

Territórios integrados por grandes projetos de investimentos: reflexões a partir do sudeste e do norte do Brasil¹

Territories integrated by large investment projects: reflections from the southeast and the north of Brasil

Rosângela Maria Amorim Benevides-Guimarães²
robenevides@id.uff.br

Edma Silva Moreira³
edma@unifesspa.edu.br

Ana Lúcia de Sousa⁴
ana.sousa@ufr.br

Resumo

Este artigo discute a correlação entre a integração territorial por meio de grandes projetos de investimentos (GPIs) em infraestrutura e a sua dominação e os impactos territoriais provocados aos povos indígenas, aos camponeses e pescadores locais nas regiões Sudeste e Norte do Brasil. Tem como propósito compreender, numa perspectiva dialética, o que denominamos de "processo de integração-desintegração territorial" associado ao Complexo Portuário do Açú, no Norte Fluminense e à Estrada de Ferro Carajás, na Amazônia. Para isso, nos baseamos nos estudos e nas pesquisas que envolvem as temáticas sobre a fragmentação territorial, os processos de desindustrialização e as commodities, além dos documentos técnicos referentes aos empreendimentos e das informações de campo (2019-2020). Nessas regiões, esses dois GPIs, com conexões globais, são responsáveis por deslocamentos humanos, pela exclusão de áreas para a agricultura e a pesca, pela expropriação de terras, pela violência e pela degradação ambiental, que ocorrem concomitantes com suas expansões físico-territoriais. As consequências desse processo acirram conflitos nesses territórios, dialeticamente integrados-desintegrados pelo capital e pelo Estado, e neles emergem resistências dos grupos sociais locais contra a usurpação de seus direitos sociais e contra a destruição da natureza e das culturas.

Palavras-chave: *Integração-desintegração territorial; superciclo de commodities; impactos socioambientais.*

Abstract

This article discusses the correlation between territorial integration through large investment projects (GPIs) in infrastructure and their domination and territorial impacts caused to indigenous peoples, peasants and local fishermen in the Southeast and North regions of Brazil. Its purpose is to understand, from a dialectical perspective, what we call the "process of territorial integration-disintegration" associated with the Açú Port Complex, in the North of the state of Rio de Janeiro, and the Carajás Railroad, in the Amazon. To this end, we draw on studies and research involving the themes of territorial fragmentation, deindustrialization processes, and commodities, in addition to technical documents concerning the ventures and information collected in field research (2019-2020). In these

¹ Agradecemos à CAPES a aprovação e apoio ao Projeto de Cooperação Acadêmica "Estado e Políticas Sociais na Amazônia: diálogos críticos sobre apropriação de territórios e recursos naturais, mobilidades humanas e estruturação de sistemas de conhecimento", em desenvolvimento, de 2018 a 2023, entre os Programas de Pós-Graduação: Dinâmicas Territoriais e Sociedade na Amazônia (PD TSA/Unifesspa); Sociedades e fronteiras (PPGSOF/UFRR) e Políticas Sociais (PPGPS/UENF). O projeto tem como objetivo analisar as políticas desenvolvimentistas praticadas pelo Estado, em escala nacional e regional, e seus impactos ambientais, culturais e sociais aos territórios e às territorialidades dos sujeitos a eles concernidos.

² Assistente Social da Universidade Federal Fluminense (UFF), *campus* Campos dos Goytacazes. Doutora em Políticas Sociais pela Universidade Estadual do Norte Fluminense (UENF).

³ Doutora em Ciências Sociais. Professora Associada da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa). Leciona nos cursos de Graduação em Ciências Sociais e no Programa de Pós-Graduação em Dinâmicas Territoriais e Sociedades na Amazônia (PD TSA). Pesquisadora nas áreas da Sociologia Rural, e líder do Grupo de Pesquisa "Estudos e Pesquisas sobre Mudança Social no Sudeste Paraense" (GPEMSSP).

⁴ Doutora em Educação. Professora Titular da Universidade Federal de Roraima (UFRR). Leciona nos cursos de Graduação em Ciências Sociais e no Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Fronteiras (PPGSOF).

regions, these two GPIs, with global connections, are responsible for human displacement, exclusion of areas for agriculture and fishing, land expropriation, violence, and environmental degradation that occur concomitantly with their physical-territorial expansion. The consequences of this process exacerbate conflicts in these territories, dialectically integrated-disintegrated by capital and the State, and in them emerge resistance from local social groups against the usurpation of their social rights and the destruction of nature and cultures.

Keywords: *Territorial integration-disintegration; commodity supercycle; socio-environmental impacts*

INTRODUÇÃO

A primeira década dos anos 2000 marca o *boom* das *commodities* na América Latina e a exportação de produtos primários passa a ser fonte de crescimento econômico. Com efeito, a ascensão da economia chinesa, cujos índices de crescimento econômico se mantiveram acima dos 6% nos últimos 25 anos, tem alterado a configuração do mercado nacional e internacional, deslocando a hegemonia política e econômica dos países no pós-guerra, no âmbito da geopolítica mundial. Um processo que tem significado mudanças substanciais no plano econômico global, na medida em que impõe uma nova divisão internacional do trabalho, com consequências nas economias internas dos países, a depender da forma de inserção desses no sistema global (Esche, 2018).

A inserção do Brasil nesse processo tem ocorrido por meio da exportação de *commodities* agrícolas e minerais e da importação de máquinas, de equipamentos e de eletrônicos, mantendo um saldo comercial positivo, com um superávit em produtos primários e um déficit em manufaturas e em bens de capital.

As consequências estruturais desse processo se evidenciam na "especialização regressiva" da economia brasileira, com uma reprimarização das exportações, visto que mais de 50% dessas são de produtos primários agrícolas e minerais e no processo de desindustrialização, considerando que a indústria de transformação brasileira representava 33% do PIB e 25% do emprego em 1980 e caiu para cerca de 12% na segunda década dos anos 2000 (Esche, 2018).

Para os autores Coelho, Masiero e Caseiro (2015), existem evidências empíricas de que as exportações industriais chinesas deslocam a produção brasileira de mercados externos, agravando a perda de dinamismo de nossa produção industrial. Nessa perspectiva, pode-se considerar que esse movimento tem ocasionado um processo acelerado de desindustrialização, que apresenta impactos no contexto regional. (Cano, 2012; Castro, 2020)⁵.

Frente a essa situação, uma estratégia tem sido a retomada do desenvolvimento pautada na exploração moderna de

recursos naturais, que pode se revelar promissora à luz das vantagens comparativas, mas, paradoxalmente, nosso entendimento é que ela apresenta seu lado perverso ao intensificar a superexploração da natureza e impactar os territórios onde povos indígenas, camponeses e pescadores, entre outros grupos locais se reproduzem.

Assim, particularmente no Brasil, territórios antes considerados "atrasados" e "improdutivos" são alçados à categoria de territórios globais ao serem integrados de forma hierárquica às cadeias de valor, mas eles, contraditoriamente, revelam que suas populações vivenciam os impactos adversos de um modelo hegemônico de desenvolvimento colonial, predatório e excludente, à medida que ele é alheio às necessidades humanas e sociais e que ele nega as desigualdades regionais, os saberes e os modos de vida local (Castro, 2017; Malheiro *et al.*, 2021). Esses territórios são reorganizados para responder às cadeias de valor, portanto ao mercado.

Dentro desse contexto, apresentamos, em seguida, dois grandes projetos de investimentos (GPIs): o Complexo Logístico, Industrial e Portuário do Açu (CLIPA), uma infraestrutura logístico-portuária que integra o Sudeste às cadeias globais de minério e de petróleo e está localizado no norte do estado do Rio de Janeiro (Norte Fluminense), e a Estrada de Ferro Carajás (EFC), estrutura do Projeto Grande Carajás (PGC), que conecta a cadeia do minério de ferro do sul e do sudeste do Pará aos mercados internos e externos, localizada na região norte do país.

Esses dois GPIs, mesmo gerando desenvolvimento econômico para suas regiões, além de não terem seus benefícios distribuídos de forma justa, produzem um alto passivo social e ambiental, afetando os territórios e a reprodução social das comunidades locais, como demonstra o relatório "Heavy metal: Das minas exploradas de forma abusiva aos bens de consumo globais, a viagem do ferro brasileiro" publicado pela Federação Internacional de Direitos Humanos (FIDH) e a Justiça nos Trilhos (JnT), em 2022.

Nessas duas regiões, entendemos que está ocorrendo um "processo de integração-desintegração territorial", um movimento dialético que ao tempo em que integra os territórios às

⁵ Nossa reflexão não abrange os impactos da pandemia pela Covid-19 e pela Guerra na Ucrânia iniciada em 2022 e em curso, sobre o processo de desindustrialização no país.

cadeias de valor, reduzindo custos e assim melhorando a competitividade, desintegra esse mesmo território ao custo socioambiental, formando "cadeias de sacrifício", por meio do saque ou da pilhagem dos recursos naturais, como referem Castro (2017) e Malheiro *et al.* (2021). Dessa forma, esses dois megaempreendimentos, ao se espriarem no território com o apoio do Estado, impactam povos, comunidades e grupos locais, reorganizam o território e destroem a natureza.

