

## DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO TAPAJÓS: UM OLHAR SOB O CENÁRIO SOCIOECONÔMICO NA REGIÃO DE INTEGRAÇÃO DO TAPAJÓS

*Tapajos's Regional Development:  
A Look under the Scenario Socioeconomic of the Tapajós Integration Region*

Eliana Souza Machado Schuber<sup>1</sup>  
Sérgio Cardoso de Moraes<sup>2</sup>

**RESUMO:** Entende-se que o conceito de desenvolvimento extrapola a dimensão econômica, e deve ser entendido como uma questão sócio-espacial, somado a fatores econômicos, qualidade de vida (saúde) e meio ambiente. Na fronteira amazônica, esse conceito, está associado à forma que a população ocupou o território imbricado à exploração dos recursos naturais, políticas públicas intervencionistas e por ações da iniciativa privada. Nesse sentido, percebe-se que a questão urbana na Amazônia está associada a padrões e tendências específicas, derivadas da diversidade de interesses e de agentes que fomentaram a produção do espaço regional urbano. Atualmente, a inserção de grandes projetos de investimentos, destacando-se os projetos hidrelétricos da bacia do Rio do Tapajós e os projetos logísticos de nova rota de escoamento da produção de grãos da região Centro-Oeste do país, promove transformações profundas na região de integração do Tapajós. Esses empreendimentos tendem a aumentar as pressões sobre os ambientes conservados da região e sobre o ambiente urbano estabelecido, de forma que as perdas se multiplicam em passivos cujos ônus recaem sobre a sociedade de modo geral. Com o objetivo de revelar algumas diferenciações internas do espaço urbano amazônico, se pretende nesse artigo, apresentar percepções do atual cenário socioeconômico e seus conflitos.

**Palavras-Chaves:** Desenvolvimento Local; Urbanização na Amazônia; Região de Integração do Tapajós

**ABSTRACT:** The concept of development goes beyond the economic dimension, and should be understood as a socio-spatial issue, coupled with economic factors, quality of life (health) and the environment. On the Amazon frontier, this concept is associated with the form that people occupied the territory interwoven with the exploitation natural resources, interventionist public policies and private sector initiatives. Thus, it is perceived that the urban question in the Amazon is associated with specific patterns and trends derived from the diversity of interests and agents that encouraged the production of urban regional space. The Tapajós Integrated Region is experiencing important and interesting times due to large projects planned within its territory, especially hydropower projects associated with the Tapajós River and the logistics of transporting grain products from the Brazilian Midwest region. These projects tend to increase pressure on the preserved environments in the region and the established urban environment, with any mistakes potentially having consequences, the burden from which falls on the society in general. This article aims to reveal some of the internal differences within the Amazon region's urban spaces, presenting perceptions from the current socioeconomic conditions and conflicts.

**Keywords:** Local Development; Amazon Urbanization; The Tapajós Integration Region

**JEL:** O180

<sup>1</sup> Arquiteta Urbanista. Doutora em Desenvolvimento Socioambiental pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará. Professora do Instituto Federal do Estado do Pará, Campus Itaituba. eliana.machado@ifpa.edu.br

<sup>2</sup> Sociólogo. Doutor em Educação pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Diretor Geral do Núcleo de Meio Ambiente da Universidade Federal do Pará. scmoraes@ufpa.br

## 1. INTRODUÇÃO

O conceito de desenvolvimento, por muito tempo, foi sinônimo de crescimento econômico, associando-se a renda *per capita* da população, o Produto Interno Bruto (PIB), ou então pela concentração de estruturas/equipamentos (fábricas, barragens, escolas, tratores, rodovias e outras). Todavia, essa visão já está ultrapassada, uma vez que o desenvolvimento se relaciona a um campo conceitual muito mais amplo e complexo, vinculado a visão sócio espacial, articulando índices da economia, da saúde, de qualidade de vida e do meio ambiente. “O desenvolvimento é, nos seus termos mais simples, um processo de mudança para melhor, um processo incessante de busca de mais justiça social e melhor qualidade de vida para o maior número possível de pessoas” (Souza, 2007. p. 100).

A Fronteira Amazônica, enquanto um espaço dinâmico e contraditório, só pode ser conceituada, a partir da inserção do Brasil na visão do capitalismo global, onde o espaço é subordinado ao Estado que detém a função de controle, hierarquização e regulação. A diferenciação da condição de fronteira não é o espaço físico, mas sim, o espaço social, político e valorativo que se produz. Portanto, a fronteira é um espaço dinâmico, incorporado ao espaço global, ainda não plenamente estruturado, onde as relações e as práticas não assumem o grau de cristalização comum em outras circunstâncias, que proporciona novas realidades com alto potencial político, gerador de alternativas de manobras das forças sociais e projeções para o futuro (BECKER, 1988, p.66-67).

Nesse sentido, a ocupação na Amazônia teve como motivação dominante, desde o início da colonização até hoje, o padrão econômico voltado para a exportação, através da demanda derivada (valorização momentânea de produtos no mercado internacional), seguidos de longos períodos de estagnação e de decadência. Segundo Becker (2005), esse padrão econômico está associado a duas características básicas da ocupação regional: por um lado à ocupação a partir de iniciativas externas de caráter econômico, que não proporcionou uma base econômica e estabilidade populacional; como também a Geopolítica, relacionada ao controle de extenso território através de intervenções estatais em locais estratégicos ao longo dos anos.

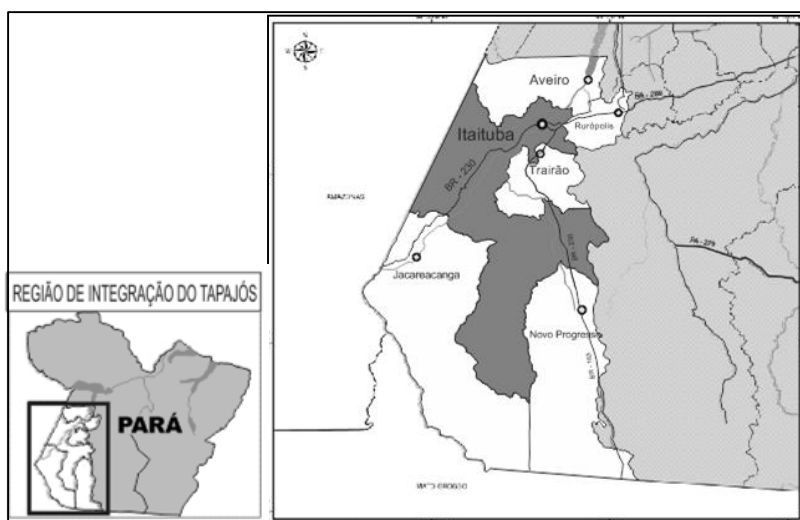
A diversidade de interesses e de agentes que compõe e produzem o espaço interno na Amazônia, diferencia os padrões e tendências da trajetória das cidades e do urbano, se comparadas às demais regiões do Brasil, principalmente em função da forte mobilidade da população em busca das oportunidades de trabalho, que ocasiona o fluxo e refluxo de imigrantes característico da região. A urbanização determina o modo de produção desse espaço regional, sendo o elemento organizador do sistema de povoamento, que define sua estrutura, seu conteúdo e sua evolução atual (MACHADO, 1999; CORREA, 2000). Assim, as cidades na Amazônia se revelam como um complexo espaço socioeconômico e cultural, cujas diferenças são provenientes

da história do lugar e das relações sociais estabelecidas ao longo dos anos (CASTRO, 2009, p. 26).

