocantins e Mato Grosso. Com o apoio governamental ao desenvolvimento da agroindústria no Centro-Oeste e no Norte do país, o porto de Santarém assumiu um papel estratégico, funcionando como ponto de integração entre os modais rodoviário e hidroviário para o transporte de cargas pela BR-163 e pelos rios Tapajós-Teles Pires (CDP, 2023).

Atualmente, o transporte da produção pelo corredor logístico Centro-Norte, também conhecido como Eixo Tapajós, abrange diversos componentes: a Rodovia BR-163/MT/PA, os Complexos de Estações de Transbordo de Carga (ETCs) localizados em Miritituba, no município de Itaituba, e em Santarenzinho, em Rurópolis, ambos no estado do Pará; a Hidrovia do Rio Tapajós; o Porto de Santarém; a Hidrovia do Amazonas; o Complexo Portuário de Vila do Conde, em Barcarena (PA); o Porto de Santana, na cidade de Santana (AP); além da malha viária complementar formada por rodovias estaduais.

A expansão da soja em Santarém, conforme Andrade (2005) e Aguiar (2021), não é apenas um fenômeno econômico, mas geopolítico. Articulada a interesses transnacionais, como os investimentos chineses em infraestrutura portuária no Tapajós (Aguiar, 2017), a cadeia da soja reforçou a dependência regional de commodities, aprofundando desigualdades.

A ideia central por trás dos megaprojetos de infraestrutura é a suposição de que as formas de produção e de vida nos territórios periféricos são inexistentes ou não representam o “interesse nacional”. Esse interesse é entendido como atividades econômicas que geram valor de troca e se integram às cadeias globais de valor, mesmo que tais atividades resultem em concentração de renda, destruição ambiental e promovam o etnocídio de povos indígenas, camponeses e comunidades tradicionais. Não há qualquer debate público a respeito de a quem e a quem serve potencializar esses megacorredores logísticos, que atividades econômicas extrativas serão viabilizadas e em detrimento de que modos de produção e de vida que se encontram nos territórios na linha de traçado dos corredores. (Aguiar, 2017, p. 75)

Para Diana Aguiar, há uma

ideia de “interesse nacional”, acessada para justificar o crescimento econômico como fim em si mesmo, reafirmando a continuidade do capitalismo extrativo e espoliador e a invisibilização das assimetrias de poder que sentenciam os grupos sociais subalternizados à espoliação ou à inserção subordinada aos empreendimentos que se projetam sobre seus territórios. A estes grupos busca-se negar a possibilidade de serem sujeitos políticos com soberania popular sobre os destinos dos territórios que constituem e constroem (Aguiar, 2017, p. 77).

A ferrovia Ferrogrão

A ferrovia Ferrogrão, projeto que visa ligar a região do Mato Grosso ao porto de Miritituba⁵⁶ tem gerado intensos debates sobre seus impactos ambientais, sociais e econômicos. A construção dessa ferrovia, com aproximadamente 1.142 km de extensão, tem como objetivo principal facilitar o escoamento da produção de grãos, especialmente soja, milho e outros produtos agrícolas, da região Centro-Oeste para o mercado externo, através do porto de Miritituba. Embora o projeto seja visto por alguns como uma solução para a logística de transporte e uma forma de impulsionar a economia local, ele traz consigo uma série de impactos socioambientais para a região Norte.

O trajeto proposto da Ferrogrão passa por diversos biomas, incluindo áreas de floresta, comunidades tradicionais e terras indígenas, o que pode agravar o desmatamento, a degradação do solo e a poluição hídrica. A pressão sobre o meio ambiente pode ser ainda

⁵⁶ Miritituba é um vilarejo localizado na margem direita do Tapajós, fica a 300 km de distância ao sul de Santarém. O porto de Miritituba mostra vantagens em relação ao porto de Santarém, já que seus terminais serão alcançados diretamente por um acesso de 30 quilômetros da rodovia Transamazônica (BR230), que corta a BR-163. E por conta da sua localização, não há necessidade de passar pelo centro de Itaituba, que fica na outra margem do rio. Em Santarém, os caminhões carregados de grãos são obrigados a cortar o centro da cidade para chegar ao porto dia e noite.

Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/acervo/noticias/gigantes-da-logistica-descobrem-miritituba>

maior com o aumento da demanda por terras para a expansão da monocultura da soja e da pecuária, atividades que já são vistas como responsáveis por intensificar o desmatamento e as queimadas na Amazônia. Portanto, a ferrovia causará deslocamento de comunidades tradicionais, como indígenas, ribeirinhos e pequenos agricultores, que vivem ao longo da rota prevista. A construção de grandes obras, como a Ferrogrão, muitas vezes resulta em expropriação de terras e o empobrecimento dessas populações, com a consequente perda de modos de vida sustentáveis. Além disso, há o risco de aumento de conflitos fundiários, visto que a Amazônia já enfrenta tensões relacionadas à grilagem de terras e à expansão do agronegócio.

A Ferrogrão trará mudanças significativas para Santarém e para a região do Baixo Tapajós, com sérios impactos ambientais e sociais. É crucial que o desenvolvimento do projeto seja acompanhado de políticas públicas que equilibrem o crescimento econômico com a preservação ambiental e a proteção dos direitos das populações locais, incluindo os povos indígenas e comunidades tradicionais. Além disso, o aumento da infraestrutura logística pode também exacerbar os impactos ambientais e sociais negativos, caso não haja uma regulamentação e controle eficazes sobre o uso da terra e a conservação da floresta.

A Bunge inaugurou sua estação de transbordo de cargas (ETC) em Miritituba, um distrito de Itaituba, em 2014, marcando o início de uma nova tendência no setor. Após a experiência da Cargill, que enfrentou uma forte resistência de mobilização popular em Santarém, as empresas de commodities passaram a focar seus investimentos na região ao redor de Itaituba (Aguiar, 2017, p. 29-30). Os terminais na região de Itaituba não são a última parada antes da saída da carga para o Atlântico, mas sim um ponto estratégico de transbordo no corredor multimodal. Daí, a carga parte pelo rio Tapajós e depois pelo rio Amazonas rumo a portos localizados em Barcarena no nordeste paraense, em Santana no Amapá ou na Ilha de Marajó, de onde é transferida para embarcações de maior porte que seguem para o destino final no exterior (Aguiar, 2017, p. 32).