Aqui, o território é compreendido como um espaço social atravessado por relações de poder (Raffestin, 1993) e por estratégias de agentes sociais, políticos e econômicos cujas ações se situam num processo dinâmico de integração-desintegração. A integração territorial decorre da fixação de projetos para o desenvolvimento, em particular de investimentos em infraestrutura direcionados às *commodities*, enquanto a desintegração é um processo decorrente da fragmentação territorial, que reconfigura e que homogeneiza o território e quase sempre é atravessado por conflitos socioambientais. Assim, com ações articuladas entre os GPLs e o regionalismo e o localismo, que são, em grande parte, "decisões políticas e não tendências objetivas inexoráveis e inescapáveis que produzem e reproduzem a fragmentação", de acordo com Vainer (2007, p.11).

Desta forma, este artigo tem como propósito compreender o que denominamos de "processo de integração-desintegração territorial" associado ao CLIPA e a EFC. Para isso nos baseamos nos estudos e nas pesquisas que envolvem as temáticas sobre a fragmentação territorial, sobre os processos de desindustrialização e sobre as *commodities*, além de documentos técnicos referentes aos empreendimentos e de informações de campo (2019-2020).

Organizado em duas partes, na primeira explicitamos nossa compreensão sobre o que chamamos de "processo de integração-desintegração territorial", a partir da temática da fragmentação territorial associado aos GPLs. Na segunda parte, analisamos como esse "processo de integração-desintegração territorial" é evidenciado nos territórios onde se localizam o CLIPA e a EFC.

As reflexões aqui desenvolvidas se correlacionam com as pesquisas, os estudos e os eventos no âmbito do Programa Nacional de Cooperação Acadêmica na Amazônia (Procad/Amazônia), da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), desenvolvido pela Universidade Federal do Sul e do Sudeste do Pará (Unifesspa), pela Universidade Estadual do Norte Fluminense (UENF) e pela Universidade Federal Rural de Roraima (UFRR).

As questões discutidas neste artigo indicam que, dada a conjuntura atual, mesmo com o fim do superciclo das *commodities* (Manzi, 2016), os territórios em análise são violentamente impactados por esses GPLs, num processo dialético de integração-desintegração, por possuírem fartos recursos naturais e considerável extensão de terras, sobretudo no caso da Amazônia, condição que os coloca em posição estratégica, considerando a demanda global por matérias-primas para atenderem aos mercados cada vez mais ávidos pelo consumo, além da relação de

dependência entre as economias periféricas e o capital externo, como é o caso do Brasil e, especificamente, da dependência do complexo petróleo-porto, no caso do norte do estado do Rio de Janeiro, com a presença do Estado e de suas instituições.

Se, por um lado, as consequências desse processo acirram conflitos nesses territórios, dialeticamente integrados-desintegrados pelo capital e pelo Estado, por outro lado, nele emergem as resistências de povos indígenas e de grupos sociais locais (pescadores, camponeses, ribeirinhos e outros) contra a usurpação de seus direitos sociais e contra a destruição da natureza e das culturas.

A FRAGMENTAÇÃO E O "PROCESSO DE INTEGRAÇÃO-DESINTEGRAÇÃO TERRITORIAL"

No período colonial, os portos eram os principais meios de escoamento interno e externo, conectando os territórios de extração e de produção do açúcar, do ouro e de outras mercadorias aos territórios consumidores da Europa, funcionando como uma estrutura de integração físico-territorial. Posteriormente, vieram as ferrovias e as rodovias, os aeroportos, os dutos e as linhas de transmissão, que junto com aqueles primeiros modais são fundamentais para a conexão entre os pontos de extração – como as hidrelétricas, as minas de minérios, as plataformas de petróleo, as plantações agrícolas – e os pontos de produção – como as refinarias, as usinas de beneficiamento e de estocagem – e os pontos de consumo, que, conectados, formam as cadeias produtivas, possibilitando a redução de custos e a expansão do mercado interno, e, no caso das *commodities*, a ampliação do mercado externo.

Dentro desse contexto de conexão e de integração sob o domínio da lógica do mercado internacional, no pós-guerra, os territórios passam a ter papel de grande relevância, em particular aqueles com abundância de recursos naturais, que funcionam como locais de extração, assim como os que têm posições estratégicas do ponto de vista da mobilidade e do fluxo do capital.

Podemos dizer, grosso modo, que no Brasil entre os anos 1930 e 1980, os projetos de integração nacional desenvolvimentista centravam-se nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, a fim de conectá-las à industrialização do Sudeste, enquanto, a partir dos anos 1990, com a internacionalização comercial competitiva, a lógica desses projetos é integrar os territórios aos interesses globais do mercado, entre eles os interesses das cadeias globais de *commodities* por intermédio de GPLs.

Com efeito, no período pós-guerra no Brasil, teve início uma série de ações do Estado objetivando o desenvolvimento regional e a integração nacional, como ocorreu no governo de Juscelino Kubitschek, com a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) em 1959. Embora com mudanças, esse projeto teve continuidade após o golpe militar de 1964.

Nesse sentido, podemos citar o planejamento e a implementação de grandes projetos de desenvolvimento, sendo ilus-

trativas as autarquias regionais, a exemplo da SUDENE, da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO) e da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA). As duas primeiras criadas em 1959 e em 1966 e as demais em 1967, que tinham como objetivo planejar a integração regional da base industrial do país, marcando o poder institucional do Estado (Trindade, 2014).

Araújo (1999) sublinha que entre as décadas de 1950 até 1970, e em especial nessa última década, o país experimentou uma fase importante de sua dinâmica regional, quando buscou interromper a concentração de investimentos na região Sudeste, consolidada desde o início do século XX como o polo de industrialização, exacerbando as diferenças e as desigualdades inter-regionais. Essa questão tinha trazido ao debate reflexões mais contundentes sobre a necessidade de se criar estratégias "de desenvolvimento nacional mais amplo e equilibrado do ponto de vista regional" (Trindade, 2014, p. 142).

Com a retração da economia mundial que marcou a década de 1970, começaram a entrar em declínio as diversas formas de organização e de regulação social, evidenciando que a crise não era apenas econômica, mais social, cultural e política. Nesse momento, as instituições do Estado de bem-estar social começaram a ser questionadas nos Estados Unidos da América (EUA) e na Grã-Bretanha, principalmente com a famosa tese da crise fiscal do Estado, ligada ao aumento das despesas públicas por conta das demandas sociais.

No Brasil, o governo militar do presidente Ernesto Geisel executou um grande programa de investimentos públicos, que, financiado em grande parte pelo endividamento externo, manteve o crescimento econômico do país, estimulando a "fuga para frente", com a construção de megaprojetos, como a Hidrelétrica de Itaipu, o Projeto Grande Carajás e outros, chegando ao final da década como a "oitava maior e mais diversificada base industrial do mundo" (Araújo, 1999, p. 12; Santos e Moreira, 2018).

Na década de 1980, entretanto, com a questão da dívida externa brasileira, instalou-se uma crise financeira do setor público, colocando o país refém de seus credores, iniciando um período de intensa crise econômica e de exacerbação da crise política, que constituem os elementos centrais para o fim do regime militar e para a retomada da democracia no país (Araújo, 1999).

Pode-se dizer que o processo de redemocratização do país foi coroado com a aprovação de uma nova Constituição, que ampliava o acesso a direitos sociais importantes como educação, saúde, previdência e assistência social. Contraditoriamente, nos deparamos, em seguida, com uma situação de negação desses direitos e, ao longo da década seguinte, assistimos ao processo de hegemonização das ideias e das práticas neoliberais, segundo as quais o mercado deve reinar livre e soberano e o Estado deve ser mínimo, sem interferir em sua dinâmica, ou seja, deve apenas garantir as condições e deixar que o mercado se auto regule (Sousa, 2003).

Esse cenário se exacerbará nos anos de 1990, com a intensificação da internacionalização da economia, com uma am-

pla abertura comercial e com o foco na integração competitiva, conforme salienta Araújo (1999). Isso implicava considerar, ainda, que os territórios deveriam estar livres para a ação do capital, demarcando, assim, o sentido específico da integração econômica.

Dessa maneira, a atuação de novas forças no âmbito da dinâmica regional interrompeu a política iniciada na década de 1970, que buscava a desconcentração e uma integração regional mais equilibrada, substituindo-a por "ilhas dinâmicas" em macrorregiões, enquanto outras áreas, por não serem competitivas ou por vivenciarem processos de reestruturação, sofrem os impactos, tendendo a ampliar as diferenças e as heterogeneidades intra-regionais e a levar à fragmentação (Araújo, 1999).

Está evidente, portanto, de acordo com Araújo (1999), que a abertura comercial e a integração competitiva voltadas à globalização econômica significam uma interrupção do movimento de desconcentração do desenvolvimento para as regiões menos desenvolvidas, constituindo uma dinâmica de preferência pela localização, que beneficia as regiões economicamente mais ricas do país, como o Sudeste e o Sul, promovendo uma seletividade espacial. Vale ressaltar que, no norte do país, esse processo se dará com os investimentos em infraestrutura, com a exploração de recursos naturais e com os deslocamentos humanos (Hebétte, 2004).