Portanto, o desenvolvimento urbano na Amazônia está associado à forma de ocupação desse território a partir da exploração dos recursos naturais, que ao longo dos anos, foi intensificado por estratégias de desenvolvimento territoriais implantadas pelo governo federal com uma visão exógena do território, verificando-se o desenvolvimento espacialmente exclusivo e ambientalmente predatório. Assim, a urbanização na Amazônia deve ser analisada em contextos locais específicos, uma vez que a diversidade existente de processos inviabiliza seu entendimento segundo um único princípio mestre, além de não se enquadrar completamente a nenhum modelo pré-estabelecido de transição urbana (BROWDER; GODFREY, 2006).

A Região de Integração (RI) Tapajós, localizada no sudoeste do Estado do Pará, próximo do limite com o estado do Amazonas, apresentada na figura 01, é formada por seis municípios: Aveiro, Itaituba, Jacareacanga, Novo Progresso, Rurópolis e Trairão, totalizando uma área de 189.592 km<sup>2</sup>, aproximadamente 15% do território paraense. A RI Tapajós é considerada estratégica no plano de desenvolvimento nacional em função do seu potencial energético e localização privilegiada em relação à nova rota de exportação da produção agrícola (graneleira) do centro-oeste do país.

**Figura 1: Mapa de Localização da RI Tapajós, com destaque no município de Itaituba**



Fonte: IBGE, 2008/ IDESP, 2012 (editado pelos autores)

É uma região de floresta amazônica, com forte presença de unidades de conservação<sup>3</sup> e terras indígenas, que somadas, representam 64,19% de sua

<sup>3</sup> Conforme estabelecido na Lei nº 9.985/00, as Unidades de Conservação são definidas como: "Espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituídos

área total. Possui três eixos principais de circulação: o Rio Tapajós, a BR-163 (Rodovia Cuiabá-Santarém) e a BR-230 (Rodovia Transamazônica), que influenciam fortemente na formação e ocupação dessa área.

O aproveitamento hidrelétrico, previsto na RI Tapajós, denominado Complexo Hidrelétrico da Bacia do Tapajós (Eletrobrás) composto por: AHE São Luiz do Tapajós (8.040 MW); AHE Jatobá (2.338 MW) e AHE Chacorão (3.336 MW) no rio Tapajós; Cachoeira do Caí (802 MW); Jamanxim (881 MW); Cachoeira dos Patos (528 MW) e Jardim do Ouro (227 MW) no rio Jamanxim. Esse complexo hidrelétrico está inserido no Plano Decenal de Expansão de Energia - PDE 202, e está sendo considerado como uma das maiores obras de investimento do governo federal na atualidade, totalizando 14.245 MW de capacidade instalada. Na perspectiva do governo federal, essas obras objetivam ajudar garantir a sustentabilidade energética do país e são consideradas estratégicas, prioritárias e de interesse público. Dessa forma, justifica a construção desse empreendimento mesmo frente aos impactos ambientais e sociais previstos.

O Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Aproveitamento Hidrelétrico São Luiz do Tapajós, já foram concluídos e protocolados no IBAMA e a audiência pública prevista para final do ano de 2014, foi prorrogada para o início do ano de 2015. Este fato indica que a maior usina prevista no Complexo Tapajós provavelmente terá suas obras iniciadas no próximo ano. O EIA/RIMA da hidrelétrica de Jatobá já está em fase de conclusão. Segundo o PDE 2021 estas duas usinas, entrarão em funcionamento em 2018 e 2019, respectivamente.

O AHE São Luiz do Tapajós está localizado no rio Tapajós, a cerca de 330 quilômetros da sua foz no rio Amazonas. Abrange áreas pertencentes aos municípios de Itaituba e Trairão.

Outros empreendimentos que exercem forte influência na RI Tapajós estão associados aos projetos logísticos de novas possibilidades de rotas para escoamento da produção agrícola da região Centro-Oeste do país. Estes projetos têm como prioridades o asfaltamento da Rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém) e a construção das Estações de Transbordo de Carga (ETC) localizadas no município de Itaituba, que permitirão o uso de transporte multimodal, via a integração do sistema rodoviário com o hidroviário. As ETC's servem para transferir a carga rodoviária para a hidroviária, que seguirão através de barcas até os principais portos exportadores de grãos no norte do país como o da Cargill, em Santarém; Terminal Portuário Granelero (TPG), em Barcarena e o Porto de Santana, no estado do Amapá.

Ressalta-se ainda que a implantação de grandes projetos de investimentos reflete em transformações profundas nas regiões, principalmente vinculadas as formas de uso e ocupação do território, o modo de vida das populações locais, os vínculos entre as cidades, repercutindo diretamente nos

---

pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção" (BRASIL, 2000).

circuitos de acumulação e de desenvolvimento historicamente construídos, redefinindo a realidade regional.

Diante o exposto, esse artigo apresentará, de forma resumida, uma análise sobre os principais atores econômicos, políticos e sociais sucedidos ao longo dos anos, para entender a lógica que estruturaram a formação de uma rede urbana na RI Tapajós, onde o foco está no entendimento dos conflitos socioeconômicos existentes e que poderão ser agravados e/ou multiplicados na implantação desses grandes projetos previstos para a região.

## 2. CONTEXTO HISTÓRICO DA URBANIZAÇÃO DA AMAZÔNIA

A ocupação inicial da região Amazônica pela colonização portuguesa constituiu-se através dos principais rios da região, destinada à conquista e estabelecimento de novos territórios associados à organização de interesses econômicos. A construção de fortes e a criação de aldeias missionárias, em lugares estrategicamente relevantes, organizados para a extração e comércio de especiarias, conhecidas como “drogas do sertão”, proporcionou a formação da rede urbana embrionária que desempenhou importante papel na organização inicial do espaço, através da circulação de mercadorias à cidade de Belém, de onde seguia para Portugal (CORREA, 1987; CASTRO, 2009).

