



GT – 01: Agronegócio globalizado, urbanização e reestruturação urbano-regional

CIDADE E LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO NA AMAZÔNIA CENTRAL:

o exemplo de Santarém (PA) e seu entorno

Autor: André Paiva Rodrigues¹

Filiação Institucional: Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas)

E-mail: rod.andrep@gmail.com

RESUMO: Grandes objetos logísticos instalam-se na Amazônia, procurando assegurar oferta permanente de bens agrominerais aos mercados internacionais e reduzir os custos de sua movimentação. Tais iniciativas promovem a construção/ampliação de projetos portuários em cidades ribeirinhas, com imensas consequências socioespaciais. Procuramos evidenciar em Santarém, no Pará, notáveis transformações neste sentido. Nossa avaliação evidencia que a forte atualização em sua base técnica e normativa, decorrente deste fenômeno, provocou incremento urbano e econômico neste município, inclusive com indícios de uma nova regionalização em curso, entre o baixo e médio Tapajós. Estas transformações ocorreram em fases distintas de investimentos e desenvolvimento agrologístico, das quais a etapa mais recente identificamos seu início no processo de revisão do Plano Diretor Municipal Participativo, entre 2017 e 2018.

Palavras-chave: Santarém, agronegócio globalizado, logística.

¹ Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da PUC-Campinas (POSURB-ARQ) e membro do Laboratório de Desenho de Estratégias Urbano-Regionais (LADEUR). Orientado pela Profa. Dra. Vera Santana Luz (POSURB-ARQ / LADEUR).

1. INTRODUÇÃO

Grandes empreendimentos logísticos instalam-se na Amazônia, fruto da inserção do país na chamada globalização neoliberal, assim como das opções abertas por sua política econômica nas últimas cinco décadas ao menos. Os modernos setores agropecuário e agroindustrial, em sua ânsia por assegurar oferta permanente de *commodities* aos mercados internacionais e reduzir os custos de seus negócios, buscam parcerias, investimentos e apoio à consecução de estratégias de exportação — particularmente nas regiões centro-oeste, nordeste e norte —, configurando amplos corredores de circulação que, entre outros aspectos, promovem a instalação e ampliação de infraestruturas portuárias e hidroviárias em inúmeras cidades.

Profundas mudanças nas bases técnicas, normativas e demográficas em variados lugares destas macrorregiões são registradas, das quais procuramos indicar e debater no baixo vale do rio Tapajós, no município de Santarém.

Este trabalho propõe e discute elementos que apontam para uma nova fase de transformações urbanas em Santarém, no estado do Pará, a partir dos grandes projetos de engenharia e ações normativas, ou legislativas, que beneficiam a logística do agronegócio neste município e em seu entorno regional, acelerados de 2017 em diante.

Intenta-se, ao qualificar tal conjectura, avaliar mudanças trazidas pelo conjunto de objetos da engenharia fluvial nesta cidade, tais como terminais de carga, estações de transbordo, vias de escoamento etc., que a transformam em ponto central do agronegócio globalizado, procurando evidenciar os impactos destas modificações sobre a reorganização espacial do Pará — que não apenas apontam para o incremento de sua urbanização no sudoeste do estado, mas sugerem o início de uma nova regionalização, baseada nas interações do fenômeno técnico com a produção econômica entre o médio e baixo vales do rio Tapajós, no eixo formado pelos municípios de Santarém e Itaituba.

Para elaboração deste intento, procuraremos evidenciar alguns aspectos recentes do desenvolvimento e ordenamento urbano em Santarém, expressos, sobretudo, na revisão de seu Plano Diretor Municipal Participativo (2018) e nos documentos básicos de seu planejamento portuário local (Plano Mestre e Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santarém), procurando correlacioná-los com transformações concretas em seu sistema técnico

instalado e (ou) ampliado, decorrentes de suas interações com as dinâmicas para circulação e produção especializadas (agroextrativista).

A avaliação e a (re)interpretação destas fontes primárias se dará segundo a noção de “território usado”, nos termos propostos por Santos (2005) e Santos e Silveira (2001), considerando, pois, as contradições que se estabelecem na apropriação/utilização de cada território, a partir das condições abertas pela divisão territorial do trabalho e configuração material dos lugares — esta, encarnada nos objetos e sistemas naturais herdados —, em associação com os conceitos de “agronegócio globalizado” e “regiões produtivas do agronegócio”, conforme expresso por Elias (2015; 2016; 2022), referindo-se, respectivamente, ao modelo socioeconômico e político da grande produção agropecuária, realizada em bases científicas e internacionalizadas; e aos espaços produtivos agrícolas e agroindustriais modernizados, constituídos solidária e funcionalmente à hodierna produção no campo, incluindo pequenas e médias cidades crescentemente adaptadas a estes circuitos mundializados.