Nesse cenário, explica Vainer (2007), as autarquias regionais perdem sua capacidade de planejamento e de intervenção, e são introduzidas as pautas orientadas para o ajuste macroeconômico e para os interesses do mercado, com o apoio e a regulação do Estado, entrando em cena os GPIs. Estes têm suas decisões tomadas pelas grandes agências setoriais, como a Eletrobras e as companhias elétricas estaduais, a Companhia Vale S/A e a Petrobras que, associadas às posições de agentes políticos locais, regionais e nacionais de cunho regionalista e neolocalista, e são vetores de fragmentação ao reconfigurarem regiões e territórios, num processo marcado por impactos socioambientais e pela violência contra as populações locais, desconsiderando seus modos de vida e destruindo valores.

Os GPIs são, de acordo com Vainer (2007, p. 11-12), projetos estruturantes, situados à margem do planejamento e dos debates públicos, com decisões mediadas por grupos de interesses, por *lobbies* e por coalizações políticas, que passam a reconfigurar e a redesenhar o território nacional. Para o autor, nesse processo surgem as "novas regiões" e as "novas regionalizações", com casos em que foram conformados "verdadeiros enclaves territoriais – econômicos, sociais, políticos, culturais, e, por que não dizer, ecológicos, introduzindo um importante fator de fragmentação territorial", conformando um espaço nacional integrado, mas profundamente desigual:

Os GPIs são uma forma de organização territorial que a tudo se sobrepõe, fragmentando o território e instaurando circunscrições e distritos, que, no limite configuram verdadeiros enclaves [...] hoje, seu papel estruturador reafirma a privatização de nossos recursos territoriais e reforça tendências ao enclave e à fragmentação (Vainer, 2007, p. 12).

Quanto aos regionalismos, eles têm origem nas relações de patronagem/clientela, que legitimam as representações políticas, formando redes tecidas em quase todo o território nacional, estabelecendo "formas de defesa e negociação de interesses segmentados, totalmente estranhos e alheios a políticas e projetos nacionais", afirma Vainer (2007, p. 15). Essas relações, longe de serem exclusivamente econômicas, contribuem, entretanto, para interesses e para estratégias de poder em nível local, favorecendo os grupos globais que interagem com aqueles locais na definição dos territórios estratégicos para a produção e a reprodução capital.

Mesmo sendo reduzida a ingerência de grupos locais nas decisões dos GPLs, que são comandados em nível nacional e internacional, não podemos desprezar essa participação, uma vez que, enquanto o empreendimento "engole o local ou a região", eles oferecem vantagens, benefícios e apoio político, como isenções fiscais ou ambientais. Dessa maneira, a fragmentação é a expressão das "forças sociais e econômicas que se estruturam em coalizões de poder, quase sempre associando grupos locais, regionais, nacionais e internacionais" (Vainer, 2007, p. 20).

Assim, a reduzida participação do local nas definições dos GPLs tem um propósito de introduzir nele uma crença de que essas forças sociais são resultantes de determinações, quando, na verdade, trata-se de um jogo para a sua implementação, tanto é assim que os GPLs passam a ser considerados necessários ao local, ainda que seus efeitos sejam de destruição socioambiental.

Ao se referir ao que se denomina neolocalismo, Vainer (2007) afirma que se constitui em um vetor de fragmentação, implementado com a aplicação de estratégias, como a do empreendedorismo territorial, da atração de capitais, do desenvolvimento local e do marketing urbano, transformados nos principais instrumentos do planejamento estratégico a partir dos anos 1990.

Voltado à integração de territórios em busca de vantagens territoriais comparativas, o neolocalismo promove uma "guerra de lugares", que Brandão (2019) chama de "guerra fiscal", com a concessão de subsídios, muitos concedidos pelo Estado, de baixos salários, de flexibilização trabalhista e ambiental, contribuindo para as rupturas e para o aprofundamento da fragmentação territorial no contexto da globalização econômica. Ainda, a partir da análise de Brandão (2019), é possível acrescentar ao neolocalismo o acesso a fontes de recursos naturais abundantes e baratos, com um Estado que garante a sua implementação.

Brandão (2019) contribui com o debate do desenvolvimento regional e da fragmentação territorial ao analisar as políticas econômicas desenvolvidas do governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, nas quais é evidente a orientação dos organismos internacionais cunhados com a hegemonia neoliberal.

Com efeito, o foco das análises do autor são as medidas que serviram de suporte ao processo de reestruturação produtiva levado a cabo no Brasil e em vários países da América Latina. Nesse período, há a abertura comercial e financeira, o desmonte das estruturas de intervenção e de regulação social, a privatização do patrimônio público, a internacionalização de parte do parque produtivo e da infraestrutura e a aplicação do tripé macroeconômico (metas de inflação, taxa de câmbio flutuante

te e superávit primário), medidas que foram responsáveis pelas baixas taxas de crescimento do país e pelas transformações nas relações desiguais entre as regiões brasileiras. Para o autor, no entanto, as mudanças na paisagem regional são consequências mais dos "impactos regionais diferenciados da crise econômica e das opções conservadoras de políticas macroeconômicas do que de processos reestruturantes" (Brandão, 2019, p. 263).

O autor explica que as medidas referidas anteriormente, adotadas pelo Estado brasileiro no contexto da globalização econômica, provocaram o crescimento das heterogeneidades entre as regiões e nas regiões, ampliando as "ilhas de produtividade e os polos de competitividade, de produção e de exportação de alguns produtos, como as *commodities*" (Brandão, 2019, p. 263).

Quanto aos anos 2000, em específico o intervalo 2004-2014, Brandão (2019) chama a atenção para os investimentos públicos e privados nos setores agroindustriais, no extrativo mineral, na indústria automobilística e na infraestrutura, e para o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que desde 2007 mobilizou investimentos de infraestrutura nos setores elétrico, portuário, hidroviário, ferroviário e aeroportuário, e para os investimentos em políticas de proteção social.

Tais investimentos produziram efeitos diferentes nos diversos territórios brasileiros, mas são, em geral, responsáveis pela criação de novas ilhas de produtividade e de polos de crescimento. Para analisar a questão, Brandão (2019) recorre a uma classificação dos territórios, a partir das ações do capital, e podemos dizer que também do Estado, em cinco diferentes tipos.

Para fins deste estudo destacamos o Território Tipo II, "impactados pela implantação de investimentos pontuais", citando aqueles que receberam megaprojetos de investimentos, as grandes obras e os enclaves de extração e de beneficiamento de recursos naturais, tais como o Pré-Sal, a Transnordestina, a Transposição do Rio São Francisco, o uso e o aproveitamento mais intensivo de grandes sítios minerais, a exploração de extensos polos turísticos e a implantação de grandes instalações portuárias de refinarias de petróleo. Segundo o autor, esses empreendimentos são geralmente dotados de baixos encadeamentos e são comandados por decisões extrarregionais, configurando polos isolados ou de indução intersetorial e inter-regional limitadas.

A maioria desses investimentos foi induzida pelo Estado pela oferta de matérias-primas a serem exploradas e possuíam papel relevante no processo de desconcentração produtiva. Entretanto, os resultados no desenvolvimento regional não promoveram o espraiamento da atividade econômica, estando mais para "ilhas de produtividade", não apresentando "relações mais destacadas de inter-ramificações, inter-regionalidades e interurbanidades potentes": seus efeitos espaciais são "pontuais, restritos, isolados ou enclavados" (Brandão, 2019, p. 271-272).

Seguindo a classificação de Brandão (2019), outro grupo a destacar é o do Território Tipo III, "impactados pela demanda mundial de *commodities*". Nesse estão aqueles territórios especializados em *commodities* agrícolas, minerais e pecuárias, como os localizados na região central do país, cuja a natureza intrínseca de seus bens (minerais, agrícolas e pecuários) está

fundamentada em vantagens competitivas estáticas e absolutas, os quais, além de terem pouca capacidade de diferenciação por serem padronizados e por terem processamento contínuo, estão sujeitos à demanda e aos preços internacionais, sendo afetados por impactos territoriais, econômicos e ambientais. Os territórios que se enquadram nesse grupo são dependentes de *commodities* e são vulneráveis economicamente, devido às flutuações de preços e à demanda do mercado em escala global, possuindo deficitárias relações de inter-ramificações, inter-regionalidades e interurbanidades e limites estruturais à dinâmica endógena da região, devido à alta especialização. Por outro lado, são territórios dominados pelos empreendimentos que expulsam e/ou deslocam as populações locais, empurrando-as para áreas inóspitas nas periferias dos centros urbanos, onde elas recriam seus territórios sem, contudo, terem condições adequadas de infraestrutura, entre outras, muito diferente daquelas que tinham antes da expulsão.