O impulso inicial à urbanização na Amazônia é atribuído à economia da borracha, que teve sua fase de expansão no período compreendido entre os anos de 1850 a 1920, considerando que a extensa cadeia comercial de exportação da borracha associada à importação de bens de consumo proporcionou o desenvolvimento de uma forma urbana mais complexa nos vales amazônicos (MACHADO, 1999). A conexão entre as cidades, vilas e vilarejos dependiam exclusivamente do transporte fluvial. Segundo Castro (2009), os fluxos econômicos, característicos do extrativismo da borracha, marcaram o momento mais importante da formação da rede urbana na Amazônia, onde a produção ocorria nos seringais e o comércio nas cidades.

Após o ano de 1910, a decadência do extrativismo da borracha devido a concorrência dos modernos seringais do sudeste asiático e conseqüente depreciação da cotação da borracha no mercado internacional, refletiu na rede urbana estabelecida, tanto pelo refluxo populacional, como pela relativa independência que os seringais adquiriram a partir do desenvolvimento da agricultura de subsistência, passando a não mais depender exclusivamente da vida comercial das cidades (CORREA, 1987). Fato este que estimulou um processo de auto-organização através da exploração dos recursos locais e a redução no ritmo de trocas entre as aglomerações, justificando a “relativa estabilidade da estrutura de povoamento nas décadas seguintes” (MACHADO, 1999, p. 5).

O final da década de 1950 marca o início do desenvolvimento do extrativismo mineral (ouro, cassiterita e pedras preciosas), transformando-se na base econômica de alguns centros regionais através da abertura dos primeiros garimpos, inicialmente caracterizados como atividade extrativista manual, aproveitando a mão de obra deslocada da então decadente economia da borracha (MONTEIRO, 2005). Esse cenário logo atraiu o olhar do capital internacional que instalou grandes polos industriais de exploração mineral, refletindo profundas mudanças econômicas e urbanas por toda região Amazônica, principalmente com a formação de “ilhas” que intensificaram a segregação do espaço regional.

É importante entender que a complexidade do processo de urbanização da Amazônia não está associada somente a exploração de recursos naturais. Para tanto, é necessário também analisar as políticas federais destinadas a região, principalmente a partir de meados do século XX, onde os objetivos declarados frequentemente foram contrastados de seus resultados, além das relações de poder que se territorializam e do seu contexto patrimonialista oculto, apontando privilégios da ação estatal para segmentos sociais específicos, exógenos aos interesses coletivos locais.

Conforme Becker (1990), no período entre 1960-1980, a ação estatal na Amazônia teve como base o paradigma da economia de fronteira, onde o crescimento econômico ocorre a partir de incorporação de terras e na exploração dos recursos naturais percebidos como inesgotáveis. As preocupações políticas do pós-guerra e os princípios ideológicos da Integração Nacional nortearam vários programas governamentais de planejamento do desenvolvimento regional, de caráter exógeno, que repercutiram intensamente na rede urbana pré-estabelecida, principalmente no Estado do Pará.

A implantação das rodovias Belém-Brasília e Brasília-Acre, no governo de Juscelino Kubistchek (1958), marcou o início das ações intervencionistas governamentais efetivas na região Amazônica, repercutindo no aumento da migração. Porém, o planejamento efetivo da região teve início entre os anos de 1966 a 1985, quando o Estado implantou um projeto geopolítico para intensificar a modernidade territorial e social do país. O discurso voltado no combate à cobiça internacional sobre a Região Amazônica, à proteção de fronteiras e o bloqueio às vulnerabilidades territoriais, justificou a urgência em promover o seu rápido povoamento.

Dessa forma, a Amazônia foi intensamente afetada por um conjunto de programas e projetos governamentais, uma vez que sua ocupação foi considerada prioritária em termos estratégicos da exploração econômica, devido tanto à riqueza de seus recursos naturais, como também por questões territoriais (grande extensão associada a baixas densidades demográficas). Segundo Becker (1999), a implantação da *malha programada*, de modo rápido e violento, configurou a região como grande fronteira de recursos naturais na visão nacional e internacional, onde o elemento regional foi tratado de forma artificial e os

benefícios gerados foram excluídos da grande parcela da população local, particularmente nas cidades, onde viviam em “condições de extrema pobreza”.

Entende-se que a estratégia principal do desenvolvimento da fronteira amazônica foi o fomento do crescimento econômico nacional através da exploração dos recursos naturais regionais voltados a exportação, onde se tem a “fronteira urbana” como base logística para a rápida ocupação e expansão de várias atividades, através dos eixos rodoviários. Tornando o centro urbano a condição chave do ordenamento territorial e social, pois localizam os dispositivos espaciais básicos da produção do espaço social, *locus* da articulação entre o Estado e a sociedade local (BECKER, 1988).

Portanto, o histórico da ação planejada pelo Estado na Amazônia demonstra que os planos federais têm priorizado largamente o crescimento econômico em detrimento do desenvolvimento social, resultando no aumento da pressão sobre os recursos naturais, no acirramento de conflitos sociais, além da reiteração de desequilíbrios socioeconômicos (CASTRO, 2001).

Outra questão com forte impacto sobre o desenvolvimento das regiões urbanas está associada à origem das principais correntes imigratórias para a Amazônia, no período pós-1960, provenientes dos estados do Nordeste e do Sul do Brasil, que possuem um conjunto de fatores que as distinguem: “os hábitos, a alimentação, a composição étnica, a filiação religiosa, as conexões políticas, o grau de escolaridade e de expectativas de qualidade de vida, a familiaridade com o modo de vida urbano, etc.” (MACHADO, 1999). Este fato teve grande influência na conformação do espaço urbano, refletindo em profundas diferenciações nos padrões de ocupação e evolução urbana.

Na década de 1990, iniciou na Amazônia uma tendência ao esgotamento do sentido de “fronteira móvel<sup>4</sup>” (BECKER, 2005, p.80-82). Assim, as frentes de expansão apresentaram novos sentidos: passaram a ser comandadas por madeireiras, pecuaristas e “sojeiros” já instalados na região, promovidas principalmente com recursos próprios, e não mais subsidiada pelo governo federal. O comando das frentes passou para o âmbito regional e a migração dominante passou a ser intra-regional e, sobretudo rural-urbana. Surgindo assim, confronto entre a expansão da agroindústria da soja, da pecuária, assim como da exploração da madeira e o uso conservacionista da floresta, defendido pela produção familiar, pelos ambientalistas e por diversas categorias de cientistas.