O porto de Miritituba

O porto de Miritituba desempenha um papel crucial na logística da soja, especialmente na exportação dessa commodity para o mercado internacional. Este porto se destaca como um dos principais pontos de escoamento de grãos da região Centro-Oeste do Brasil, particularmente de soja proveniente do Mato Grosso, maior produtor do país. A principal característica do porto é a sua capacidade de operar no escoamento de grandes

volumes de soja por meio do rio Tapajós, que liga a região a outros pontos logísticos, como o porto de Itacoatiara (no Amazonas) e o porto de Belém.

Atualmente, a soja produzida no Mato Grosso, em sua maior parte, segue por rodovias até o porto de Miritituba, de onde é transbordada para embarcações que seguem até os portos internacionais, principalmente na Ásia. Esse modelo logístico, baseado no transporte fluvial, é crucial, pois a BR-163, principal rodovia que conecta o Mato Grosso a Santarém, tem sido a via de acesso fundamental para escoar os grãos produzidos no Centro-Oeste. As hidrovias representam uma alternativa de baixo custo e alta capacidade para o transporte de grandes volumes de produtos agrícolas, o que favorece a competitividade do Brasil no mercado global.

O porto de Miritituba tem sido, portanto, um ponto estratégico no complexo logístico de exportação de soja, tendo em vista que o acesso ao Tapajós e, por sua vez, ao sistema portuário do Amazonas, facilita o escoamento não apenas para o mercado nacional, mas também para exportações internacionais. A sua infraestrutura e localização têm contribuído significativamente para o crescimento da produção e exportação de soja no Brasil, pois permite o transporte de grandes quantidades de grãos, sobretudo durante os períodos de pico de colheita.

No entanto, a alta dependência de Miritituba como ponto de exportação tem gerado desafios, como a saturação do sistema portuário, que enfrenta dificuldades relacionadas à capacidade de escoamento, especialmente durante a safra de soja. Além disso, o aumento da produção tem pressionado ainda mais a infraestrutura rodoviária e fluvial, gerando custos adicionais e impactos ambientais, como o desmatamento e a degradação das áreas próximas às rotas de escoamento.

4.3 OS MOVIMENTOS DE LUTA

A imposição de um modelo neodesenvolvimentista não passou ileso aos movimentos sociais no Baixo-Tapajós. Em Santarém, indígenas, quilombolas, ribeirinhos e organizações da sociedade civil emergiram como atores centrais nessa disputa, articulando lutas por direitos territoriais e justiça ambiental (Silva et Al, 2022; Zuker, 2022; Lima Nin, 2024). A própria BR-163, símbolo da integração forçada, tornou-se palco de mobilizações que denunciam a violência do agronegócio e reivindicam modelos de desenvolvimento pautados na autonomia local (Arbex Jr., 2005; Bemerguy, 2024).

Primeiramente, gostaria de destacar que a ideia de resistência abordada aqui parte de pensar resistência não só como ato de resistir à ação de outro corpo e sim de lutar, de não ficar apenas em posição de defesa mas de ataque também, e penso isso a partir da conjuntura sociopolítica do Baixo Tapajós. Onde a criação de narrativas de lutas locais reconfigura sensibilidades e atua como dispositivos de resistência coletiva, pois ao redefinir o sensível há a reorganização das percepções da realidade, em busca da articulação de diferentes territórios em torno de uma luta comum e nas disputas de narrativas hegemônicas.

A resistência é tecida por povos indígenas, ribeirinhos, quilombolas e comunidades extrativistas que enfrentam, há décadas, a expansão predatória do agronegócio, a mineração ilegal e megaprojetos de infraestrutura. Quando os povos indígenas bloqueiam rios com suas canoas para impedir o avanço de balsas de garimpo, não estão apenas se defendendo, estão atacando um modelo econômico que enxerga a floresta como mercadoria. Suas assembleias nas aldeias, onde decidem coletivamente ações de fiscalização territorial, são atos de autogoverno que desafiam a lógica colonial do Estado e das corporações. Já as comunidades quilombolas transformaram a luta pela titulação de suas terras em um projeto de reexistência, revivendo práticas agrícolas ancestrais e criando roçados agroecológicos que restauram o solo degradado pelo monocultivo de soja. A cultura, nesse processo, é mais que um refúgio, é um campo de guerra.

Em Santarém, a luta contra o avanço da monocultura da soja tem mobilizado diversos movimentos sociais, organizações locais, comunidades tradicionais e indígenas, que denunciam os impactos socioambientais da expansão agrícola na região. Entre os principais atores, destaca-se o Movimento Tapajós Vivo (MTV), que reúne comunidades tradicionais, organizações ambientais e ativistas para resistir à degradação ambiental e à perda de territórios causada pela soja e outros projetos de grande impacto, como portos e hidrelétricas. Este movimento busca articular pescadores, indígenas e cientistas para pressionar por políticas públicas que reconheçam os rios como sujeitos de direitos.

Há também a Comissão Pastoral da Terra (CPT) desempenha um papel essencial na defesa das populações camponesas e indígenas. A organização oferece suporte jurídico em conflitos fundiários, promove a agricultura familiar e denuncia práticas como a grilagem de terras e a violação de direitos humanos por empresas do agronegócio (CPT, 2018). Além disso, o Fórum da Amazônia Oriental (FAOR) atua como uma articulação entre movimentos sociais e ONGs, promovendo debates e estratégias para enfrentar os impactos da monocultura da soja e defender as populações tradicionais do Baixo Tapajós (FAOR, 2020). Os

movimentos indígenas locais, como os das comunidades Munduruku e Apiaká do planalto, têm se destacado na luta pela demarcação de terras e pela valorização de suas culturas. Estes grupos enfrentam pressões crescentes do agronegócio, especialmente com a grilagem e a degradação ambiental de suas áreas tradicionais. Por outro lado, organizações como o Maparajuba - Coletivo de Direitos Humanos na Amazônia, têm contribuído para a visibilidade das questões locais, denunciando as práticas predatórias da soja e incentivando mudanças nas políticas corporativas e governamentais.

A monocultura da soja no Planalto Santareno avança como uma força de transformação violenta, desencadeando impactos socioambientais profundos. A expansão da fronteira agrícola desmata áreas nativas e converte terras em latifúndios, expulsando comunidades rurais e tradicionais que dependem da agricultura de subsistência e do extrativismo. O deslocamento forçado, associado à grilagem e à concentração fundiária, alimenta conflitos agrários e apaga modos de vida ancestrais. Assim, o modelo monocultural da soja substitui a diversidade socioecológica por monoculturas de lucro, ameaçando a sobrevivência de quem resiste, há gerações, em harmonia com a floresta e os rios.