Quanto aos Territórios Tipo IV, "impactados pelos investimentos realizados ou orientados pelo Estado em infraestrutura de transporte e energia etc", Brandão (2019) se refere àqueles que oferecem suporte infraestrutural ao desenvolvimento, como a região Amazônica, vista como importante região de integração:

Como a maior fronteira de recursos do planeta e vasta área de dimensão geopolítica, seus eixos de penetração e integração e seus grandes projetos de exploração econômica, atrelados à provisão de infraestrutura de transporte e energia, acabaram por ocupar e articular a economia amazônica ao resto da economia brasileira e internacional (Brandão, 2019, p. 274).

A Amazônia, com sua riqueza e diversidade socioambiental, é a região que apresenta a combinação de níveis internos distintos de desenvolvimento das forças produtivas e é onde coexistem atividades lícitas e ilícitas de exploração, sendo fortemente impactada pelas usinas hidrelétricas, pelas estradas e ferrovias, pela degradação ambiental e pela presença de investimentos nos Terminais de Uso Privado (TUPs), cuja a exploração das atividades portuárias ocorre sob o regime da iniciativa privada, mostrando que sua dinâmica econômica está vinculada à provisão de infraestrutura centrada num sistema complexo de rodovia-hidroeletricidade (Brandão, 2019).

Cabe destacar que esse bioma enfrenta um acelerado processo de desmatamento e de exploração predatória dos recursos naturais, que se relaciona diretamente com os aspectos destacados acima, relativos aos tipos de territórios, uma vez que na Amazônia atuam grandes corporações de exploração de recursos naturais, como a empresa Vale S.A, responsável pela exploração mineral.

Em decorrência da fragmentação territorial por GPLs são formadas "ilhas de produtividade", constituindo de empreendimentos isolados ou enclavados, sem inter-relações com o local, que, em geral, não produzem os benefícios sociais e econômicos esperados pelas comunidades, mas que geram passivos sociais e ambientais que recaem sobre elas. Tais empreendimentos inte-

gram territórios aos mercados globais ao custo da desintegração dos modos de vida locais.

Em seguida abordamos a ocorrência do processo de integração-desintegração, evidenciado pelas pesquisas sobre o território da região norte do Estado do Rio de Janeiro, onde está localizado o CLIPA, e sobre o território no sul e no sudeste do Pará, onde foi construída a EFC.

O COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU (CLIPA) E A DUPLICAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS (EFC): EVIDÊNCIAS DE TERRITÓRIOS INTEGRADOS-DESINTEGRADOS

O CLIPA, instalado no Norte Fluminense, e a EFC, uma das estruturas do Projeto Grande Carajás (PGC) na Amazônia, conforme a Figura 1, abaixo, são dois GPLs construídos em períodos diferentes da história brasileira, mas que constituem, em um processo de longa duração, vetores de fragmentação territorial nas duas regiões.

O processo de integração-desintegração pelas duas infraestruturas de logística e transporte decorre dos impactos positivos e negativos nos territórios, pois, ao mesmo tempo em que promovem a mobilidade e o fluxo do capital, em nível nacional e internacional, e alguma melhoria econômica no local, geram deslocamentos humanos, expropriação de terras, conflitos, além de mudanças profundas na paisagem regional, que não são adequadamente mitigadas por políticas sociais e que se relacionam com o neoextrativismo (Gudynas, 2009).

Complexo Logístico, Industrial e Portuário do Açú – CLIPA

No estado do Rio de Janeiro, com a internacionalização da economia na década de 1990 e o foco na exportação de *commodities* nos anos 2000, os portos passaram a ter papel fundamental para a integração às cadeias de valor, reduzindo distâncias e proporcionando redução de custos operacionais (Cruz e Terra, 2020; Monié e Vidal, 2006).

O Norte Fluminense, uma das seis mesorregiões do estado do Rio de Janeiro, tradicionalmente voltado ao cultivo da cana de açúcar, fez sua transição econômica para o extrativismo petrolífero com a descoberta de petróleo na denominada Bacia de Campos, a partir dos anos 1970, e com a estagnação do setor sucroalcooleiro nos anos 1980, atraindo vários investimentos em capital fixo, como infraestruturas do complexo petrolífero e do portuário.

A extração e a produção de petróleo e a instalação de infraestruturas de apoio são acompanhadas de impactos positivos e negativos, como o recebimento de consideráveis rendas petrolíferas

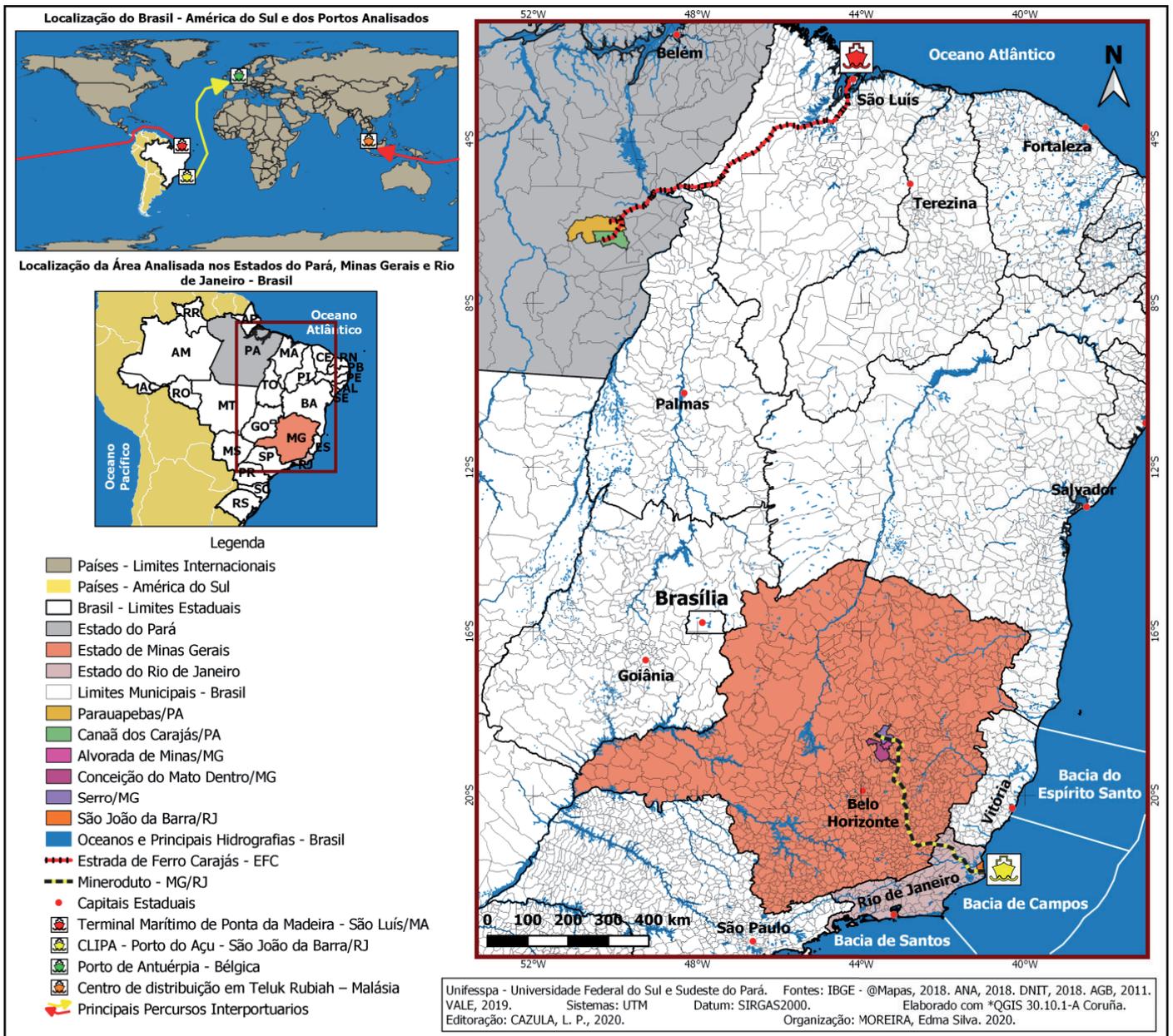


Figura 1: Localização do CLIPA e EFC com suas conexões nacionais e internacionais
 Figure 1: Location of CLIPA and EFC with their national and international connections

(royalties e participações especiais) pelos municípios (Serra e Terra, 2006), de ofertas de empregos, mas também de intensos impactos ambientais, urbanos e territoriais, e de persistentes desigualdades não alteradas pelo setor petrolífero e nem pelo portuário.

O 5º Distrito, onde está localizado o CLIPA, é uma área predominantemente rural, habitada há gerações por pequenos agricultores que vivem da agricultura familiar e de subsistência, de pescadores artesanais e de extrativistas vegetais (AGB, 2011). Pertencente a São João da Barra, município com uma população de 32.747 habitantes em 2010 e em 2019 estimada em 36.138

habitantes, com Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) em 1991, de 0,580, passando para 0,771 em 2010, e localizado em uma faixa de desenvolvimento alto (TCE-RJ, 2019), devido, em grande medida, ao recebimento de significativas rendas petrolíferas a partir de 1999, entretanto, nos últimos dez anos convive com os impactos e com os conflitos relacionados ao CLIPA, que, apoiado pelo Estado e suas instituições, aprofundou as assimetrias sociais e as econômicas no território.