2. CIDADES E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA NA AMAZÔNIA CENTRAL

É enorme e crescente o número de portos e terminais fluviais de uso privado na Amazônia Legal, muitos dos quais encontram-se implementados ou em vias de expansão e modernização, com pouca ou nenhuma supervisão governamental, assevera Andreoni (2020). Desde o ano 2000, grandes projetos logísticos são concebidos por gigantes transnacionais do agronegócio (*tradings companies*), modificando completamente alguns rios e cidades ribeirinhas.

A ativação de tal dinâmica dependeu, em grande parte, da inserção da economia brasileira, em geral, e da Amazônia Central, em especial, em um padrão de reprodução do capital baseado em exportação de especialização produtiva agro-mineral, acelerado, a partir década de 1980, com o ingresso do país na chamada globalização neoliberal (Osório 2012a; 2012b) — momento em que se re-hierarquizam as áreas no país, a partir, sobretudo, da expansão da fronteira agrícola moderna e do esforço para instrumentalizar e reequipar algumas áreas, segundo seus desígnios (Santos; Silveira, 2001, p. 86-109).

Tais fenômenos, conforme indicamos alhures (Rodrigues, 2022; Rodrigues; Luz, 2023), acompanhando Elias (2015; 2016; 2022), apontam para algumas das tendências mais notáveis da urbanização e regionalização brasileiras, expondo a crescente complexidade de sua

organização espacial, bem como os impulsos ligados às suas atualizações territoriais — fatores claramente observáveis na tipologia de cidades que surgem na Amazônia Legal, reorganizadas e (ou) dinamizadas pela agroindústria e agropecuária modernizadas, buscando oferecer serviços e produtos imediatos às necessidades produtivas, financeiras, logísticas e de mão-de-obra destes setores, seja como “cidades do agronegócio” ou como “cidades centrais ao agronegócio”².

Conforme esclarece Osório (2012a, p. 73), “o capital intervém no território de maneiras diversas, segundo as necessidades particulares que sua metamorfose exige”. Isto significa, complementam Macedo e Gomes Jr. (2019, p. 4), que associadas a cada um desses padrões de intervenção e uso do território “há formas correspondentes de organização socioespacial que são resultados do processo geral de acumulação capitalista em âmbito mundial, mas que assumem particularidades [...]”.

As formas espaciais que emergem e (ou) rearticulam-se em Santarém, o fazem organizando-se para exportação de *commodities* agrícolas, aumentando e complexificando o grau de sua urbanização, a partir da logística do agronegócio. Transformações exemplares, neste sentido, podem ser identificadas na literatura que avalia a ampliação e tecnificação de seu porto organizado, cujos efeitos envolvem todo o município, no início da década de 2000 (Toledo; Kahil, 2012; Alarcon, *et al.*, 2016; Macedo; Gomes Jr., 2019; Wesz Jr. *et al.*, 2021), momento que podemos identificar como uma primeira fase de expansão e ordenamento urbano, comandados por uma logística portuária concebida por agentes centrais (*players*) do “agronegócio globalizado”³ neste lugar.

Será, a partir do ano 2000, que *tradings* elegem o porto organizado de Santarém como novo *locus* de efetivação de interações espaciais (nodal), demandada pela moderna produção

² Cidades do agronegócio, de acordo com Elias (2022, p. 109), são forma e conteúdo para e da (re)produção do capital agrícola e agroindustrial globalizados, “são aquelas cujas funções inerentes ao agronegócio são, em vários casos e especialmente nas cidades menores, **hegemônicas** sobre as demais funções [urbanas] (grifos nosso); por seu turno, as cidades centrais ao agronegócio podem ser descritas como aquelas crescentemente ajustadas aos mais diversos circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação da produção agropecuária, sem, contudo, supremacia deste setor sobre o conjunto das demais atividades citadinas. Assim, ainda que se configurem como polos ou nós fundamentais da rede de relações econômicas, sociopolíticas e físicas do agronegócio, estas cidades, enquanto centros tradicionais e diversificados, não são integral ou completamente dependentes, e compreensíveis, apenas do ponto de vista do agronegócio. Cf. Elias (2015; 2016; 2022) e Coy (2020).