O Lago do Maicá enfrenta a ameaça devastadora da expansão da monocultura de soja impulsionada pela infraestrutura logística do Porto de Miritituba, que escoar grãos para o mercado global, a fronteira agrícola avança sobre áreas de vegetação nativa, desencadeando desmatamento e alterando o uso do solo. Agrotóxicos e fertilizantes químicos, carregados pela chuva até as águas do lago, contaminam a vida aquática, intoxicando peixes e comprometendo a pesca artesanal, sustento histórico das famílias locais. A erosão do solo, agravada pelo desmatamento e maquinário pesado, assoreia o lago, reduzindo sua profundidade e qualidade hídrica. Paralelamente, a irrigação desmedida das lavouras drena recursos hídricos, desequilibrando o ciclo natural e ameaçando a disponibilidade de água para consumo e tradições locais. Enquanto o agronegócio prospera, o lago do Maicá testemunha o declínio de espécies e o sufocamento de modos de vida ancestrais. A resistência ecoa, comunidades organizam festivais de pesca e mutirões de farinha, reafirmando práticas sustentáveis e denunciando um "progresso" que seca rios e memórias.

Além disso, a contaminação do solo e da água, o desmatamento, a exaustão hídrica e a erosão da biodiversidade promovidos pelas monoculturas implicam que territórios indígenas, tradicionais e camponeses permaneçam, muitas vezes, restritos a produzir alimentos em áreas pouco apropriadas à agricultura, sobre uma base material deteriorada ou contaminada (Aguiar, 2021, p. 14). Como apontado por Diana Aguiar, há essa inversão nas

regiões dominadas pela lógica do agronegócio, demarcadas por extensas paisagens monocultoras para a produção em escala industrial de carne, soja, milho, algodão e cana, em detrimento da agricultura familiar e camponesa produzindo comida de verdade (2021, p. 15).

Entre as principais estratégias adotadas por esses movimentos estão as denúncias públicas dos impactos sociais e ambientais, que incluem desmatamento, poluição dos rios e expulsão de comunidades tradicionais. Essas denúncias são amplamente divulgadas por meio da mídia e de relatórios técnicos, como forma de pressionar governos e empresas. Além disso, a mobilização comunitária, por meio de protestos, audiências públicas e ações judiciais, tem sido crucial para a resistência. Outra frente importante é a promoção de alternativas sustentáveis, como a valorização da agricultura familiar e a conservação ambiental, que se apresentam como respostas à lógica predatória da monocultura. Contudo, os movimentos enfrentam desafios significativos, como a criminalização de lideranças e o aumento dos conflitos fundiários. O que é o caso da comunidade Jatobá da Volta Grande, localizada no km 48 da rodovia Curuá-Una, onde famílias produtoras rurais disputam na justiça um caso de reintegração de posse reivindicado por um grande produtor de soja.

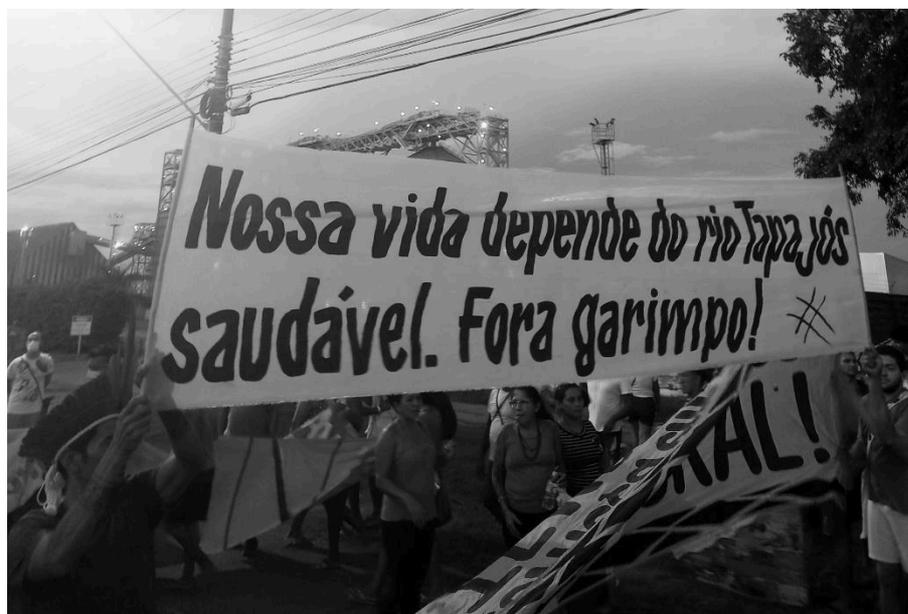
Os corpos, por sua vez, são territórios políticos em disputa. Quando jovens indígenas e quilombolas de Santarém ocupam as universidades públicas por meio de cotas raciais, levando para as salas de aula os conhecimentos sobre plantas medicinais e a gestão comunitária dos lagos, eles descolonizam o saber acadêmico. Essa luta, ancestral e contemporânea, também se apropria das ferramentas do presente. Na Reserva Extrativista Tapajós-Arapiuns, comunidades usam smartphones e drones para monitorar o desmatamento e documentar invasões, compartilhando as imagens em redes sociais como forma de midiativismo ambiental. Enquanto isso, cooperativas de produtores rurais em Santarém criam feiras de economia solidária, onde vendem castanhas, óleos vegetais e artesanato diretamente aos consumidores, rompendo com a cadeia de exploração de intermediários. Portanto, resistir é um ato de construção de um futuro ancestral na prática. Nesse sentido, para defender o Tapajós vivo, é preciso atacar o agronegócio e subverter a lógica monocultural, para preservar as culturas e as memórias locais, é necessário descolonizar as narrativas sobre progresso e o desenvolvimento direcionadas a região Norte, e para garantir o futuro, é urgente reinventar o presente.

A pretensão de por meio de recortes compreender a dinâmica da cidade também embarca em falar sobre contexto políticos de conflitos. E quando se fala de território no caso do Baixo Tapajós, também nos referimos ao rio Tapajós, grande responsável pela manutenção

da vida humana e não-humana, rio esse o qual foi transformado apenas em um corredor logístico segundo a linguagem dos projetos agroindustriais. Para Alice Lima, isso se expressa no desejo dos moradores da região de não só de reconhecerem a interdependência com o rio, mas também de evidenciar a complexidade dessa relação, que vai desde dimensões materiais, ligadas ao sustento que vem do rio — como a pesca, a caça e a alimentação — às dimensões afetivas, subjetivas e emocionais — como a memória coletiva e a construção de identidade junto ao rio — que tecem vínculos profundos com suas águas (Lima, 2024, p. 29).