No estado de Minas Gerais, uma mina de minério de ferro, uma usina de beneficiamento e um mineroduto de 525 km

de extensão, considerado o maior do mundo, e o CLIPA, formado pelo Porto do Açú e o Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB) no Norte Fluminense, faziam parte do Projeto Minerário Minas-Rio, concebido pelo empresário Eike Batista, que em 2013 vendeu o Porto do Açú para a EIG Global Energy Partners, uma *holding* americana do setor de energia e de infraestrutura, passando a ser administrado pela empresa Prumo Logística Global, enquanto que as demais estruturas foram vendidas para a mineradora sul africana Anglo American.

Assim, o CLIPA possui duas estruturas. O DISJB, localizado em uma vasta extensão de terras na retroárea do Porto do Açú, voltado a atração de empresas, e o Porto do Açú, tipo porto-indústria, integrado à cadeia do minério de ferro e atuando na logística e no transporte principalmente para a Ásia e a Europa, também se integra à cadeia do petróleo do estado do Rio de Janeiro, com o apoio operacional e a exportação do produto gerado no Norte Fluminense (AGB, 2011; Porto do Açú, 2019, 2020).

Instalado estrategicamente, o Porto do Açú está próximo das principais bacias petrolíferas do país (Bacia petrolífera de Campos, do Espírito Santo e a bacia petrolífera de Santos) e das reservas do pré-sal e provê fácil acesso às principais malhas rodoviárias (Rangel, 2020). Além de ser rota nacional e internacional do minério e do petróleo, no Porto do Açú está em construção o que é visto como o maior complexo termelétrico a gás natural da América Latina, uma das estruturas do projeto do Terminal de Gás Natural Açú (GNA), planejado para ser rota de escoamento de gás natural das bacias de Santos e de Campos (Agência Brasil, 2019).

O CLIPA elevou as receitas municipais de São João da Barra, que antes era altamente dependente das rendas petrolíferas, e houve um aumento expressivo de empregos, principalmente no setor da construção civil, mas que cresce no período das obras e que decresce ao seu término (Rangel, 2020). Segundo Rangel (2020), em julho de 2019, o número de postos de trabalho atingiu 4.880, sendo que, desse total, 1.680 eram postos permanentes e os demais 3.200 eram de atividades temporárias. O autor ainda observou que existe significativa diferença em termos de número de empregados entre as empresas localizadas no Porto do Açú, com empresas que geram até 3.200 empregos (a maioria temporário) e empresas que geram apenas 12 empregos.

É evidente que a oferta de emprego não é expressiva, se comparada ao porte do empreendimento e às promessas feitas na propaganda institucional (tanto pelo empreendimento como pelos políticos ávidos pelo apoio popular ao projeto). Essa dinâmica de contratação temporária mostra seu lado perverso ao considerar os recorrentes conflitos trabalhistas, como greves, protestos e bloqueios de vias públicas contra as péssimas condições de trabalho (alojamento, alimentação, atrasos salariais, entre outros), com aproximadamente 20 manifestações públicas entre dezembro de 2013 e dezembro de 2019.

Em São João da Barra, sobretudo no seu 5º Distrito, os impactos negativos se mostram mais intensos do que os impactos positivos, devido ao alcance assimétrico dos benefícios do desenvolvimento, aos frágeis vínculos do empreendimento com

o local, aos baixos encadeamentos e à destruição de práticas sociais enraizadas naquele espaço, além da ausência de políticas sociais adequadas à mitigação e a proteção social e ambiental. Assim, além dos conflitos sociais relativos às condições de trabalho, outros são recorrentes entre os empreendimentos, os pequenos agricultores e os pescadores artesanais.

Diversos estudos dão conta de conflitos ambientais e/ou ligados ao uso do território e dos recursos ambientais. Quintslr (2014) apresenta alguns desses conflitos, dentre eles, os relacionados ao uso da terra, como os processos de desapropriação de lotes rurais; os relativos à pesca artesanal, prejudicada devido a dragagens e às restrições ao trânsito de embarcações de pequeno porte e à restrição do acesso às lagoas.

O Relatório intitulado "O projeto Minas-Rio e seus impactos socioambientais: olhares desde a perspectiva dos atingidos" (Barcelos, 2013), resultante do Encontro de Intercâmbio das Comunidades em Resistência ao Projeto Minas-Rio, realizado em 2013, reitera a ocorrência de tais conflitos: os relatos referentes à terra foram os de maior proporção no 5º Distrito de São João da Barra, com denúncias de irregularidades tanto na desapropriação das áreas – que foram, primeiramente, declaradas de utilidade pública pelos decretos estaduais nº 41.584/08 e nº 41.915/09 – como nas notificações dos agricultores e na negociação dos preços praticados nas indenizações, bem como no uso de violência nas desapropriações.

O Relatório aponta "erros de história, subavaliação e assédio moral". A Associação dos Proprietários de Imóveis e Moradores do Açú (ASPRIM) relatou casos de intimidação de famílias, tanto por parte de agentes de segurança privada, como pela Polícia Militar do 8º Batalhão de Campos (município vizinho a São João da Barra), "além de ações criminosas, como o caso de agricultores que tiveram suas terras e suas lavouras invadidas e destruídas em pleno final de semana e no período noturno" (Barcelos, 2013. p. 52).

A partir de 2009, para a construção do Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB) pela Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN), foram desapropriadas 1.500 famílias de pequenos agricultores, dentre as quais cerca de 80% ainda não foram indenizadas e reclamam na justiça a compensação justa pela terra. Além disso, aproximadamente 90% das terras desapropriadas estão sem uso, não cumprindo sua função social, mas funcionando como ativo financeiro (Pedlowski, 2013). Desde então, a tomada de terras vem afetando a produção de alimentos, o acesso ao pasto e à água para o gado, com ocorrência de morte de animais, acirrando os conflitos sociais com os movimentos de reocupação das terras pelos desapropriados (Benevides-Guimarães, 2021).

Outros impactos foram registrados, como a salinização da água e do solo, inviabilizando o plantio e a irrigação da agricultura e a dessedentação de animais; a exclusão de área de pesca, afetando a renda e o trabalho; o agravamento da erosão costeira, com interdição de casas e de comércios e, ainda, as graves violações de direitos, com violência, com assédio moral, com intimidações e com prisões. Além disso, outras 1.121 desa-

propriações de propriedades em cidades mineiras e fluminenses ocorreram na passagem do mineroduto e, ainda, a degradação de fontes de água, com impactos em sítios históricos e arqueológicos e em comunidades indígenas, implicando na reprodução social de famílias e de comunidades tradicionais, com o agravamento de vulnerabilidades (Benevides-Guimarães *et al.*, 2019).

O território do 5º Distrito também abriga um importante ecossistema, como a maior área contígua e remanescente de restinga do Brasil, e importantes lagoas, que tiveram sua degradação agravada pela construção das infraestruturas do empreendimento (AGB, 2011; Barcelos, 2013). Quanto ao uso da terra, o empreendimento ocupa uma área de 170 km², equivalendo a 37,4% de todo o território do município de São João da Barra (Rangel, 2020), o que, por si só, demonstra o controle do território, que, além de ter sua paisagem alterada, convive com a interdição do acesso aos bens naturais, afetando sobremaneira os grupos sociais que realizam suas atividades de subsistência e que se reproduzem pela mediação desses.

Não podemos deixar de mencionar a forte e a decisiva participação do poder público nesse processo. Além da aquisição de grandes fazendas pelo empresário Eike Batista, e da concessão para o empreendimento de uma área de preservação permanente (APP), parte dela reduzida e transformada no DISJB pelo governo estadual, a ocupação dessa expressiva área de 170 km² foi possibilitada por meio de vários decretos estaduais, entre eles o decreto estadual n. 25.455/1999, que desapropriou áreas para o Porto do Açu, os decretos n. 41.585 e 42.584, de 05/12/2008, os decretos n. 41.915 e 41.916, de 19/06/2009 e o decreto n. 41.998 de 19/08/2009, declarando-a área com utilidade pública e com fins de desapropriação em favor da CODIN, que, em parceria com a empresa LLX, antiga proprietária do empreendimento, implantaram o DISJB. O empreendimento também foi beneficiado com a alteração na lei municipal de zoneamento territorial, que transformou a área do CLIPA de área rural para área industrial e em 28/12/2017, por decreto presidencial, foi criada a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Açu, pelo ex-presidente Michel Temer.

Assim, a implantação do CLIPA contou com o apoio político-institucional do setor público, principalmente das esferas municipal e estadual, num processo que envolveu práticas de corrupção envolvendo o governo estadual, com o recebimento de propina do empresário Eike Batista por parte do ex-governador Sérgio Cabral, preso desde 2016 no âmbito da Operação Lava Jato, do Ministério Público Federal, solto e em prisão domiciliar desde dezembro de 2022, assim como também esteve preso Eike Batista (Mesquita, 2019). Também com a fragmentação do licenciamento, um expediente frequentemente utilizado para facilitar a aprovação ambiental de GPLs, que mesmo no caso do CLIPA, um empreendimento de alto impacto, teve seu licenciamento aprovado pelo Instituto Estadual do Ambiente (INEA).