Becker (2005, p.80-83) ao considerar essa nova feição da fronteira e os avanços regionais em termos econômicos, sociais e políticos, defende que atualmente, a Amazônia é uma região no sistema espacial nacional, que possui dinâmica própria, com estrutura produtiva e múltiplos projetos de diferentes atores. Portanto, não é mais uma área de expansão da “fronteira móvel”, guiada apenas por forças exógenas nacionais ou internacionais. A fronteira é um conceito espaço-temporal, que se expande ou se retrai em função da conjuntura

<sup>4</sup> Becker (2005, p.80) define fronteira móvel como fronteira de expansão econômica e demográfica no território.

econômica e política, sendo assim, um elemento estrutural do crescimento econômico no Brasil.

Em 2003, houve uma importante mudança no cenário político federal, a partir da ascensão na presidência do Brasil, de uma coligação partidária liderada pelo Partido dos Trabalhadores (PT) com programa de governo de linha progressista, gerando expectativas em torno de uma nova abordagem do território para efeito de planejamento regional e urbano. Dessa forma, várias políticas, planos e estudos territoriais foram desenvolvidos por diferentes setores do governo, focados na totalidade do território nacional considerando a realidade, diversidade e potencial dos municípios brasileiros, ensejando a participação da sociedade civil (LEITÃO, 2009).

No entanto, esses documentos não foram considerados de fato nas ações de planejamento de ações do governo federal, como verifica-se nos Planos Plurianuais (PPAs) e nos principais programas de desenvolvimento elaborados até então.

As ações do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, lançado em 2007, com intuito de estimular o crescimento da economia do país, associando investimentos em infraestrutura a ações institucionais, marcou o ápice do processo de desconstituição das iniciativas de planejamento territorial desenvolvido nas gestões do governo do PT, uma vez que as ações ocorreram em revelia do exercício de planejamento realizado pelos distintos setores de governo (LEITÃO, 2009).

Por outro lado, destaca-se que a recuperação dos investimentos públicos em infraestrutura através do PAC, após pelo menos duas décadas de estagnação, provocaram efeitos de elevação das taxas de crescimento econômico no país, porém, esses investimentos não garantem por si só as condições para um crescimento econômico sustentado, conforme discurso presente no PAC.

Contudo, a falta de coordenação entre os setores do governo federal, os embates políticos travados em torno de distintas visões sobre o desenvolvimento territorial para o país, a desconstituição de iniciativas de planejamento, a reprodução de discursos que não se traduzem em ações concretas, reiteram as contradições históricas do desenvolvimento territorial no país, que ocorre de forma seletiva, concentrada e desigual, reforçando a predominância de interesses privados no ordenamento das atividades econômicas e na estruturação espacial no país.

### **3. CENÁRIO SOCIOECONÔMICO DA RI TAPAJÓS**

O processo de ocupação da RI Tapajós iniciou a partir da colonização portuguesa no Rio Tapajós, estabelecida nos municípios de Aveiro e Itaituba, respectivamente nos séculos XVIII e XIX, associados inicialmente à extração e



comércio das “drogas do sertão”, missões religiosas e posteriormente à economia da borracha.

A partir da década de 1960, a descoberta de inúmeras jazidas auríferas transformou profundamente a região, através da dinâmica imposta pela atividade garimpeira, exercendo influência principalmente nos municípios de Itaituba, Novo Progresso e Jacareacanga. Compondo um universo multidimensional, pois abrange diversos atores sociais que alteraram a forma de organização de trabalho conforme evolução da atividade e a influência de elementos externos, principalmente decorrentes das oscilações do preço do ouro no mercado internacional.

A mudança estratégica de circulação dos rios para as rodovias, articulada pelo governo federal, definiu o transporte rodoviário como principal eixo articulador do espaço regional, estimulando a interiorização do povoamento por um sistema planejado (colonização oficial) e também espontâneo de ocupação do território. Assim, na década de 1980 foi criado o município de Rurópolis, às margens da BR-230 (Rodovia Transamazônica) e na década de 1990 foram criados os municípios de Jacareacanga, Novo Progresso e Trairão a partir da BR-163 (Rodovia Cuiabá-Santarém), estes originários do desmembramento do município de Itaituba.

A área oficial da Reserva Garimpeira localizada na RI Tapajós (Portaria Ministerial nº 882 de 25.07.1983) totaliza 2.874.500 ha. No entanto, Silva (2001) aponta que a atividade garimpeira extrapola esses limites, ocupando uma área correspondente a 100.000 km<sup>2</sup>, considerada a maior área garimpeira de ouro do mundo, com uma produção real, em média, de 10-12 toneladas por ano. Apesar da existência de jazidas primárias, a exploração de ouro dessa região tradicionalmente se concentrou nos depósitos de ouro secundário (aluvião).

Após quatro décadas do início da atividade garimpeira na RI Tapajós, calcula-se que atualmente ainda existem aproximadamente 2 mil pontos de garimpo, sendo que a maioria destes são irregulares<sup>5</sup>, envolvendo uma mão de obra de quase 50 mil homens. O reaquecimento desta atividade deve-se ao aumento do preço do ouro no mercado internacional no início da década de 2000 que possibilitou a retomada dos trabalhos, diante adoção de técnicas não mais artesanais, associado à utilização de equipamentos pesados que permite a continuidade da exploração de ouro, acessando os depósitos mais profundos.

Observa-se que o crescimento da população da RI Tapajós foi intensificado a partir da década de 1980, considerada a “década áurea da garimpagem”, atingindo certa estabilidade no ano 2000, em função queda do preço do ouro no mercado internacional e conseqüente redução dos fluxos migratórios para a região<sup>6</sup>. Sendo que nesse mesmo ano, observa-se o aumento da concentração populacional em áreas urbanas, que corresponde a 56,11%, do

<sup>5</sup> Aproximadamente, 98% dos garimpos da região são irregulares, considerando às dificuldades do processo de regulamentação, que é oneroso e burocrático.

<sup>6</sup>As crises econômicas sucessivas pelas quais passou o país desde meados da década de 1970 não tiveram, portanto, efeito imediato na imigração para a Amazônia, que só diminuiu a partir do início da década de 1990.



total de habitantes da região<sup>7</sup>, este fato está associado a provável migração de pessoas de zonas rurais aos centros urbanos, bem como advindas de outras regiões (IDESP, 2013, p.9).

Conforme os dados dispostos no documento “Indicadores de qualidade ambiental dos municípios da Região de Integração do Tapajós” (IDESP, 2013), as características básicas da qualidade de vida e infraestrutura na RI Tapajós apresentam-se através da associação da taxa de crescimento populacional aos índices de saneamento básico (água potável, esgotamento sanitário e coleta de lixo domiciliar).