Quando falamos em defender o rio, falamos em defender os territórios, porque o rio é território, não há separação, ameaçar os territórios é ameaçar o rio e vice-versa. Defender o rio é defender os territórios e territorialidades dos povos que o habitam há gerações. Por isso, o rio não está separado dos territórios e das suas gentes, e quando falamos de rio falamos sempre dessa interligação fundamental (Lima, 2024, p. 17)

Imagem 40 - Faixa no ato do I Acampamento Santarém território indígena



Fonte: acervo Karina Pimenta (2022).

A expansão da soja na Amazônia reconfigura não apenas paisagens, mas as próprias relações entre rural e urbano, dissolvendo fronteiras rígidas e criando um contínuo socioespacial. Em Santarém, cidade média transformada em hub logístico pelo escoamento de grãos via portos como Miritituba, o agronegócio redefine a dinâmica territorial: produtores de soja residem em áreas urbanas, trabalhadores rurais migram para periferias, e a infraestrutura portuária integra campos e cidades em uma cadeia de valor global. O rural, aqui, não é oposto ao urbano, é o seu prolongamento. Contudo, essa integração não apaga contradições

históricas. Grande parte das terras do Planalto Santareno, outrora ocupadas por comunidades tradicionais, hoje pertence a descendentes de sulistas pioneiros e imigrantes, convertidas em pastos e monocultivos. A Amazônia, como lembra Santos (1982), exige uma análise multidimensional, por não ser apenas mais uma “fronteira a ser conquistada”, mas território de conflitos étnicos, memórias apagadas e ecossistemas diversos.

Enquanto o Estado celebra o “desenvolvimento” através de estradas, portos, crescimento econômico, as comunidades locais testemunham o lado necropolítico desse progresso (ZUKER, 2022). A fumaça densa que encobre Santarém na estação seca, oriunda de queimadas para expansão da soja, é sintoma de uma crise maior: poluição do ar, secas prolongadas, mortalidade de peixes e solos empobrecidos. As queimadas, muitas vezes ilegais, não apenas desmatam, mas intoxicam rios e pulmões, expondo o paradoxo de um modelo que mata para lucrar. A saúde pública deteriora-se junto ao clima: a Amazônia, vital para o regime de chuvas do continente, vê seu equilíbrio ameaçado pela lógica extrativista.

Para Aguiar (2017), desde o início do projeto colonial até os primeiros assentamentos, passando pela exploração da borracha e os ciclos de garimpagem, as décadas de relativa invisibilidade do território para os interesses capitalistas permitiram a resistência de formas de vida e produção intimamente conectadas ao território. Nesse cenário, a resistência emerge como ato de sobrevivência.

Movimentos sociais denunciam a grilagem, indígenas Munduruku bloqueiam rios contra garimpos, e quilombolas revivem práticas agroecológicas em meio à pressão do agronegócio. São vozes que desafiam a narrativa hegemônica do “progresso”, lembrando que o futuro da Amazônia depende de reconhecer saberes ancestrais e repensar a noção de desenvolvimento. A guerra pela terra não é metáfora, e sim disputa entre quem vê a floresta como mercadoria e quem a enxerga como lar. A crise climática, intensificada pela monocultura, exige mais que ajustes técnicos, ela demanda uma reinvenção política. Santarém, entre portos graneleiros e florestas queimadas, ilustra a urgência de descolonizar o imaginário sobre a Amazônia.

Este capítulo demonstra que as políticas de desenvolvimento para a Amazônia, embora justificadas como vetores de “progresso”, consolidaram um modelo excludente, marcado pela mercantilização da natureza e pela marginalização de povos e comunidades tradicionais. Santarém, com sua complexa teia de rios e rodovias, ilustra as contradições de um projeto que transformou os territórios e rios da região do Baixo Tapajós em fronteira do capital. No entanto, as resistências mapeadas revelam que a região não é mero palco de

exploração, mas um território em disputa, onde a defesa da vida se entrelaça à crítica estrutural ao desenvolvimentismo. Analisar esse processo histórico é essencial para repensar o futuro da Amazônia, pois quando olhamos de fora e de longe vemos que essa dinâmica analisada para Santarém também está em curso em outros lugares com as suas especificidades, mas articulados em torno dos projetos de infraestrutura do chamado “Arco Norte”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



Imagem 41 - Dois irmãos brincam de soltar papagaio em faixa de areia na orla da cidade



Imagem 42 – Canoas de tamanhos variados em frente a estrutura do terminal
Imagem 43 – Mulher saindo em uma barcha⁵⁷ em direção ao outro lado do rio

Fonte: acervo Karina Pimenta (2024)

⁵⁷ Canoa motorizada usada para transporte de pessoas e por pescadores.

Nossa forma de conhecer o mundo, e de nos conhecermos nele, emerge de um atravessamento sensível, um movimento que transita do macrocosmo exterior ao microcosmo interior, carregando consigo uma complexidade a qual gera uma certa dificuldade ao ser traduzida para outras pessoas. Na tentativa de uma espécie de fechamento de ciclo dessa trajetória percorrida até aqui, preciso considerar de onde parte meu olhar, o lugar de onde vim, as paisagens que transitei e caminhei até então. Sobre Santarém, à margem do encontro de dois rios, o Tapajós e o Amazonas, águas que não se misturam, que nos levam a refletir sobre a poética urbana.

Em 2021, andando na travessa Agripina de Matos vi um senhor sentado sozinho de máscara no rosto em frente à sua casa tecendo uma rede de pesca, mais conhecida como malhadeira. Eu me aproximei e perguntei se podíamos conversar, ele me informou seu nome e que era um pescador aposentado, hoje confecciona e conserta redes de pesca para seus vizinhos e amigos.

Naquele dia, mais do que construir um relato de vida para o meu trabalho de conclusão de curso, eu recebi um aconselhamento de vida. Seu Antonio Sena me falou para não ter medo de viver e a procurar não sofrer demais por coisas pequenas, me incentivou a estudar, pois só existe vitória porque existe luta, e agora era o meu momento de lutar. Ele não me conhecia, nunca havíamos nos falado, mas naquele dia ele parecia saber exatamente o que eu precisava escutar.