Além de ser um empreendimento que exerce influência e efeitos no território alterando sua dinâmica, ao mesmo tempo que possui baixa capacidade indutora local e tem funcionamento controlado pelo comércio global, podemos dizer que o CLIPA

foi criado por meio de uma parceria com o Estado e com as suas instituições, implantando o que entendemos ser um latifúndio logístico-industrial-portuário, em detrimento da produção agrícola familiar, da pesca artesanal, do extrativismo vegetal e de seu ambiente natural, orientado por uma intervenção de caráter autoritário, tecnocrático e tecnicista, como afirmou Monié (2016), que inclui remoção forçada, alteração nos ecossistemas, e a produção de um cenário de conflitos pelo uso, pelo controle e pela gestão do território, que já dura mais de dez anos.

Trata-se, portanto, de um exemplo claro de empreendimento levado a cabo pelo setor privado associado ao Estado em diferentes esferas, que, em que pese a sua contribuição do ponto de vista do crescimento econômico, desconsidera a necessidade de pensar o desenvolvimento social por meio de políticas sociais, reduzindo este à lógica do crescimento e do fortalecimento das relações de mercado. É, portanto, um empreendimento que acirra os conflitos, que reduz vidas humanas a condições de sofrimento, de humilhações e de constrangimentos, enquanto o território se transforma, contraditoriamente, em área integrada-desintegrada.

Em seguida, abordaremos outro empreendimento, dessa vez na região Norte do país, cujos impactos não distam, substancialmente, dos apresentados acima.

O Complexo Minerário de Carajás: a duplicação da Estrada de Ferro Carajás

Para refletir sobre a duplicação da Estrada de Ferro Carajás (EFC), faz-se necessário abordá-la no contexto do Projeto Grande Carajás (PGC) e do mais novo empreendimento da empresa Vale S.A, o Projeto S11D. O PGC, criado pelo Decreto n. 1.813 de 24/11/1980, no período da ditadura militar, colocou-se como um projeto de desenvolvimento de integração do país, por meio da exploração dos recursos naturais: hidrelétrico, florestal e mineral, e de uma rede concentradora de incentivos financeiros e institucionais (Coelho e Cota, 1997; Hébet, 1991; Castro *et al.*, 1995; Malheiro *et al.*, 2021). Com o lema "integrar para não entregar", o Estado, por meio da então Companhia Vale do Rio doce (CVRD), que depois de privatizada passou a ser denominada de Vale S.A, definiu esse programa como o responsável pela ampliação da capacidade produtiva da região Norte, contribuindo, assim, para dirimir as assimetrias regionais e, ao mesmo tempo, ampliar a industrialização nacional, com a constituição de diversos polos industriais localizados em uma extensa área entre os estados do Pará, de Goiás e do Maranhão, que, com a nova configuração territorial, inclui, ainda, o estado do Tocantins (Pinto, 1982; Hall, 1991).

Os polos industriais constituíam um complexo sistema integrado de exploração e de aproveitamento das riquezas naturais, com as hidrelétricas, com as usinas siderúrgicas, com a indústria de alumínio, com os portos, com as estradas, com as

ferrovias, com as hidrovias, com uma agricultura centrada na monocultura e com a pecuária extensiva. Em 1985, a EFC ganha vida do Pará ao Maranhão, com o primeiro trem de carregamento de minério do Polo Carajás, responsável por conectar Carajás ao mundo, mas também por transportar, por cerca de 900 km, as tormentas próprias do modelo capitalista: a destruição da natureza, a especulação, a expulsão de sujeitos e a concentração de terras. A ferrovia inaugurada atravessa terras indígenas, assentamentos de reforma agrária e comunidades tradicionais existentes em 27 municípios, que além do transporte de minério transporta cerca de 1.300 passageiros, em períodos intermitentes durante a semana (Vale/SA, 2016).

Esses polos constituíram um moderno sistema integrado que se fixou, se territorializou e que reconfigurou o espaço Amazônico, conforme os seus interesses e o seu poder. Com o PGC, a apropriação do espaço e a exploração dos seus recursos naturais são institucionalizadas, a partir de uma racionalidade técnica que inventa um espaço de desenvolvimento organizado/desorganizado, conforme lógicas externas e estranhas ao local. Um espaço de expropriação e de violência contra as populações locais: indígenas, camponeses, pescadores, ribeirinhos, como foi profundamente analisado no livro "O cerco está se fechando", organizado por Jean Hébette em 1991 e de saque e de pilhagem dos recursos naturais, que reforçam as marcas do modelo colonial intensamente presentes, como asseveram Castro (2017) e Malheiro *et al.* (2021).

No contexto do *boom das commodities*, novas práticas extrativas são desenvolvidas, associando uma elevada e uma intensa exploração mineral, uma grande exportação e um baixo processamento e beneficiamento desse recurso, tal como tem ocorrido no novo projeto em curso no complexo do Polo Carajás, no sudeste do Pará, com o Projeto S11D. Esse projeto de exploração de minério de ferro, localizado na Serra Sul de Carajás, amplia a abertura de novas áreas de exploração mineral, de investimentos e de logísticas na região, estabelecendo uma complexa estrutura montada de ferrovia, de estradas, de gasodutos e de portos, fornecendo condições para o desenvolvimento econômico, com políticas e com recursos públicos que viabilizam a exploração e o escoamento do minério de ferro, que abastece o mercado internacional, sobretudo da China (Pinassi e Cruz Neto, 2015; Santos e Moreira, 2018).

A duplicação de 625 km da EFC, a partir de 2010, impôs-se como indispensável para a garantia desse mercado e do desenvolvimento do país, revelando que o PGC assumiu uma dimensão econômica muito maior do que a inicial, e que a participação do Estado é imperiosa para o capital. Hoje, essa ferrovia é duplicada para dar maior sustentação ao transporte de minérios, entretanto, ela não se operacionaliza sem impactos socioambientais, nem sem uma simbiose de relações de poder e de dominação, a partir das quais as estruturas políticas se movimentam, disputam e se conformam. Um exemplo de impactos socioambientais e de articulação política são os licenciamentos ambientais fragmentados, aprovados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), que não consideram

a obra em seu conjunto, apenas em suas partes (Merlino, 2011).

Trata-se, portanto, de um investimento moderno, cuja logística que o assegura promove intensas transformações sociais, econômicas e ambientais na Amazônia, sobretudo na região sul e sudeste paraense, onde se localiza a Província Mineral dos Carajás, maior complexo mineral do país, explorado pela multinacional Vale S/A, detentora do solo e do subsolo do território. A forma de territorialização desse empreendimento, em alianças com o Estado, tem provocado uma migração humana acelerada, levando a um crescimento urbano da cidade de Canaã dos Carajás e à aquisição de terras públicas pela empresa Vale S.A, inclusive de áreas já destinadas a reforma agrária, o que vem provocando, de forma violenta, a retirada dos moradores dessas áreas (Cruz, 2015; Pinassi e Cruz Neto, 2015).

Com o direito ao solo e ao subsolo, a empresa Vale S.A não apenas explora os recursos, mas domina cada "palmo de terra" nessa região, definindo quem nela permanece ou quem dela deve sair para "desafetar a área", garantindo sua finalidade econômica, escoando a produção mineral intensiva, com a articulação de diversos interesses e de atores presentes nessa dinâmica extrativa dos recursos naturais.

Em nível local, os investimentos e a logística alocados na duplicação da EFC e com a instalação do Projeto S11D, contrastam com as condições socioeconômicas dos municípios cortados e impactados pela ferrovia, que apresentam, em sua maioria, Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) abaixo de 0,600 em 2010 e, ainda, uma renda média per capita baixa, como apontam Santos *et al.* (2018). Esses dados poderiam melhorar, considerando os 65% dos royalties que devem ser repassados aos municípios produtores de minério. Porém, a realidade desses municípios parece contradizer o que se pode esperar de benefícios em melhorias das condições de vida dos diversos grupos e das comunidades, que ali se reproduzem em condições precárias, desiguais, sem saneamento básico, sem emprego, sem renda e sem infraestrutura urbana, que sofrem múltiplas formas de violência, além de serem impactados com o impedimento do acesso aos rios, à terra e à floresta.

A Comissão Pastoral da Terra (CPT) revela que os conflitos de terra, em Canaã dos Carajás, por exemplo, têm se aprofundado com o avanço da exploração mineral pela Vale S.A e seu projeto S11D. Segundo a CPT, em seus cadernos de conflitos no campo, no período de 2010 a 2019 ocorreram 31 conflitos, dos quais 23 têm participação dessa empresa contra trabalhadores rurais. Vale ressaltar que nesse intervalo, o ano de 2017 apresentou o maior número de conflitos, 38,71% (CPT, 2020).

Nesse sentido, o processo que se desencadeia com a duplicação da EFC envolve uma dinâmica local e global, com interesses que se articulam com as elites locais – que se beneficiam e se reorganizam – favorecendo a territorialização dos empreendimentos e as práticas de desintegração territorial, reforçando condições de vida degradantes e conflituosas, onde a violência é marcante (Ikeda, 2014; Emmi e Marim, 1996).