³ Modelo econômico, territorial e técnico de produção agropecuária, direcionado para atender à crescente demanda urbana interna e do mercado de *commodities* para exportação. Cf. Elias (2015; 2016; 2022).

agropecuária mato-grossense, em sua busca por saídas mais velozes e baratas de grãos; até o ano de 2013, estas empresas buscaram captar os atributos locais deste município, procurando articulações entre a agroprodução regional e o mercado exterior. Entretanto, enfrentando sérios conflitos e forte organização popular, estes agentes direcionaram seus investimentos para o município vizinho de Itaituba, na esperança de contornar tais empecilhos, constituindo ali um novo distrito portuário, a partir de 2013 — situação ainda em curso, muito longe de um cenário que possa ser definido como finalizado.

A ideia que pretendemos expor, partindo deste contexto, é de que as características de uma nova fase de investimentos e desenvolvimento logístico retornam a Santarém, tendo como marco o processo de revisão do Plano Diretor Municipal, ocorrido entre 2017 e 2018, momento em que “a disputa pela cidade se tornou mais acirrada” (Reis, 2019, p. 13). A contar deste evento — desfavorável às forças que se opunham ao “empresariamento” do planejamento e crescimento urbanos —, novos projetos surgiram com pretensões de atrair e produtivizar a cidade, apostando, muito especialmente, na construção de uma nova área portuária.

3. SANTARÉM ENTRA NA ROTA DO TRANSPORTE DO AGRONEGÓCIO

Desde a década de 1990, conforme dados da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas do Estado do Pará (SEDOP), Santarém assumiu “grande relevância econômica”, com o crescimento das culturas de soja e milho, desenvolvidas por um novo fluxo migratório de grandes produtores rurais vindos do centro-oeste e sul do país, “motivados pela ampliação do porto estatal da Companhia Docas do Pará, acessibilidade pela BR-163 e, sobretudo, pela construção do porto da Cargill” (Pará, 2017, p. 18), investindo na agricultura e mercado de terras da região (Figura 1).

O surgimento e ampliação de áreas cultivadas de grãos no oeste do Pará, e o papel de Santarém, e demais cidades locais com especialização funcional no transporte e armazenamento de grãos — em especial, Itaituba —, estão fundamentalmente atrelados às demandas e políticas territoriais que possibilitaram e intensificaram a expansão da fronteira agrícola moderna no cerrado brasileiro, principalmente no estado do Mato Grosso.

É parte, deste modo, de um processo maior de mudanças nas formas de uso e ocupação do território brasileiro, baseado em uso intensivo de capital e tecnologia na agropecuária e no

extrativismo, e aumento da presença de empresas transnacionais na produção e circulação neste setor.

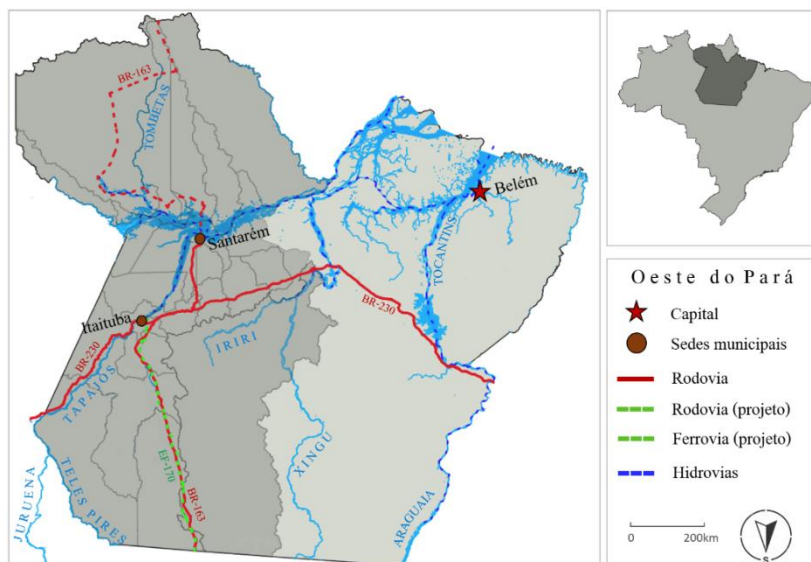


Figura 1. Oeste do Pará e redes estruturadoras de fluxos.