O título *O rio que embaçou no horizonte* surgiu como parte da conversa com Seu Antônio, ao compartilhar comigo seu desejo de voltar ao rio para pescar após tudo que ocorreu durante a pandemia da covid-19. À época, aquelas palavras se referiam a possibilidade de ver o rio com clareza ao entardecer, por conta do maquinário da empresa graneleira em frente a cidade, que não só impedia a visão de maneira direta, como também se formava uma nuvem de fuligem de grãos ao redor dela. Para ele, a poeira da soja e do milho atrapalham os moradores que só querem respirar no fim da tarde, pois embaça o rio no horizonte.

Suas palavras, o rio que embaçou no horizonte, transcendem a observação física, são um lamento político-poético. Hoje encaro como a falta de possibilidade de enxergar o rio por conta das queimadas que tomam conta da cidade alimentadas pelo avanço do agronegócio na região. A impossibilidade de ver o Tapajós traduz-se na impossibilidade de viver com plenitude, de respirar sem medo, de pescar sem encontrar barreiras invisíveis erguidas pelo capital.

Em *O que vemos, o que nos olha*, Didi-Huberman (1998) nos convida a refletir sobre como o ato de ver não é passivo, mas um diálogo com o vazio que nos interpela, nos constitui e, muitas vezes, nos persegue. Ver, nesse sentido, é habitar uma ambiguidade: é confrontar-se com um obstáculo perfurado por ausências, onde a imagem revela tanto quanto oculta. É nesse limiar entre o visível e o invisível que esta dissertação se insere.

Para Didi-Huberman, saber olhar uma imagem é reconhecer nela um “sinal secreto”, um sintoma de crises não resolvidas, um lugar “onde a cinza não esfriou” (1998, p. 215). Transporte essa ideia para o campo empírico de minha pesquisa: o encontro entre a BR-163 e o rio Tapajós, próximo à antiga praia da Vera Paz, em Santarém (PA). Este não é apenas um cruzamento geográfico, mas um lugar que arde, uma amostra-sintoma do avanço da doença monocultural.

Nesse embaçamento, revela-se o vazio de que fala Didi-Huberman, a perda não apenas de uma paisagem, mas de um mundo de relações, memórias e futuros possíveis. Visto que, a logística da cadeia monocultural da soja aprisiona futuros. No oeste do Pará, os futuros se apresentam em ruínas e têm o rio Tapajós como testemunha do processo de verticalização e desenraizamento.

Este estudo demonstrou que a instalação e operação do terminal da Cargill gera uma onda de impactos significativos tanto ambientais quanto sociais, transformando as paisagens e os modos de vida na região. A instalação do terminal ligado à facilidade e o barateamento da exportação incentivou a expansão da fronteira agrícola para o cultivo de soja, intensificando o desmatamento na Amazônia, campos de florestas e ligados a agricultura familiar foram convertidos em áreas de monocultura, reduzindo a biodiversidade e comprometendo questões ecossistêmicas.

Os impactos incluem a poluição na bacia do Tapajós, a sedimentação e a degradação de habitats aquáticos, o que intensifica os danos à fauna e flora locais. As mudanças no clima regional, como alterações no ciclo da água e aumento da temperatura, também são consequências da conversão de áreas florestais em pastagens e plantações. A seca tem se tornado mais intensa, e a qualidade do ar, mais comprometida.

O aumento no tráfego de caminhões e o funcionamento do terminal provocam emissões de poeira, partículas de grãos, gases poluentes e ruídos, prejudicando tanto o ar quanto o bem-estar dos moradores das proximidades. Além disso, a infraestrutura urbana de Santarém está sobrecarregada devido ao crescimento do tráfego de caminhões, causando congestionamentos, acidentes e desgaste das vias públicas.

Embora o processo de transformações socioambientais venha ocorrendo desde a ditadura militar, atualmente há certa aceleração da maneira como a população vem sendo atingida por esses impactos. Uma amostra disso é a ocorrência do registro de pior índice do ar mundial ser justamente em uma cidade no meio da Amazônia. Em novembro de 2024, Santarém registrou uma das piores índices de qualidade do ar (IQar) do mundo, o número registrado foi de 581 (IQar), o recomendado pela Organização Mundial de Saúde (OMS) é entre 0 e 50⁵⁸.

Esta pesquisa, ao compreender, através de narrativas de moradores da área urbana de Santarém, as transformações de paisagens desencadeadas pelos conflitos socioambientais do terminal da Cargill, revelou como essas dinâmicas conformam novas lutas no município. Há a impressão de que nos últimos anos a cidade de Santarém vem sofrendo seguidas violências ambientais de diversas ordens, sem que haja protestos veementes sinalizados e divulgados nas grandes mídias. Contudo, como o que foi demonstrado aqui, há inúmeros movimentos, grupos, coletivos, etc. que a muitos anos vêm se levantando contra esses projetos desenvolvimentistas.

A especificidade deste trabalho está em abordar como os impactos socioambientais afetam as subjetividades, utilizando narrativas dos moradores do município e minha própria experiência como pesquisadora que circulou por essas paisagens. Ao articular memória, imaginário e paisagem trabalho com a reconfiguração do sensível, como o direito à praia e à conexão com o rio, preenchendo uma lacuna nos estudos urbanos amazônicos, que frequentemente negligenciam dimensões não racionais da vida. Portanto, a questão aqui trata-se do desafio de construir técnicas e procedimentos de investigação capazes de captar o "viver em cidades" no Brasil a partir de seus parâmetros não-rationais, isto é, dos sonhos, dos devaneios e do prazer dos sentidos que a cidade desperta em seus habitantes (Rocha, 2009).

A perda da Praia da Vera Paz simboliza a reconfiguração de experiências sensíveis e o cerceamento do direito à cidade, reforçando a urgência de estudos interdisciplinares que integrem memória e paisagem. Reconheço, contudo, limitações: o curto tempo para trabalho de campo em outra cidade durante o mestrado restringiu a abrangência da construção de novos dados. Ainda assim, a pesquisa evidencia a aceleração recente das violências socioambientais em Santarém, muitas vezes invisibilizadas pela mídia. Portanto, por meio do que há aqui escrito, busco, assim como Lila Bemerguy (2022), acreditar que esse

⁵⁸Fonte: <https://www.amazonialatitude.com/2024/12/03/pior-ar-planeta-amazonia/#:~:text=Santar%C3%A9m%2C%2024%20de%20novembro%20de%202024&text=A%20Organiza%C3%A7%C3%A3o%20Mundial%20da%20Sa%C3%BAde,toler%C3%A1vel%20para%20a%20sa%C3%BAde%20humana>. Acesso em: 17 dez 2024.

compartilhamento de imagens pode ter a força de despertar outros olhares e incomodar quem se recusa a ver.