Ademais, observa-se, a partir de Canaã dos Carajás, um movimento migratório intenso que contribui também para a

transformação total do território, afetando diretamente a mobilidade das populações, sobretudo de áreas de ocupação rural e de projetos de assentamentos, como é o caso do Palmares II. Com deslocamentos limitados, essa população fica sem poder escoar seus produtos e sem desenvolver suas formas tradicionais de sociabilidade, de relações associativas e de reprodução da vida, precarizando, portanto, suas condições de existência, sendo inclusive excluída da construção do território. Contudo, resistindo a essa exclusão, as populações atingidas pela EFC disputam o território, mantendo-se nas terras ocupadas (Congilio e Moreira, 2017; Castro, 2017).

Em quase 40 anos de exploração dos recursos naturais no sul e no sudeste paraense, a empresa Vale S.A promoveu impactos profundos na região, nos aspectos econômicos, nos sociais e nos ambientais. Do ponto de vista econômico, o PGC colocou o estado do Pará em destaque em divisas nacionais com a mineração, entretanto, elevou a degradação ambiental com a pecuária e com a própria exploração da mineração, já que os rios, o ar e a floresta padecem com o acelerado processo de destruição, anunciados desde o início dos projetos de integração, quando pesquisadores destacavam os efeitos da exploração mineral sem o devido controle ambiental.

Os arranjos econômicos, jurídicos e políticos estruturados na implementação e no desenvolvimento de GPIs nesse território, aceleram a exploração extrativa como estratégia empresarial moderna para a sua apropriação e sua dominação. Assim, nesse processo, o sentido e o significado de território são definidos a partir de seu valor de troca, na medida em que o que importa são os recursos naturais como moeda de troca, que garantem o acúmulo do capital.

Com a duplicação da EFC, as populações rurais, as comunidades tradicionais e seus territórios, cujos sentidos e significados estão ligados à reprodução social da vida, portanto, ligados à terra, aos rios e à floresta, são continuamente desconsiderados pelo empreendimento. Esse aspecto é importante evidenciarmos, pois há a construção de outras lógicas de território e o conflito entre essas lógicas, de troca e de uso, é uma das marcas dos GPIs.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O CLIPA e a EFC são infraestruturas que não somente funcionam como pontos de conexão para as cadeias de valor, mais como elementos integradores de territórios às cadeias de *commodities* energéticas e minerárias, e como infraestruturas de desenvolvimento econômico, sendo, portanto, paradoxalmente, vetores de "integração-desintegração territorial", ao frequentemente desconsiderarem os direitos sociais e humanos das populações locais, gerando conflitos e violências que são parte do cotidiano nos territórios desses GPIs.

Se, a partir dos anos 1990 a política pública de integração está voltada para a abertura comercial intrarregional e extrarregional, nos marcos da internacionalização da economia nos anos 2000 a ênfase é na eliminação de barreiras físico-territoriais,

vistas como obstáculos a competitividade de países latino-americanos, especialmente no que se refere aos produtores e exportadores de produtos intensivos em recursos naturais. Remarca-se que, para isso são implementadas práticas de eliminação de povos e comunidades tradicionais, como também de camponeses – vistos como entraves a expansão das cadeias de valor –, que com o protagonismo do Estado deslocam populações, degradam a natureza e controlam os territórios, quase sempre com o uso da violência.

Não podemos deixar de associar esse modelo de desenvolvimento predatório do conjunto de determinações próprias da fase atual do sistema capitalista de produção, cujas características refletem um conjunto de mudanças na dinâmica das relações econômicas, políticas e sociais, possibilitadas – mas não determinadas – pela revolução tecnológica, sobretudo na informática e nas telecomunicações. Tais mudanças refletem alterações na estrutura histórica econômica e de poder, ao mesmo tempo, uma alteração no próprio modo de vida – de pensar e de agir –, nas concepções de mundo e nas práticas sociais, hoje muito mais voltadas para o consumo desenfreado de bens, mesmo que para a maior parte das populações esse consumo não chegue a se concretizar (Sousa, 2012).

A lógica hegemônica é a do mercado, que transforma tudo em valores de troca, e são esses valores que passam a comandar as relações sociais. Todas as coisas passam a ser vendáveis, causando grandes distorções nas formas de se perceber no mundo e se relacionar com a natureza. Como nos lembra Leandro Konder (2002), valores intrinsecamente qualitativos – fundamentais para as convicções duradouras, que nos permitem orientar a vida em sociedade – são trocados por valores quantificados, sempre relativos e conjunturais, a depender dos interesses do mercado.

No Brasil, como observado por Brandão (2019), foram vários os investimentos público-privados em grandes projetos de infraestrutura, que buscaram atender à demanda crescente dos mercados interno e externo, e pode-se dizer que também aos interesses geopolíticos do Estado e de corporações empresariais, ao mesmo tempo em que excluíram os grupos sociais e as populações dos territórios selecionados para os projetos de integração físico-territorial.

Os projetos CLIPA e EFC/PGC, aqui estudados, são exemplos de um processo permanente de destruição social e ambiental que se conforma no território de diversas formas. Além desses casos, podemos lembrar os de Mariana e Brumadinho em Minas Gerais, e o de Barcarena, no Pará, para citar alguns. Vale destacar, que nesses territórios emergem resistências que denunciam as ameaças à existência social, pois os empreendimentos de des-envolvimento, como consideram Malheiro *et al.* (2021), objetivam a reprodução do capital, com sua desenfreada tendência em transformar em capital os bens da natureza, prescindindo de políticas de proteção. A resistência de povos indígenas, de comunidades camponesas, de quilombolas e de pescadores é fundamental no sentido de denunciar e pressionar o Estado a fim de garantir proteção social e ambiental, embora a realidade ainda