De forma geral, percebe-se que os índices de saneamento básico não acompanharam o crescimento populacional, apresentando-se abaixo da média estadual (que já é muito baixa se comparada à média nacional). Este fato aponta para uma importante fragilidade na RI Tapajós, uma vez que a ausência destes serviços implica diretamente na qualidade de vida da população, ocasionando diversas doenças de veiculação hídrica e a poluição do meio ambiente. Assim, os investimentos públicos sociais não acompanharam o ritmo das transformações da estrutura produtiva da área, agravando-se na medida em que a região, não obstante seu potencial de riqueza, caracteriza-se por uma carência de infra-estrutura pública e pela sua dependência de recursos do Governo Federal.

Em geral, regiões com mais elevado grau de desenvolvimento apresentam menores carências de atendimento de suas populações por serviços de saneamento. Ao mesmo tempo, regiões com melhores coberturas de saneamento têm populações mais saudáveis, o que por si só constitui um indicador de nível de desenvolvimento (HELLER, 1998).

#### **4. REPERCUSSÕES ESPACIAIS E URBANAS DOS PROCESSOS HISTÓRICOS E CONTEMPORÂNEOS EM ITAITUBA**

Considera-se que a cidade de Itaituba é o principal centro urbano da RI Tapajós, concentrando infraestrutura (escolas, hospitais, aeroportos, etc.) assim como instituições/órgãos governamentais (estaduais/ federais) diversos. A economia local está baseada na extração do ouro proveniente da atividade garimpeira, desde o início da década de 1960 até os dias atuais. Mesmo trabalhando na irregularidade, essa atividade é responsável por aproximadamente 70% da renda local.

Dessa forma, a atividade garimpeira dita o ritmo da dinâmica urbana da cidade de Itaituba, considerada modelo da forma que o garimpo se estruturou na fronteira amazônica. Apesar de não ser tipicamente urbana, estabeleceu contornos de um padrão de urbanização específicos, pois todos os subsetores

<sup>7</sup> A população total da RI Tapajós é de 209.531 mil habitantes (IBGE, 2010).

dependentes da renda gerada pelo garimpo se localizam em pólos urbanos, exercendo intenso efeito direto e indireto de urbanização (PEREIRA, 1990). Em outras palavras, nos tempos áureos do garimpo, a cidade prosperou e se expandiu e nos tempos de crise, a retração econômica abalou todos os setores da cidade.

A “década do garimpo” (1980) proporcionou um aumento explosivo na população total do município de Itaituba, de 29.826 habitantes em 1980, para 116.541 habitantes em 1991 (IBGE, Censo 1980/1991). Na análise de Mathis (1999), nessa década, se concretizou a dependência da cidade de Itaituba à atividade garimpeira, com todos os efeitos de um *boom town*, destacando-se: o aumento do custo de vida, a falta de mão de obra disponível na cidade, crescimento desordenado da cidade e o aumento da violência. Mantendo uma vasta infraestrutura de apoio à atividade garimpeira, repleta de “compradores de ouro, lojas, hotéis, bordéis e restaurantes” (MIRANDA *et al.* 1997, p.4).

O núcleo comercial, localizado nas vias próximas à orla do Rio Tapajós: Av. Dr. Hugo de Mendonça e Av. Victor Campos, concentravam os estabelecimentos comerciais, compras de ouro, instituições bancárias, hotéis, farmácias, restaurantes, etc.

No início da década de 1980 muitos garimpeiros começaram a trazer as suas famílias, sob a ótica do “ouro ser infinito no Tapajós”. A partir desse momento, iniciou uma ocupação desordenada às margens do Rio Tapajós, com construção de palafitas em madeira em uma área sensível a alagamentos, hoje conhecida por Vila Caçula. Logo esse espaço tornou-se insuficiente para a construção de tantas residências, direcionando esse fluxo para nova frente de expansão que surgiu na margem direita do trecho urbano da rodovia Transamazônica (BR-230) recém-construída.

Verifica-se que a construção da rodovia Transamazônica, mudou o sentido da expansão urbana, que antes seguia o leito do rio Tapajós. Apresentando mudanças na “fisionomia urbana” com adição de quadras mais regulares e a formação de um novo bairro, conhecido como “cidade alta”. Apesar da inexistência de legislação municipal específica para zoneamento identificando áreas por função ou utilização dos lotes (IDESP, 1977).

A população imigrante, com capital disponível para investimento na atividade garimpeira, em sua maioria proveniente do Estado do Ceará, concentrou-se no comércio na cidade de Itaituba, tanto na área do comércio tradicional, próximo à beira do rio Tapajós, como também na nova área comercial periférica da “cidade alta”. Estes poucos investiram na cidade, uma vez que suas bases (famílias) continuaram no estado de origem.

Nesse sentido, percebe-se que um dos graves problemas da cidade de Itaituba está associado à questão cultural de seus imigrantes. Muitos chegaram à cidade sem perspectivas e aguardavam a “abertura de frente no garimpo” para serem levados para trabalhar “no mato”, estes em sua maioria eram pessoas “leigas, braçais e sem profissão definida”, provenientes principalmente do Estado do Maranhão (SCHUBER, 2013). A flexibilidade locacional associada à atividade

garimpeira, ou seja, ideia de morada transitória “*se não der certo aqui a gente muda para outro lugar*” expressa à visão individualista e de liberdade desses imigrantes garimpeiros. Este fato reflete a ausência da visão coletiva da cidade, percebida no aspecto sujo das ruas e no cuidado e ausência dos equipamentos urbanos de uso coletivo (praças, escolas, parques, etc).

Diante o exposto, durante a década 1980 ocorreram às maiores influências da atividade garimpeira na produção do espaço urbano, principalmente pela forte imigração. A consequente expansão urbana da cidade de Itaituba, através de um ritmo vertiginoso, seguiu formas irregulares e desordenadas, sem qualquer intervenção dos poderes públicos, em se tratando de ordenamento territorial, para receber tamanho aumento populacional. Segundo analisa Gaspar (1990), a expectativa da população pelo “progresso” foi suprimida pelos inúmeros problemas que o aumento populacional “explosivo” trouxe, uma vez que a estrutura da cidade não comportava receber tal contingente populacional, repercutindo graves consequências diretas nas áreas de saúde, educação e segurança pública. A autora aponta ainda que os órgãos de desenvolvimento ali instalados não desempenharam corretamente seus papéis, e o descaso do poder público, contribuía para que o município que extraía tanta riqueza (ouro), contraditoriamente, fosse considerado o mais violento e o mais miserável do país, no período áureo da garimpagem.