Em suma, esta dissertação é vista como um ponto de partida. Pretende-se, no doutorado, aprofundar as complexas narrativas amazônicas, investigando como as ruínas de futuros aprisionados pela logística da soja podem, paradoxalmente, germinar novas formas de luta e pertencimento em Santarém. A interdisciplinaridade seguirá como guia, pois só ela permite capturar a tessitura afetiva e política de cidades como Santarém.

REFERÊNCIAS

- AGIER, Michel. **Do direito à cidade ao fazer- cidade: o antropólogo, a margem e o centro**. Mana. 483-498, 2015.
- AGUIAR, Diana. **A Geopolítica de Infraestrutura da China na América do Sul: Um Estudo a Partir do Caso do Tapajós na Amazônia Brasileira**. Rio de Janeiro: FASE. 2017.
- AGUIAR, Diana. **Dossiê Crítico da Logística da Soja: Em defesa de alternativas à cadeia monocultural**. Rio de Janeiro: FASE, 2021.
- ALMEIDA, Ruth Helena Cristo. **Zona de conflitos: o agronegócio da soja e a formação da esfera pública em Corta-Corda, Santarém, Pará**. Belém, 2005. 134 p. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará.
- ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. **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. 2010.
- ALVES, Daiane Travassos. **Horticultores do Tapajós: Contexto formativo no sítio Porto de Santarém, baixo Amazonas, Pará**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Universidade Federal do Pará, Belém. 2012.
- ANDRADE, Emeleocípio Botelho de. **A geopolítica da soja na Amazônia**. Belém. Embrapa Amazônia Oriental. Museu Paraense Emílio Goeldi, 2005.
- ANTAQ. **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS**. Painéis [2024]. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/paineis>. Acesso em 18. out. 2023.
- ARBEX JR., José. **“Terra sem povo”, crime sem castigo: pouco ou nada sabemos de concreto sobre a Amazônia**. In: BR-163 Cuiabá-Santarém: Geopolítica, grilagem, violência e mundialização. In: TORRES, Maurício. (Org.) Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005.
- ARRUDA, Zuleika Alves de. **Onde está o agro desse negócio? Transformações socioespaciais em Mato Grosso decorrentes do agronegócio**. Campinas, 2007. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em geografia, Universidade Estadual de Campinas.
- BACHELARD, Gaston. **A poética do devaneio**. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- BACHELARD, Gaston. **A Poética do Espaço**. Tradução: Antônio da Costa Leal; Lídia do Valle Santos Leal. São Paulo. Martins Fontes, 1993.
- BACHELARD, Gaston. **A intuição do instante**. Campinas: Vênus Editora, 2007.

BARRETO, Paulinho. **A voz do Rio**. Priscila Castro. Santarém: Alter do Som, 2021. Streaming.

BATES, Henry Walter. 1979 [1876]. **Um naturalista no Rio Amazonas**. Belo Horizonte: Itatiaia.

BECKER, Bertha Koiffmann. **Geopolítica da Amazônia**. In: Estudos avançados, v. 19, pp.71-86, 2005.

BECKER, Bertha Koiffmann. **Reflexões sobre a Geopolítica e a Logística da Soja na Amazônia**. In: Andrade, Emeleocípio Botelho de. *A geopolítica da soja na Amazônia* / editor técnico, Emeleocípio Botelho de Andrade. – Belém: Embrapa Amazônia Oriental : Museu Paraense Emílio Goeldi, 2005.

BECKER, Bertha Koiffmann. **A Amazônia e política ambiental brasileira**. In: SANTOS, Milton [et al.]. *Território, territórios: ensaio sobre o ordenamento territorial*. 3. ed. – Rio de Janeiro: Lamparina, 2007. pp. 22-40.

BECKER, Bertha Koiffmann. **Amazônia**. Rio de Janeiro: Ática, 1990.

BECKER, Bertha Koiffmann. **Geopolítica da Amazônia**. Estudos Avançados, 1990.

BEMERGUY, Telma de Sousa. **“Etnografando estradas e caminhos da conquista”: sobre a presença colonial e a gramática bolsonarista na Amazônia**”. In *Antropologia das mobilidades*, orgs. Candice Vidal e Souza, e André Dumans Guedes, 179–213. Brasília: ABA Publicações. 2021.

BEMERGUY, Lila Rosa de Sousa. **Imagens vividas, imagens herdadas: álbum de revelações sobre uma cidade Amazônica**. Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Ciências da Sociedade. Santarém, 2022.

BEMERGUY, Telma de Sousa. **Estradas da Conquista e Caminhos da Raça: A Durabilidade da Presença Colonial na Amazônia Brasileira**. Tese (Doutorado em ANTROPOLOGIA SOCIAL), Museu Nacional – UFRJ, Rio de Janeiro. 2024.

BOSI, Ecléa. **O tempo vivo da memória: ensaios de psicologia social**. São Paulo: Atelier Editorial. 2003.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade. Lembranças dos velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **Fotografar, documentar, dizer com a imagem**. *Cadernos de Antropologia e Imagem*. Rio de Janeiro, 18 (1): 27-54, 2004.

BRASIL. **Decreto-lei no 1.106, de 16 de junho de 1970 [1970]**. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1106.htm. Acesso: 15 out 2023.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. **O trabalho do antropólogo: olhar, ouvir, escrever**. In: O trabalho do antropólogo. SP, Unesp, 2017.

CASTRO, Edna. **Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas**. In: CASTRO, Edna (org). Cidades na floresta. São Paulo: Annablume, 2008.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ - CDP. **Porto de Santarém**. Disponível em: <https://www.cdp.com.br/porto-de-santarem/>. Acesso: 17 out. 2023.

CONCEIÇÃO, Francilene Sales Da. **A territorialização do capital e a expansão do agronegócio sojeiro: lutas e (re)existências dos camponeses/camponesas das comunidades Nova esperança e Nova aliança no município de Belterra/Pará**. Francilene Sales Da Conceição, Ricardo Gilson da Costa Silva. 2017.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1995.

COSTA, Solange Maria Gayoso da. **Grãos na floresta: estratégia expansionista do agronegócio na Amazônia**. Tese de Doutorado – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2012.