seja de devastação de formas de vida, da cultura e da própria natureza, com poucos mecanismos efetivos de controle social frente ao *lobby* das grandes corporações.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGB – Associação dos Geógrafos Brasileiros. 2011. *Relatório dos Impactos Socioambientais do Complexo Industrial-Portuário do Açú*. Disponível em: http://www.agb.org.br/documentos/Relatorio_dos_Impactos%20socioambientais_do_Complexo_Portuario_do_Acu_AGB_14092011.pdf. Acesso em: 29/08/2021.
- ARAÚJO, T. B. de. 1999. Brasil nos anos noventa: opção estratégica e dinâmica territorial. *Estudos urbanos e regionais*, n. 2, p. 9-24. DOI: <http://dx.doi.org/10.22296/2317-1529.2000n2p9>.
- BARCELOS, E. (coord.). 2013. O projeto Minas-Rio e seus impactos socioambientais: olhares desde a perspectiva dos atingidos. Relatório Preliminar. Minas Gerais – Rio de Janeiro. Disponível em: <https://agburban.files.wordpress.com/2014/03/dossic3aa-minas-rio-final.pdf>
- BENEVIDES-GUIMARÃES, R. M. A. 2021. *Proteção Social para preservação de "modos de vida": o caso dos atingidos pelo Porto do Açú em contexto de conflitos sociais no norte do estado do Rio de Janeiro*. Campos dos Goytacazes, RJ. Tese de doutorado. Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, UENF, 241 p.
- BENEVIDES-GUIMARÃES; R. M. A.; PEDLOWSKI, M. A.; TERRA, D. C. T. 2019. Dependência e expropriação estatal de terras no contexto neodesenvolvimentista/neoextrativista: implicações para a reprodução das comunidades afetadas pelo mineroduto Minas-Rio e o Complexo Portuário do Açú. *DMA – Desenvolvimento e Meio Ambiente*, v. 51, p. 180-201. DOI: <http://dx.doi.org/10.5380/dma.v51i0.60670>.
- BORGES, F. 2011. O papel do Brasil na integração Sul-americana nos governos de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) e de Luiz Inácio "Lula" da Silva (2003-2010): um balanço comparativo. *Geopolítica(s)*, v. 2, n. 2, p. 209-231. DOI: http://dx.doi.org/10.5209/rev_GEOP.2011.v2.n2.36800.
- BRANDÃO, C. A. 2019. Mudanças produtivas e econômicas e reconfiguração territorial no Brasil no início do século XXI. *Rev. Bras. Est. Urbanos Regionais*, v. 21, n. 2, p. 258-279. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2019v21n2p258>
- CASTRO, J. A. de. 2020. Bem-estar social dos brasileiros e a pandemia do coronavírus: ruim e vai ficar pior. In: CASTRO, D.; SENO, D. D.; POCHMANN, M. *Capitalismo e a Covid-19: um debate urgente*. São Paulo, maio, p. 56-64. Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2020/05/LIVRO.CapitalismoxCovid19.pdf>. Acesso em: 10/12/2021.
- CANO, W. A. 2012. A desindustrialização no Brasil. *Economia e Sociedade*. Campinas, São Paulo, v. 21, n. 4, p. 831-851. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-06182012000400006>
- CASTRO, E; MOURA, E; MAIA, M. 1995. *Industrialização e grandes projetos: desorganização e reorganização do espaço*. Belém: EdUFPA. 410 p.
- CASTRO, E. M. R de. 2017. Amazônia na Encruzilhada: Saque Colonial e Lutas De Resistência. In: _____. *Territórios em transformação na Amazônia – saberes, rupturas e resistências*. Belém: NAEA, p. 19-48. 408 p.
- COELHO, M. C. N.; COTA, R. G. (Orgs.). 1997. *10 anos da estrada de ferro Carajás*. Belém: NAEA/UFPA. 356 p.
- CONGILIO, C. R; MOREIRA, E. S. 2017. La Resistencia A Los Grandes Proyectos De Explotación De Hierro En El Sudeste Paraense. In: Mariano Feliz; Christian Torno. (Org.). *El neodesarrollo en debate: crisis, transición y alternativas*. 1ed. Buenos Aires – Argentina: El Colectivo, v. 1, p. 77-92. 144 p.
- COMISSÃO PASTORAL DA TERRA. 2020. *Conflitos no campo 2010-2019*. Centro de Documentação Dom Tomás Balduino. Goiás. Disponível em <https://www.cptnacional.org.br/index.php/publicacoes-2/conflitos-no-campo-brasil>. Acesso em: 10/07/2021.
- CRUZ, J. L. V. da; TERRA, D. C. T. 2020. Petróleo e Porto no norte do estado do Rio de Janeiro, Brasil. *Revista EURE – Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, v. 46, n. 139, p. 189-208. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000300189>
- CRUZ, T. M. da. 2015. *Mineração e Campesinato em Canaã dos Carajás: o avanço cruel do capital no sudeste paraense*. Marabá, PA. Tese de Mestrado. Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Unifesspa, 106 p.
- EMMI, M. F.; MARIN, R. E. A. 1996. Crise e rearticulação das oligarquias no Pará. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, n. 40, p. 51-68. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v0i40p51-68>
- ESCHER, F. 2018. *O "efeito China" na economia e na agricultura do Brasil*. Disponível em: <https://sul21.com.br/colunascoluna-do-gepa-d/2018/01/o-efeito-china-na-economia-e-na-agricultura-do-brasil/> Acesso em: 03/08/2021.
- GUDYNAS, E. 2009. Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo. Contextos y demandas bajo el progresismo sudamericano actual. In: CAAP y CLAES. *Extractivismo, política y sociedad*, Quito, p. 187-225.
- HALL, A. L. 1991. *Amazônia, Desenvolvimento Para Quem? Desmatamento e Conflito Social no Programa Grande Carajás*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. 300 p.
- HEBÉTTE, J. 2004. *Cruzando a Fronteira: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia*. Belém: UFPA.V.III. 363 p.
- HÉBETTE, J. (Org.). 1991. *O cerco está se fechando*. Rio de Janeiro: Vozes. 347 p.
- KONDER, Leandro. 2002. *A questão da Ideologia*. São Paulo, Companhia das Letras. 277 p.
- MALHEIRO, B. et al. 2021. Das ruínas da colonização às marcas da colonialidade: a formação moderno-colonial amazônica. In: *Horizontes amazônicos: para repensar o Brasil e o mundo*. 1.ed. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo; Expressão Popular, p. 81-138. 288 p.
- MANZI, R. H. D. 2016. O fim do superciclo das commodities internacionais e seus reflexos na economia brasileira. *Conjuntura Internacional*. Belo Horizonte, v.13 n.1, p. 36 - 43. DOI: <https://doi.org/10.5752/P.1809-6182.2016v13n1p36>
- MERLINO, T. 2011. Vale duplica ferrovia e multiplica violações no Maranhão e Pará. *Revista Caros Amigos*, (177), p. 10-15. Disponível em <https://uc.socioambiental.org/noticia/109774>, Acesso em: 02/08/2021.
- MESQUITA, C. 2019. Cabral confessa propina de Eike para desapropriar terras e construir o Porto do Açú. *Brasil de Fato*, Rio de Janeiro. Disponível em <https://www.brasildefatorj.com.br/2019/02/28/sergio-cabral-confessa-propina-de-eike-batista-para-construir-porto-do-acu-rj>. Acesso em: 16/06/2021.
- MONIÉ, F. 2016. Análise geopolítica dos conflitos territoriais na área de influência do complexo portuário e industrial do Açú – São João da Barra, RJ. *Cadernos do Desenvolvimento Fluminense*, n. 9, p. 69-83. DOI: <https://doi.org/10.12957/cdf.2015.28865>
- MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. do S. C. 2006. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *RAP – Rev. Administração Pública* [online], v. 40, n. 6, p. 975-995. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0034-76122006000600003>
- NASCIMENTO, L. 2019. Contrato de Porto do Açú deve gerar 13,5 mil empregos, diz ministro. *Agência Brasil*. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-02/contrato-de-porto-do-acu-deve-gerar-135-mil-empregos-diz-ministro>. Acesso em: 02/06/2021.

- PEDLOWSKI, M. A. 2013. When the State Becomes the Land Grabber: Violence and Dispossession in the Name of 'Development' in Brazil. *Journal of Latin American Geography*, v. 12, n. 3, p. 91-111. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/257345777_When_the_State_Becomes_the_Land_Grabber_Violence_and_Dispossession_in_the_Name_of_'Development'_in_Brazil. Acesso em: 18/08/2021.
- PINASSI M. O.; CRUZ NETO. R. da. 2015. A mineração e a lógica da produção destrutiva na Amazônia. *Iguana Reflexão Amazônica*, n. 1, p. 80-99.
- PINTO, L. 1982. *Carajás, o ataque ao coração da Amazônia*. Belém: Editora Marco Zero e Studio Alfa Fotoletra e Editora. 182 p.
- PORTO DO AÇU. 2019. *Fazendo negócios no Complexo do Porto do Açú*. Disponível em: https://portodoacu.com.br/wp-content/uploads/2019/03/Fazendo-Neg%C3%B3cios-no-Complexo-do-Porto-do-A%C3%A7u_-WEB.pdf, Acesso em: 30/07/2021.
- PORTO DO AÇU. 2020. *Açú petróleo dobra volume de exportação com a Petrobras*. Disponível em: <https://portodoacu.com.br/acu-petroleo-dobra-volume-de-exportacao-com-petrobras/>. Acesso em 02/08/2021.
- QUINTSLR, S. 2014. Desenvolvimento e escalas de conflito ambiental: o caso do Complexo Logístico-Industrial do Porto do Açú em São João da Barra (RJ). *Cadernos do Desenvolvimento Fluminense*, Rio de Janeiro, n. 4, p. 116-140. DOI: <https://doi.org/10.12957/cdf.2014.11538>
- RAFFESTIN, Claude. 1993. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo: Ática. 136 p.
- RANGEL, H. C. 2020. *O Complexo Portuário do Açú e suas relações industriais e comerciais em municípios selecionados do norte fluminense*. Campos dos Goytacazes, RJ. Tese de Doutorado. Universidade Cândido Mendes, 178 p.
- SANTOS, J. F. dos *et al.* 2018. Redes sociais ao longo da Estrada de Ferro Carajás na Amazônia Oriental. *Revista Finisterra*, LIII, n. 109, pp. 149-166. DOI: <https://doi.org/10.18055/Finis11783>
- SANTOS, A. A. S.; MOREIRA, E. S. 2018. Mineração e Conflitos Agrários em Canaã dos Carajás/Pará. *Anais do 42º Encontro Anual da Anpocs*, de 22 a 26 de outubro de 2018. Caxambu/MG. Editora Anpocs, p. 1-31. Disponível em <https://www.anpocs.com/index.php/encontros/papers/42-encontro-anual-da-anpocs/gt-31/gt06-15>. Acesso em: 08/07/2021.
- SERRA, R. V. TERRA, D. C. T. 2006. Notas sobre a região petro-rentista da Bacia de Campos. In: CARVALHO, A. M.; TOTTI, M. E. F. (orgs). *Formação histórica e econômica do Norte Fluminense*. Rio de Janeiro: Gramond, p. 275-307.
- SOUSA, A. L. 2003. *Reforma do Estado e da Educação no Brasil: crítica à opção preferencial pela mercantilização do ensino*. São Carlos, SP. Tese de doutorado. Universidade Federal de São Carlos/UFSCar.
- TCE – RJ – TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. 2019. Estudos socioeconômicos - municípios do estado do Rio de Janeiro – São João da Barra, p. 1-131.
- TRINDADE, J. R. B. 2014. *Seis décadas de intervenção estatal na Amazônia: a SPEVEA, auge e crise do ciclo ideológico do desenvolvimentismo brasileiro*. Belém: PAKA-TATU. 204 p.
- VAINER, C. 2007. Planejamento territorial e projeto nacional: os desafios da fragmentação. *Rev. Bras. Est. Urbanos Regionais*, v. 9, n. 1, p. 9-23. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2007v9n1p9>.
- VALE. *A Vale no Pará*. Relatório regional 2015. 2016. Disponível em: http://www.vale.com/brasil/PT/initiatives/environmental-social/iniciativas-sociais-para/Documents/Relatorio_Vale_Para_2016.pdf. Acesso em 10/11/2019.

Submetido: 26/02/2022
Aceite: 25/01/2023