Fonte: Elaborado pelo autor, a partir de IBGE, 2021.

O marco inicial neste processo ocorre entre 1999 e 2000, momento em que a Companhia das Docas do Pará (CDP) abriu um processo de licitação de amplo terreno localizado em sua zona portuária, junto à BR-163, tendo a Cargill conquistado o direito de arrendamento desta área, de 93.597,82 m², para o transbordo de grãos.

Obtendo licenças para a construção de uma grande estação fluvial de transferência de carga, que passou a operar a partir de 2003, a empresa implantou, na sequência de sua inauguração, silos com capacidade de armazenamento superiores a 50.000 toneladas, píer flutuante para recebimento de navios de calado profundo (em torno de 12 m) e esteiras descarregadoras de grãos, com ampla capacidade de movimentação (1.500 toneladas/hora), mantendo controle, ainda, de uma grande área que abrange o trecho final da BR-163, e a praia da Vera Paz — um dos pontos de lazer mais frequentados pelos habitantes da cidade, até a década de 1990.

O efeito imediato deste avantajado sistema de engenharia em seu porto organizado foi a inserção da cidade no circuito espacial de produção da soja e do milho, plantados fundamentalmente no Mato Grosso, tornando-a parte ou componente do círculo de cooperação da produção agropecuária regional, ajustando-a física e institucionalmente em um longo processo que se desenvolve até o presente momento, e envolve todo o seu entorno regional.

Conforme apuramos anteriormente (Rodrigues; Luz, 2023), a instalação da infraestrutura portuária da Cargill, em Santarém, possibilitou combinar o escoamento da produção agroindustrial com a BR-163 (Cuiabá-Santarém), impulsionando a chegada de outros serviços e objetos técnicos, entre eles: inúmeras barcaças, rebocadores, flutuantes e balsas ao longo do rio, assim como postos de triagem para caminhões, silos e armazéns graneleiros, tanques e postos de combustíveis e agrotóxicos, rodovias, estacionamento, borracharias e uma ampla variedade de oficinas mecânicas, comércio e serviços agropecuários — incluindo, eventualmente, uma ampla ferrovia especializada em transporte grãos (EF-170), que poderia alcançar facilmente o município, a partir de uma ampliação, não muito grande, em seu trajeto.

Paralelamente, ou antes, como consequência deste forte incremento em sua tecnosfera, o município registrou uma crescente pressão pelo controle da terra e de recursos naturais, tanto no campo quanto na cidade, que se refletiu na reconfiguração de sua feição territorial (Reis, 2018, p. 73), marcada, por um lado, pela introdução da monocultura de grãos (soja e milho) e pela escalada do preço no mercado fundiário (Oliveira *et al.*, 2013), seguida por acelerado processo de esvaziamento populacional e registro de desaparecimento de diversas comunidades camponesas (Nahum; Paixão Jr., 2012), seduzidas ou forçadas a vender suas terras; por outro lado, pelo agravamento do déficit habitacional e aumento de ocupações urbanas, realizadas por famílias sem condições de financiar suas moradias na cidade, ampliando significativamente a área urbana santarena (Reis *et al.*, 2018; Freitas *et al.*, 2021).

No planalto santareno, conforme registros de Oliveira e colaboradores (2013)

a agricultura mecanizada [...] contribuiu para o processo de valorização fundiária, gerando exigências mínimas para a entrada de novos investidores na área, além de ter forçado os agricultores familiares a venderem suas terras e a se deslocarem para novas áreas de floresta, ou mesmo, para os centros urbanos [...] entre 2000 e 2005, 90% das áreas do entorno da BR-163 mudaram de proprietário, em especial, no trecho entre Santarém e Belterra [...] em 2000, o preço da terra era cotado, em média, a R\$ 50,00 ha-1, passando para R\$ 100,00 ha-1, em 2002, e chegando, em 2004, a R\$ 2.500,00 ha-1. Em 2008, o preço médio de venda de terras, conforme obtido na pesquisa de campo, atingiu o patamar de R\$ 4.443,33 ha-1. Certamente, o aumento do valor da terra se deve à grande procura, em função das condições de infraestrutura de comercialização (porto da Cargill em Santarém), e ao esgotamento das terras planas nas proximidades da BR-163 (Oliveira *et al.*, p. 26).