A retração da atividade garimpeira ocorrida no início da década de 1990, resultou uma forte crise econômica e social na cidade de Itaituba (MATHIS, 1997). Levando a diversificação da economia local, principalmente no extrativismo madeireiro e na pecuária de corte. Portanto, a economia agrícola atual do oeste do Pará foi fortemente estimulada pelos lucros obtidos nos garimpos, que geralmente direcionou seus lucros em terra, especificamente em fazendas. Tais investimentos, associados aos altos custos de transporte de mercadorias para a região, tem levado a Pecuária, no oeste do Pará, a ser uma atividade lucrativa, que induziu o crescimento econômico (WALKER, 2012).

No início do ano de 2005, a atividade garimpeira tomou novo fôlego devido a crescente valorização das cotações do ouro no mercado internacional. Em 2001 a cotação média foi de US\$273/oz, em 2008, US\$872/oz, em 2010 atingiu a marca de US\$1.300/oz (PNM-2030, 2010). Dessa forma novas perspectivas se abriram para a atividade garimpeira, repercutindo na reabertura de inúmeros garimpos na RI Tapajós. Este fato, somado às questões dos grandes projetos, como: Conclusão do asfaltamento da BR-163 (Santarém-Cuiabá); Construção de terminais de transbordo de carga (grãos) no distrito de Miritituba; e os Estudos de implantação do Complexo Hidrelétrico São Luiz do Tapajós (Eletrobrás), proporcionam uma nova influência na dinâmica urbana da cidade de Itaituba, com o reaquecimento da economia local e uma reconfiguração do espaço urbano.

Nesse contexto, o atual aquecimento no mercado imobiliário e consequente expansão da malha urbana da cidade, se expressa no crescimento do tecido urbano, que predominantemente, vem seguindo o eixo do trecho

urbano da Rodovia Transamazônica (BR-230), nas margens direita e esquerda, através de “invasões” a terrenos públicos e particulares; por construção de residenciais do projeto Minha Casa Minha Vida; e por condomínios (loteamentos) da iniciativa privada de pequeno e médio porte.

Verificam-se muitas obras de melhoramento habitacional, principalmente após incentivos (financiamentos) do governo federal para o setor habitacional, relacionada à alteração do material de construção, antes de madeira e agora em alvenaria. Outro elemento muito presente na imagem urbana atual da cidade são as construções de “vilas habitacionais”, ou seja, pequenos residenciais geralmente com 4 a 6 casas, provenientes de investimento da iniciativa privada. Parte da população que possui rendimentos, provenientes do garimpo, estão investindo na construção de casas para aluguel, já prevendo a chegada de nova massa de imigrantes, provenientes da implantação desses projetos. Nesse sentido também cresce a construção de hotéis e pousadas.

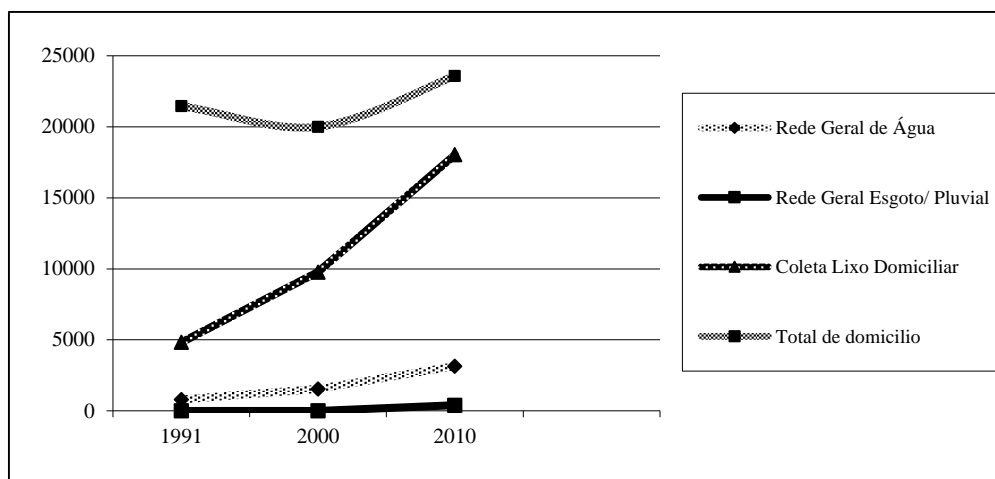
Contudo, o cenário socioeconômico municipal apresenta inúmeras fragilidades, principalmente pelo imenso passivo social, com aproximadamente 30% da população local vivendo abaixo da linha da pobreza, ou seja, a renda per capita equivale  $\frac{1}{4}$  da renda nacional. Soma-se a esse fato o baixo nível de instrução da população (70% da população local não possui instrução) e o alto índice de evasão escolar (34%) (IDESP, 2014).

Esta situação se agrava, analisando novamente os índices de saneamento básico, agora considerando dados municipais. No gráfico da figura 04, percebe-se que no ano 2010 a rede geral de distribuição de água atendia apenas 4,2% dos domicílios totais do município. No entanto, a sensação dos moradores é a inexistência total desse serviço, devido à água distribuída não estar dentro dos padrões de potabilidade aceitáveis, sem tratamento prévio adequado, apresentando aspecto “barrento” e mau cheiro. Dessa forma, até a população com acesso à rede geral de distribuição de água prefere se abastecer da água de poço rasos (cacimba) cavados no próprio terreno, solução adotada pela maioria das residências. Essa alternativa também apresenta risco à saúde da população, uma vez que a maioria dos poços residenciais está contaminada devido à proximidade<sup>8</sup> às fossas negras (em sua maioria do tipo rudimentar), solução adotada devido a inexistência de rede coletora de esgoto sanitário.

Seguindo a análise do gráfico da figura 02, verifica-se que a coleta de lixo domiciliar teve um aumento considerável após o ano 2000. Todavia, a destinação final desse resíduo sólido não é adequada, pois o mesmo é despejado em um terreno sem cuidados básicos relacionados a tratamento e reciclagem, considerado “lixão a céu aberto”, trazendo inúmeros problemas de saúde pública e poluição do meio ambiente.

<sup>8</sup> Essa proximidade é consequência da não padronização na disposição de poços e fossas nos terrenos.

**Figura 2. Gráfico Total de Domicílios abastecidos por serviço de saneamento, Itaituba/PA (1991-2010)**



Fonte: IBGE Censo 1970/1980/1991/2000/2010; IDESP 2012 - Elaboração: os autores

Uma questão preocupante está relacionada à ausência de política urbana municipal definida. O município de Itaituba não possui legislação eficiente e atualizada sobre a regulamentação fundiária, uso e ocupação do solo, zoneamento urbano e parcelamento do solo urbano, impacto de vizinhança, etc. Um exemplo simples está nas construções que não respeitam os afastamentos que a edificação deveria ter nos limites dos lotes (frontal, laterais e fundo), bloqueando totalmente a circulação da ventilação, comprometendo a salubridade da edificação. Observa-se também a ocupação das calçadas frontais que prejudicam a mobilidade urbana como um todo. Além do lançamento de esgotamento sanitário diretamente em vias públicas.