COSTA, Tatiane de Cássia da. **A relação cidade e rio na Amazônia: mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo de Santarém (PA)**. Orientador: Sant-Clair Cordeiro da Trindade Júnior. 2012. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós - Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Belém, 2012.

CPEA/Cargill. Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill Agrícola S.A. **RIMA. Relatório de Impacto Ambiental**. São Paulo: Consultoria Paulista de Estudos Ambientais/CARGILL, inédito. 44 p. 2008.

DIDI-HUBERMAN, Georges. (2013) **O que vemos, o que nos olha**. São Paulo: Ed.34, 1998.

DURAND, Gilbert. Introdução. In: **As estruturas antropológicas do Imaginário**. Introdução à Arquetipologia Geral. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

ECKERT, Cornelia. **As variações “paisageiras” na cidade e os jogos da memória**. In: SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu da; CANCELA, Cristina. (orgs.) Paisagem e cultura: dinâmica do patrimônio e da memória na atualidade. Belém: EDUFPA, 2009.

EMBRAPA Amazônia Oriental. **Zoneamento Ecológico-Econômico da Área de Influência da Rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém)**. 2006. Disponível em: <https://www.infoteca.cnptia.embrapa.br/infoteca/handle/doc/408584>. Acesso em: 10 jan 2025

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Tradução de Raquel Ramallete. 35. ed. Petrópolis: Vozes, 2008.

- FONSECA, Wilson. **Meu baú mocorongo: pesquisas, recordações e reflexões sobre a vida histórica e sociocultural santarena**. Vol. 2. Belém: SECULT/SEDUC, 2006. Garamond, 2007.
- GAZETA DE SANTARÉM, 24 a 29 de maio de 2006, Cad. Geral, capa e p. 03.
- GAZETA DE SANTARÉM, 05 a 11 de junho de 2004a. Cad. Cidades, p. 11.
- GAZETA DE SANTARÉM, 08 a 14 de maio de 2004b. Cad. Geral, capa p. 09.
- GAZETA DE SANTARÉM, 17 a 23 de junho de 2004c, Cad. Geral, p. 9.
- GAZETA DE SANTARÉM, 17 a 23 de junho de 2004d. Cad. Cidades, p. 9.
- GOMES, Taynara do Vale; CARDOSO, Ana Cláudia Duarte. **Santarém: o ponto de partida para o (ou de retorno) urbano utopia**. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 11, p. 1- 17, 2019. ISSN 2175-3369.
- GREENPEACE. **Comendo a Amazônia**. Brasil. 2006.
- HALBWACHS, Maurice. A Memória Coletiva. São Paulo: Centauro, 2006.
- HARRIS, Mark. **Sistemas regionais, relações interétnicas e movimentos territoriais os Tapajó e além na história ameríndia**. Revista de Antropologia, v. 58, n.1. p. 33-68. 2015.
- INGOLD, Tim. **The perception of the environment**. Essays on livelihood, dwelling and skill Londres: Routledge. 2000.
- INGOLD, Tim. **Chega de etnografia! A educação da atenção como propósito da antropologia**. Educação, [S. l.], v. 39, n. 3, p. 404-411, 2016. DOI: 10.15448/1981-2582.2016.3.21690. Disponível em: <https://revistaseletronicas.pucrs.br/faced/article/view/21690>. Acesso em: 7 jan. 2025.
- INGOLD, Tim. **A temporalidade da paisagem**. in: BESSA, Altamiro Sérgio mol (Org). A unidade múltipla: ensaios sobre a paisagem. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura da UFMG, p. 111- 153, 2021.
- KNORR, Márcio Texugo. **Quarenta anos de expansão da soja no Brasil**. 1975-2015. Confins [On-line], 33 | 2017, postado online em 22 de dezembro de 2017. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/12592>. Acesso em: 23 jan. 2024.
- LIMA NIN, Alice. 2024. “¿Tapajós vivo, Tapajós muerto? La disputa por la vida del Río Tapajós desde el conflicto con la minería ilegal de oro en la amazonia brasileña”. (Con)textos: Revista de Antropología e Investigación Social, no. 13 (noviembre): 1-33. <https://doi.org/10.1344/contxt.2024.13.1-33>
- MAGNANI, José Guilherme Cantor. **De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana**. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 17, n. 49, p. 11-29, 2002.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Etnografia como prática e experiência**. Horizontes Antropológicos, v. 15, n. 32, p. 129-156, 2009. Tradução. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/s0104-71832009000200006>.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Etnografias urbanas: quando o campo é a cidade**. Editora Vozes, 2023.

MBEMBE, Achille. **Necropolítica**. 1ª edição [2003]. São Paulo: N-1, 2018.

NIMUENDAJÚ, Curt. **Os Tapajó**. Revista de Antropologia, v. 1, n. 1, p. 53-61, 1953.

NORA, Pierre. **Les lieux de mémoire**. La Nation. Paris, Gallimard, 1984.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **BR-163 Cuiabá-Santarém: Geopolítica, grilagem, violência e mundialização**. In: TORRES, Maurício. (Org.) *Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163*. Brasília: CNPq, 2005.

OLIVEIRA, Janete Marília Gentil Coimbra de. **Expansão urbana e periferização de Santarém-PA, Brasil: questões para o planejamento urbano**. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/268.htm>. Acesso em: 22 set. 2023.

PAIXÃO JÚNIOR, Paulo Roberto Carneiro da. **Uso do território e gênero de vida na Amazônia: reprodução camponesa e agronegócio no planalto santareno**. 2012. 134 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Belém, 2012. Programa de Pós-Graduação em Geografia.

PEREIRA, José Carlos Matos. **Cidade na floresta: Belterra, a experiência da plantation de seringa de Henry Ford na Amazônia brasileira (1934-1945)**, en *Avances del Cesor*, Año X, N° 10, p. 129-150, 2013.

PIMENTA, Karina Cunha. et al. **Saudades da Veroca: Memórias da Praia de Vera Paz antes do Porto da Cargill**, Santarém/PA. In: 8º Congresso Brasileiro de Extensão Universitária (CBEU), 2018, Natal. ANAIS | Vol. 2 - Área temática: Cultura. Natal: UFRN. v. 2. p. 465-485. 2018.

PIMENTA, Karina Cunha. **Memória, paisagem e transformação: os moradores do Lagunho e os impactos da construção e operação do Terminal Fluvial de Granéis Sólidos da Cargill – Santarém (PA)**. Orientadora: Lucybeth Camargo de Arruda. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Federal do Oeste do Pará, Instituto de Ciências da Sociedade, Curso Bacharelado em Antropologia. Santarém, 2022.