Por ampliar seus contingentes populacionais e migratórios acima das capacidades de fazê-lo de forma estruturada, ou mesmo compatível com a oferta de equipamentos urbanos e serviços públicos adequados (Rodrigues, 2017), Santarém apresentou não apenas “notável espraiamento

periférico”, conforme demonstram Freitas *et al.* (2021, p. 07), indicando sua precariedade na “falta de controle, planejamento ou padronização de suas formas”, mas sobretudo pela grande movimentação popular contra os grandes empreendimentos agrologísticos.

Pressões e mobilizações pautadas em razões socioambientais, contrárias à modernização e ampliação do porto de Santarém, a partir fundamentalmente do arrendamento feito pela Cargill em seu interior, e a consequente integração da cidade aos fluxos de circulação internacionalizados do agronegócio, foram intensas e “fizeram história”, conforme registram Borges e Baron (2013, p. A20).

Mobilizadas a partir dos indícios de fraudes e irregularidades no licenciamento ambiental em favor da transnacional na cidade, diversas organizações da sociedade civil apresentaram denúncias ao Ministério Público Federal (MPF) contra o empreendimento e protagonizaram uma série de conflitos contra a empresa, ações que tomaram proporções internacionais em 2006, por ocasião do bloqueio do descarregamento de soja no porto por cerca de 3 horas, organizado por diferentes coletivos ligados às pastorais sociais, aos sindicatos, movimento indígena e organizações socioambientais, notadamente o Greenpeace (Schramm, 2021, p. 74-75).

A grande resistência e organização destes atores sociais, a partir de 2014, levou as *tradings* a transferirem seus investimentos em infraestrutura portuária para o município de Itaituba, alguns quilômetros a montante do sítio urbano de Santarém, “na expectativa de que ali enfrentariam menos resistência” (Alarcon; Guerrero; Torres, p. 59). Conforme informa Jaime Binsfeld, presidente da Fiagril, uma das principais empresas inversoras em logística no Baixo Tapajós,

Há dez anos [...] a Cargill enfrentava pressões de ambientalistas para se instalar em Santarém (PA). Percebemos que a ida para o Norte seria complicado [*sic*], então olhamos para Itaituba, uma área com vários terrenos já abertos às margens do Tapajós, e resolvemos apostar. (Binsfeld *apud* Freitas Jr., 2013, p. B14)

Será a partir de 2014, comenta Aguiar (2017), que as chamadas *tradings companies* iniciam a instalação de seus terminais portuários em Miritituba — distrito até então rural de Itaituba, convertido em zona portuária no movimento de revisão de seu Plano Diretor Municipal (Itaituba, 2015)⁴, a fim de acolher tais investimentos —, inaugurando uma nova tendência para

⁴ A revisão deste documento, de acordo com o Rodrigues (2017, p. 19), sofreu interferência da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Carga da Hidrovia do Tapajós (ATAP), entidade que obteve grande favorecimento em seu texto, dado o apoio financeiro que ofereceu em sua consecução. Nesta versão do

o setor e encerrando uma primeira fase de expansão e ordenamento urbano em Santarém, comandada por grandes empreendimentos logísticos, notadamente portuários.

Este “trasbordamento” de empreendimentos logísticos para o município vizinho configurará um enlace rodo-hidroviário, ou uma dinâmica, que aproximou Itaituba e Santarém, enquanto partes de um mesmo corredor de exportação de grãos, ou antes, um mesmo eixo de armazenamento e transporte, capazes de manter, controlar e movimentar unidamente os produtos de grande volume e baixo valor agregado do centro-norte mato-grossense e, mais e mais, do próprio oeste do Pará.

Esta área, entre o médio e baixo vale do rio Tapajós, começa a se constituir como fração do espaço total das redes agropecuárias e agroindustriais regionais, desempenhando funções cada vez mais especializadas e coesas, baseadas em racionalidades forâneas, frequentemente internacionalizadas, que se tornam o fundamento na definição deste subespaço; caberia falar, assim, de uma região que se estrutura comandada pela logística do agronegócio — muito embora seja verdade que o faça, também, pela expansão de uma agricultura empresarial local —, a partir das oportunidades abertas com a instalação dos terminais portuários, melhoramentos rodoviários e serviços logísticos que se integram⁵.