A previsão do princípio da função social da cidade e da propriedade urbana, segundo a Constituição Federal (1988), aprimorada pelo Estatuto das Cidades (2001), oferece aos municípios instrumentos urbanísticos, tributários e jurídicos de promoção da função social da cidade e garante a gestão democrática. Nesse contexto, o Plano Diretor é o instrumento que estabelece as linhas básicas de orientação para os agentes públicos e privados para o cumprimento da função social da cidade, desde que bem elaborado, com participação da comunidade local e consolidado em bases políticas institucionais sólidas. Por outro lado, esse instrumento foi elaborado em muitos municípios, apenas para cumprir uma exigência do governo federal dentro de um prazo estabelecido, sem considerar os itens necessários e fundamentais para a sua elaboração, como equipe técnica qualificada, contexto histórico, diagnóstico da realidade municipal, participação social e etc.

O Plano Diretor do município de Itaituba (PDI, 2006) é um exemplo claro da forma que esses instrumentos foram elaborados com o intuito apenas de atender as exigências legais impostas pelo governo federal. Portanto, não se constitui como um eficiente instrumento de gestão urbana, haja vista não se

articular com os instrumentos de planejamento nem com a alocação de recursos prevista no Orçamento Anual.

Outra questão importante está relacionada à escassez de recurso orçamentário para a política urbana, considerando o fato que a maioria dos recursos de que dispõe o município de Itaituba advém de transferências constitucionais da União, com destaque para o Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e para o Fundo Nacional de Desenvolvimento do Ensino Fundamental e Valorização do Magistério (Fundef), além de transferências constitucionais do Estado (ICMS). Os recursos próprios (impostos e tributos) das arrecadações municipais, estratégicos para implementar políticas de sua competência legal, localizam-se em última escala. Somado ao fato que devido a informalidade da atividade garimpeira, esta não repassa para o município, as divisas de direito decorrentes da CEFEM ouro.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento urbano da Região Amazônica está relacionado à forma que a população ocupou o território amazônico através da exploração dos recursos naturais, políticas intervencionistas e por ações da iniciativa privada. Dessa forma, a questão urbana na região, pode ser caracterizada da seguinte maneira:

- Impossibilidade de entendimento segundo um único princípio mestre/ modelo pré-estabelecido de transição urbana, devido à diversidade de interesses e de agentes que produzem e/ou estimulam a produção do espaço urbano;
- Possui padrões e tendências específicos - contexto local;
- Forte mobilidade da população associada ao surgimento de oportunidades de trabalho, que proporciona o fluxo e refluxo de imigrantes característico da região;
- Políticas/ Planos federais – vem ao longo dos anos priorizando o crescimento econômico em detrimento do desenvolvimento social, repercutindo na baixa qualidade de vida da população local, principalmente pela carência de infraestrutura urbana básica nas cidades.

O grande potencial mineral da Região Amazônica está associado à densidade e grande variedade de minérios existentes. As atividades de mineração, tanto industrial como através da garimpagem, tornou-se o escopo do desenvolvimento regional, uma vez que possui um papel estruturador que estimula à penetração do povoamento e influência a interiorização dos processos de urbanização, a expansão das tensões sociais para o interior, a hierarquização e refuncionalização das cidades. No entanto, esta atividade caracteriza-se por uma demanda derivada, ou seja, é dependente do comportamento do mercado global de *commodities* minerais, das políticas

industriais e macroeconômicas do Estado para o setor mineral e do próprio destino do crescimento da economia nacional. Assim, as oscilações consequentes ditam o ritmo de urbanização de determinadas áreas da região amazônica.

O cenário previsto para a RI Tapajós diante a perspectiva de implantação desses grandes empreendimentos não apresenta aspectos positivos para as questões socioambientais, uma vez que essas transformações foram observadas em outros momentos na Região Amazônica, num cenário negativo aos interesses da população local. Como por exemplo, tem-se a construção e instalação da Hidrelétrica de Tucuruí (1970), cujos problemas ambientais e socioeconômicos se arrastam até os dias atuais. E atualmente tem-se a construção da Hidrelétrica de Belo Monte, na Bacia do Rio Xingu, onde novamente se percebe sérios problemas, por conta principalmente da questão indígena. Sem contar as carências das cidades que sofrem influência do setor portuário, como é o caso de Santarém e Barcarena.

Destaca-se que o caso da cidade de Itaituba é singular, devido à somatória de processos previstos para a RI Tapajós, que incidirão diretamente no meio urbano dessa “cidade-polo”.

A realidade da cidade de Itaituba, já sofre novas influências dos grandes projetos citados, diante um cenário atual desfavorável à promoção da qualidade de vida da população local, descrito anteriormente, onde os maiores interessados quase sempre são alheios à promoção econômica e social da região.

Acredita-se que para haver uma mudança na trajetória prevista para Itaituba, primeiramente é necessário manter os atores sociais em alerta e desenvolver aprendizados com os erros do passado, planejar novas estratégias de aproveitamento dos impactos gerados para o presente e para o futuro. Olhar os desafios como oportunidades e afinar as políticas públicas com a realidade local, adequadas para promover o desenvolvimento local, associado a questão endógena.

Esse fato pressupõe o protagonismo à comunidade local e transparência das pactuações prévias entre as esferas de governo e as empresas privadas, principalmente de onde vem o recurso, onde e quando será aplicado.

Nesse sentido, o primeiro passo seria a regulamentação de instrumentos da política urbana e da atividade mineral de pequeno porte (garimpos). Para tanto, o Plano Nacional de Mineração (PNM) (2010, p.60) destaca quatro importantes desafios na implementação de políticas públicas para a região: primeiramente a execução do Macrozoneamento Ecológico-Econômico da Amazônia Legal, consolidando os diferentes acessos e usos do solo e subsolo; O segundo desafio é considerar a mineração como vetor de desenvolvimento regional, em harmonia com os compromissos formalizados por cada um dos seus estados, assegurando que os benefícios provenientes da extração mineral sejam revertidos em prol do desenvolvimento da região; O terceiro desafio é a regulamentação da mineração em terras indígenas (BRASIL, 1988, Artigo 231);





O quarto desafio, muito importante para a região dessa pesquisa, reside na legalização da atividade garimpeira, promovendo o aproveitamento dos bens minerais que ocorrem em depósitos passíveis de extração por meio de Permissão de Lavra Garimpeira.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BECKER, Bertha K. **Significância Contemporânea da Fronteira: Uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia brasileira.** In: AUBERTIN, C. (org.). Fronteiras. Universidade de Brasília (UNB) / ORSTOM, Brasília, 1988.