PITTA, Danielle Perin Rocha. **Iniciação à teoria do imaginário de Gilbert Durand**. Rio de Janeiro: Atlântica Editora, 2005.

POLLAK, Michael. **Memória e identidade social**. In: *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, 1992.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. **A Globalização da Natureza e a Natureza da Globalização**. Civilização Brasileira. 2006.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. **Amazônia: encruzilhada civilizatória, tensões territoriais em curso**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

RIBEIRO, Rafael Rossetto; BELOTO, Gislaine Elizete. **A organização do território urbano a partir da relação porto-cidade e seu reflexo na forma urbana**. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (2020) 12, e20190267. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190267>. Acesso em: 18 dez. 2023.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; ECKERT, Cornelia. **O antropólogo na figura do narrador**. Habitus, Goiania, v. 2, n.2, 2003.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. **A poeira do tempo e as cidades tropicais, um ensaio interpretativo do patrimônio e as dinâmicas da cultura em sociedades complexas**. In: SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu da; CANCELA, Cristina. (orgs.) Paisagem e cultura: dinâmica do patrimônio e da memória na atualidade. Belém: EDUFPA, 2009.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; ECKERT, Cornelia. **Cidade narrada, tempo vivido: estudos de etnografias da duração**. RUA [online]. 2010, no. 16. Volume 1.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; ECKERT, Cornelia. **Etnografia da duração: antropologia das memórias coletivas em coleções etnográficas**. Porto Alegre: Marcavizual, 2013.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; ECKERT, Cornelia. **Antropologia da e na cidade: interpretações sobre as formas da vida urbana**. Porto Alegre: Marcavizual, 296 p. 2013.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; ECKERT, Cornelia. **Os jogos da memória**. Ilha Revista de Antropologia, Florianópolis, v. 2, n. 1, p. 71–84, 2000. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/ilha/article/view/14640>. Acesso em: 11 dez. 2023.

SALGADO, Andrew. **Sou Rio**. Andrew Só. Santarém: Monhangarypy, 2023. Streaming.

SANTANA, Mizant Couto Andrade de. **Produção do Espaço em Santarém - PA**. 2021. 237f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

SANTOS, André Das Chagas. **Uso Do Território E Dinâmicas Territoriais na Região da Rodovia Santarém-Curuá-Una (Pa 370): O Exemplo Da Realidade Da Comunidade Boa Esperança**. André Das Chagas Santos. Santarém, 2020.

SCHAAN, Denise Pahl. **Salvamento Arqueológico do Sítio PA-ST-42: Porto de Santarém**. Ano I. Relatório Final. Belém: UFPA. 2010.

SCHAMA, Simon. **Introdução; No reino do bisão lituano**. In: Paisagem e memória. São Paulo; Companhia das Letras, 1996.

SHIVA, Vandana. **Monoculturas da Mente: perspectivas da biodiversidade e da biotecnologia**. São Paulo: Gaia, 2003.

SILVA, Katiane. Cardoso, Luana da Silva. Silva, José Moisés De Oliveira. **Entre a soja e a floresta: a resistência Munduruku e conflitos sociais pelo uso do território no Planalto Santareno, PA**. In: *Violências versus resistências : desigualdades de longa duração na Amazônia brasileira / organização Jane Felipe Beltrão; Paula Lacerda*. – Brasília. ABA Publicações, 2022.

SILVA, Katiane. **Relações de poder e disputas territoriais: algumas reflexões sobre políticas de estado e povos indígenas no Baixo Amazonas**, Anuário Antropológico [Online], v.47 n.1 | 2022, posto online no dia 31 janeiro 2022, consultado o 13 abril 2024. URL: <http://journals.openedition.org/aa/9308>; DOI: <https://doi.org/10.4000/aa.9308>.

SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu da. **A paisagem como fenômeno complexo, reflexões sobre um tema interdisciplinar**. In: SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu da; CANCELA, Cristina. (orgs.) *Paisagem e cultura: dinâmica do patrimônio e da memória na atualidade*. Belém: EDUFPA, 2009.

SOUSA, Marcelo Praciano de. **Trajatórias e interconexões camponesas: reflexões em contextos de expansão capitalista de produção de grãos em Santarém-Pa.** / Marcelo Praciano de Sousa. Santarém, 2021.

TELLES, Vera da Silva; CABANES, Robert. **Nas tramas da cidade: trajetórias urbanas e seus territórios**. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006.

TERRA DE DIREITOS. **Sem licença para a destruição – Cargill e violação de direitos no Tapajós (Santarém)**. 2021. Disponível em: <https://semlicencaparacargill.org.br/santarem.html>. Acesso em: 10 abril 2022.

TRINDADE, Gesiane Oliveira da. **A cidade & a soja: impactos da produção e da circulação de grãos nos circuitos da economia urbana de Santarém-Pará**. Gesiane Oliveira da Trindade, Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior. 2015.

TSING, Anna. **Viver nas ruínas: paisagens multiespecíficas no antropoceno**. Brasília: IEB Mil folhas, 2019.

VALENTIM, Emanuela de Sousa. **As mudanças territoriais e da paisagem na comunidade de Boa Esperança no município de Santarém – PA a partir da inserção da atividade econômica do agronegócio da soja**. Emanuela de Sousa Valentim. Santarém, 2021.

WHYTE, William Foote. **Sociedade de Esquina: A estrutura social de uma área urbana pobre e degradada**. Tradução de Maria Lucia de Oliveira. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

ZUKER, Fabio Ozias. **“Imagina tudo isso aqui virando soja?”: Monocultura e infraestrutura no Baixo Tapajós**. In: Antonio Carlos de Souza Lima; Bruno Pacheco de Oliveira; Daniela Fernandes Alarcon; Marcelo Artur Rauber; Marcos Cristiano Zucarelli. (Org.). *INFRAESTRUTURA PARA PRODUÇÃO DE COMMODITIES E POVOS*

ETNICAMENTE DIFERENCIADOS. 1ed. Rio de Janeiro: Mórula Editorial, 2022, v. , p. 313-356.

ZUKER, Fábio Ozias. **Fazer mundos, destruir mundos e refazê-los: ensaios de antropologia política no Baixo Tapajós**. 2022. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidad de São Paulo, São Paulo, 2022. doi:10.11606/T.8.2022.tde-24022023-200625. Acesso em: 2025-01-23.