4. O AVANÇO RECENTE DA AGROLOGÍSTICA EM SANTARÉM

Estruturas logísticas envolvem múltiplos agentes, governamentais e privados, afirmam Wesz Júnior e colaboradores (2021, p. 11). O Estado em suas múltiplas instâncias, prosseguem os autores, “tem um papel central na sua viabilização”. Ele promove normatizações do território, investimentos, programas, planos e projetos direcionando e assegurando ações; muito

Plano, que converte toda a costa de Miritituba à função portuária (Lei nº 2885/15), o faz em prejuízo de sua destinação à moradia e produção familiar, conforme prevê a antiga legislação (Lei nº 1817/06). Cf. Itaituba (2006; 2015). Disponível em: <https://www.itaituba.pa.leg.br/leis/legislacao-municipal>. Acesso em: 26 maio 2024.

⁵ Com a formação do distrito portuário de Itaituba, três rotas de escoamento de grãos desenham-se entre o médio e baixo Tapajós, a partir da carga que o alcança via BR-163; entre elas, um itinerário que liga as estações de transbordo de carga de Miritituba diretamente ao porto organizado de Santarém, para daí ser enviada ao exterior por navios de maiores calados, que não alcançam este distrito no médio vale. Os consórcios que atuam nestes circuitos controlam, por meio de outorga, concessão, arrendamento e autorização, tanto os terminais fluviais em Miritituba quanto as áreas e instalações portuárias na foz do Tapajós, em Santarém.

especialmente, “cria consenso em torno dos corredores [de exportação] e as narrativas legitimadoras de sua construção” (Wesz Júnior *et al.*, 2021, p. 21).

Mudanças recentes nas legislações redefinindo elementos de ocupação, uso e organização da cidade Santarém, são notavelmente permissivas quanto à utilização de novos objetos em seu interior, em busca de maior associação e fluidez na relação do município com o agronegócio regional, e deste com o mercado global. Um aspecto importante, nesse sentido, diz respeito as mudanças introduzidas em seu Plano Diretor Participativo.

Conforme relatam Reis e Rodrigues (2019), não obstante a intensa participação e pressão dos diversos segmentos sociais do município na revisão desta lei, iniciada em fevereiro de 2017 — inclusive com evidente predominância das posições que defendiam um outro modelo de desenvolvimento para a cidade e seu entorno, que se aproximavam de práticas do “Bem Viver” —, na aprovação do texto feito pela Câmara Municipal, foi possível verificar diversas mudanças na minuta deste documento aprovado em audiência pública. A este respeito, complementam, as modificações refletiram mudanças oportunas ao uso corporativo do território, em prejuízo das diversas comunidades municipais e das propostas aprovadas de preservação ambiental.

No dia 11 de dezembro de 2018 [...] foi aprovado pela Câmara Municipal de Santarém o projeto de lei com a revisão do plano diretor municipal. O mais surpreendente foi a presença majoritária de representantes da classe produtiva local, Associação Comercial e Empresarial de Santarém (ACES), Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL), Sindicato Rural de Santarém (SIRSAN). Por outro lado, os movimentos sociais do município não se encontraram no momento da votação, em virtude dessa pauta não ter sido amplamente divulgada. Com a aprovação do projeto de lei do plano diretor pela Câmara municipal, foi possível verificar as mudanças feitas sobre o texto original. A respeito disso, as modificações refletiram também sobre a demarcação das áreas favoráveis a aptidão para o cultivo intensivo de grãos e a delimitação da área de portos (Reis; Rodrigues, 2019, p. 95).

Entre as alterações feitas pelos vereadores no texto do Plano Diretor de Santarém, tal como fora concebido e aprovado ao longo das três audiências públicas realizadas, Reis e Rodrigues (2019, p. 95-104) identificam diversas mudanças em 17 artigos, em prejuízo da proposta popular, entre eles os artigos 8, 36, 38, 39, 4, 47, 50, 87, 89, 90, 91, 98, 110, 119, 121, 122 e 142 que, por sua vez, desdobram-se em inúmeras outras modificações em seus parágrafos e incisos.

Alteração particularmente importante foi aquela operada no artigo 142, que delimita e regulamenta a área para ação desta atividade logística. Segundo Luciano (2019, s.n.), as alterações no referido artigo “permitem investimento de Terminais de Uso Privado (TUP) e Estações de Transbordo de Cargas (ETC) e foi uma sugestão da classe produtiva local”.