BECKER, Bertha K. **Os Eixos de Integração e Desenvolvimento e a Amazônia.** Revista Território, v. 4, n. 6, p.30-42, jan/jun 1999.

BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia.** Estudos Avançados USP, v. 19, n. 53, p. 71-86, 2005.

BRASIL, ELETRONORTE. **RIMA AHE São Luiz do Tapajós.** Brasília, DF: Centrais Elétricas do Norte do Brasil (ELETRONORTE) e Grupo de Estudos Tapajós. 2014. Disponível em: [http://www.grupodeestudostapajos.com.br/site/wp-content/uploads/2014/08/RIMA\\_SLT.pdf](http://www.grupodeestudostapajos.com.br/site/wp-content/uploads/2014/08/RIMA_SLT.pdf)

BRASIL, Ministério de Minas e Energia. **Plano Nacional de Mineração 2030 (PNM-2030).** Brasília: MME, 2010. 178p.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2004.

BROWDER, John O.; GODFREY, Brian J. **Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia brasileira.** Manaus: Ed. UFAM, 2006.

CASTRO, Edna. **Estado e políticas públicas na Amazônia em face da globalização e da integração de mercados.** In: Coelho, M.C. et al. (org). Estado e políticas públicas na Amazônia: gestão do desenvolvimento regional. Belém: CEJUP/NAEA UFPA, 2001, p.7-32.

CASTRO, Edna (Org.). **Cidades na floresta.** São Paulo: Annablume, 2008.

CORREA, Roberto Lobato. **A periodização da rede urbana da Amazônia.** Revista Brasileira de Geografia, n.49, v.3, p.39-68, 1987. Disponível em [http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20%20RJ/RBG/RBG%201987%20v49\\_n3.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20%20RJ/RBG/RBG%201987%20v49_n3.pdf)

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial.** São Paulo: Ática, 2000.

Artigo



**3º Congresso Amazônico de Desenvolvimento Sustentável**

19 a 21 de novembro de 2014  
Cuiabá, MT

- ▶ 1º Simpósio Nacional de Direito Agrário da UBAU
- ▶ 1º Colóquio Jurídico: Direito Agrário e Direito Ambiental
- ▶ 7º Congresso Internacional de Direito Agroambiental
- ▶ 5º Encontro Nacional de Prática Jurídica Ambiental

EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA (EMBRAPA). **Zoneamento Ecológico-Econômico da área de influência da Rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém): gestão territorial.** Belém, 2007.

GASPAR, Elizete dos Santos. **“Os bamburrados do Tapajós”.** 1990. 142 f. Dissertação (mestrado em economia). Universidade Federal da Paraíba. Campina Grande, 1990.

HELLER, L. **Relação entre saúde e saneamento na perspectiva do desenvolvimento.** Ciênc. saúde coletiva [online]. 1998, vol.3, n.2, pp. 73-84. ISSN 1413-8123

INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO ECONOMICO-SOCIAL DO PARÁ (IDESP). **Diagnóstico do Município de Itaituba.** Belém, 1977.

INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO ECONOMICO-SOCIAL DO PARÁ (IDESP). **Indicadores de qualidade ambiental dos municípios da região de integração Tapajós.** Belém, 2013. 18 p.

ITAITUBA. **Prefeitura Municipal de. Plano Diretor Municipal: Relatório de leitura técnica da realidade municipal.** Itaituba, 2006.

LEITÃO, Karina Oliveira. **A dimensão territorial do Programa de Aceleração do Crescimento: um estudo a partir do PAC no Estado do Pará e o lugar que ele reserva à Amazônia no desenvolvimento do país.** São Paulo, 2009. 285 p. Tese (Doutorado – Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional) – FAUUSP

MACHADO, L. O. **Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira.** Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, n 1, p. 109-138, 1999.

MATHIS, Armin. **Garimpagem de ouro na Amazônia.** In: XIMENES, Tereza (Org.). **Perspectivas do desenvolvimento sustentável: uma contribuição para Amazônia 21.** Belém: NAEA/UFPA, 1997. P. 391- 406.

MIRANDA, Jocy Golçalo de et al. (coord.). **Atividades garimpeiras no Brasil: aspectos técnicos, econômicos e sociais.** Rio de Janeiro: CETEM/CNPq. 1997. 61p. (Série Estudos e Documento, 38)

MONTEIRO, Maurílio de Abreu. **Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional.** Estudos Avançados USP, v. 19, n. 53, 2005.

PEREIRA, Antonio Carlos Lourenço. **“Garimpo e Fronteira Amazônica: As transformações dos anos 80”.** 1990. 273 f. Dissertação (mestrado em economia). Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 1990.

REIS, Douglas Sathler dos. **As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia Brasileira.** 2009. 204 f. Tese (Doutorado em Demografia) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1994.

Artigo



**3º Congresso Amazônico de Desenvolvimento Sustentável**

19 a 21 de novembro de 2014  
Cuiabá, MT

- ▶ 1º Simpósio Nacional de Direito Agrário da UBAU
- ▶ 1º Colóquio Jurídico: Direito Agrário e Direito Ambiental
- ▶ 7º Congresso Internacional de Direito Agroambiental
- ▶ 5º Encontro Nacional de Prática Jurídica Ambiental

SANTOS, Milton. **Os grandes projetos: Sistema de Ação e Dinâmica Espacial.** In: CATRO, Edna; MOURA, Edila A. F.; MAIA, Maria Lúcia Sá (Org.). Industrialização e grandes projetos. Desorganização e reorganização do espaço. Belém: UFPA, 1995. p. 13-20.

SCHUBER, Eliana Souza Machado. **INFLUÊNCIA DA ATIVIDADE GARIMPEIRA NA DINÂMICA URBANA DAS CIDADES AMAZÔNICAS: o caso de Itaituba/PA.** 126p. Dissertação de mestrado. Núcleo de Meio Ambiente/PPGEDAM. Universidade Federal do Pará. Belém, 2013.

SOUZA, Charles Benedito Gemaque. **Contribuição de Henri Lefebvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia.** Revista franco-brasileira de geografia, n. 5, 2009. Disponível em: [confins.revues.org/5633](http://confins.revues.org/5633). Acesso em 02.10.2011.

WALKER, Robert. **Spontaneous Colonization and Forest Fragmentation in the Central Amazon Basin.** Annals of the Association of the American Geographers (Regular Manuscript). 2012. 44p.