As transformações sofridas no parágrafo VII e seus incisos, por exemplo, são elementos flagrantes de tal movimento; após determinar, sem definição precisa, uma terceira área portuária, onde os incisos primeiro e segundo determinam estudos elaborados por equipes técnicas multidisciplinares, constituídas “de forma paritária por membros da sociedade civil e do poder público” e garantidoras do direito de consulta, previsto na Convenção 169 da OIT — i.e. “respeitando os protocolos comunitários de consulta, de povos indígenas, quilombolas e todas as comunidades tradicionais localizadas na área impactada” — aparecem no texto aprovado o direito de empreendimentos portuários e empresariais que se instalaram antes da legislação vigente no município de “permanecer exercendo suas atividades, independentemente [inclusive] do novo Ordenamento contido neste artigo”. Uma evidente omissão na aplicação de leis que poderiam barrar esses empreendimentos ou exigir encargos compensatórios e ajustamento de condutas⁶.

As associações empresariais do município (ACES, CDL, SIRSAN) participaram ativamente das sessões e das discussões; “na ocasião o sindicato chegou a preparar camisetas e convites que foram encaminhados a todos os seus associados, incentivando-os a participar de forma organizada das audiências do Plano Diretor” (Wesz Júnior *et al.* 2021, p. 13). A decisão de mudança do texto aprovado em audiência pública foi considerada, segundo Luciano (2019, s.n.), “uma grande conquista”.

Conforme asseveram Wesz Júnior *et al.* (2021, p. 14), novos investimentos logísticos foram previstos ou iniciados nesta ocasião, inclusive em sítios sensíveis, como aquele empreendido na planície aluvial do Maicá (Lago do Maicá), área de proteção permanente ocupada por sete comunidades quilombolas. Conforme os autores,

Para o Sindicato [Rural de Santarém], o estabelecimento dessa área como expansão urbana no plano diretor facilitaria a regularização das áreas pelo município e maior rapidez na instalação do porto [...] projeto de construção de um porto no lago Maicá não era novo, e já tinha sido rechaçado em dois planos diretores participativos de Santarém [em 2006 e na minuta do texto de 2017]. Não obstante, em dezembro de 2018, a fim de dar segurança jurídica aos empreendimentos privados planejados para a área do Maicá, a Câmara dos Vereadores de Santarém apresentou uma proposta de

⁶ Para entender a extensão de tal flexibilização, faz-se necessário mencionar que os empreendimentos portuários no município, sistematicamente, infringiram as legislações ambientais municipal e estadual, assim como as determinações impostas pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Por esta razão, frequentemente os processos de licenciamento destes empreendimentos encontram-se travados por Ações Civis Públicas propostas pelo Ministério Público Federal (MPF) e Ministério Público Estadual (MPPA). Cf. Schramm (2021; 2023) e Câmara (2021).

emenda para adequação do artigo 142 do Plano Diretor do Município de Santarém, definindo a área do Maicá como Zona Portuária [...] a emenda foi resultado da discussão com participação de segmentos produtivos da sociedade, como SIRSAN, Câmara de Dirigentes e Lojistas (CDL), Associação Comercial e Empresarial de Santarém (ACES), entre outros. O porto é estratégico para os planos dos produtores de soja na região, na medida em que representaria uma outra alternativa de escoamento da produção, quebrando o monopólio do porto da Cargill. O novo porto, portanto, melhoraria as condições de negociação e de exportação de soja para os produtores locais (Wesz Júnior *et al.*, 2021, p. 14).

A estruturação de uma segunda zona portuária, constituída por um porto com diversos terminais de uso privado (TUP) — que incluem áreas já leiloadas e licenças prévias de instalação para algumas firmas do setor (Embraps, Grupo Cevital, Atem Distribuidora de Petróleo, Ceagro, entre outras) —, inicia, ou antes retoma, uma dinâmica de desenvolvimento logístico no município, dando-lhe maior consistência ou respaldo normativo.

Conforme enuncia Ramos (2018, s.n.), ex-secretário de obras do município, o que tal adequação faz é resgatar e regulamentar o entendimento da legislação em relação a área do Maicá como portuária, antecipada no plano diretor da cidade, aprovado em 2006, como zona de expansão números 2 e 3 (Santarém, 2006, art. 137). Ainda de acordo com autor, a implantação de terminais fluviais de uso privado nesta segunda zona portuária teria por mérito, além de garantir “uma economia próspera”, o de proteger o lago do Maicá “da ocupação urbana [por habitações precárias e irregulares (palafitas), como ocorreu no bairro vizinho], iminente no local”⁷.

Entre as instalações portuárias instaladas na ZP II, destaca-se o terminal de uso privado da Atem’s Distribuidora de Petróleo S/A, no bairro Área Verde. Este terminal, por hora, é o único constituído e em operação na zona do “lago”⁸. Sua área autorizada pela ANTAQ para exploração da instalação portuária corresponde a 34.684 m² com 1.164.000 m³/ano de

⁷ A este respeito, o então prefeito do município, Nélio Aguiar (DEM), dirá que o Lago do Maicá “é uma área que se não for destinada pelo plano diretor como área portuária, e a gente não der nenhuma destinação, naturalmente ela vai acabar virando uma nova ocupação”; e ainda completa, afirmando que se for para ocupar de forma “desordenada” melhor seria “regulamentar como área portuária”. Ainda nesta mesma entrevista, assevera que trabalhar a questão dos portos privados em Santarém é “destinar um espaço para eles [e] não pode ser qualquer área”. Cf. Vieira (2018, s.n.).

⁸ Em pontos já pertencentes à poligonal da segunda área portuária — conforme Santarém (2018) —, porém fora da planície de alagamento do Maicá, há diversos pontos de atracação e, entre eles, destaca-se o terminal de uso privado Ipiranga (Base Ipiranga), que compõe o escopo instalado do Complexo Portuário de Santarém, sob autoridade da Companhia Docas do Pará. Além dele, há diversos outros pontos de atracação “que funcionam como portos informais, particulares e públicos [sic], ao longo do cais de arrimo” (Brasil, 2017, p. 149).

capacidade de movimentação e 8.340m³ de capacidade de armazenagem, de granel líquido e gasoso (combustíveis e agroquímicos) (Dourado; Costa; Carvalho, 2024; Brasil, 2022).

Conforme registram Dourado, Costa e Carvalho (2024), a autorização do Ministério da Infraestrutura para a empresa explorar sua instalação logística, implica em mudanças no uso e na ocupação do território em que se encontra; transformações significativas em termos de área antropizada (expansão urbana) e dinâmica hídrica (perda de área alagável, decorrente de aterramentos) são registradas em seu entorno aluvial.

O estabelecimento de novas áreas portuárias entre o Lago do Maicá (ZP-II) e alguma outra área contígua, sem definição precisa no Plano Diretor (ZP-III), promovem maior rapidez na instalação de portos e terminais de cargas, situação condizentes com as normas e projetos previstos no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santarém (Brasil, 2017) e na revisão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário de Santarém (Brasil, 2020), que discutem as necessidades e estratégias de expansão portuária em um horizonte de planejamento de 30 anos, e a interação de suas grandes estruturas com o meio ambiente e com a urbanidade na região.

De acordo com as projeções destes documentos, “até 2060, espera-se que a demanda cresça em média 1% ao ano no porto de Santarém, alcançando um total de 12,9 milhões de toneladas” (Brasil, 2017, p. 190), um quadro que demandará novas políticas territoriais e infraestruturas, impactando a cidade e todo seu entorno municipal e intermunicipal (Brasil, 2017; 2020). Neste quadro, propõem uma série de investimentos em infraestruturas portuárias, mobilidade e gestão capazes de sanar o déficit de capacidade que projetam.

Entre as ações que concebem, destacamos a ampliação e arrendamento de estruturas portuárias; investimentos em acessos aos portos, que incluem novos projetos de vias, duplicações e melhorias na pavimentação asfáltica e sinalização; abrandamento de restrições a circulação de caminhões na área urbana; concessões rodoviárias; ordenamento do fluxo da navegação municipal⁹, com criação de acessos e pontos exclusivos para movimentação de passageiros e cargas (Brasil, 2017; 2020).

⁹ Elemento pacificado com a redefinição da nova poligonal do Porto de Santarém — espaço aquático e terrestre que compreende a área do porto organizado —, ampliando os limites geométricos da jurisdição da Autoridade Portuária (Companhia Docas do Pará); e, igualmente, com o projeto da nova orla santarena, reorganizada a partir

Neste contexto, principalmente a partir de 2021, a configuração de uma segunda zona portuária passa a ser concebida como peça de um plano logístico mais amplo para o município, apresentada em diversas reuniões que discutem projetos de infraestrutura e logística¹⁰, inclusive surgindo como “plano logístico” estruturado em proposta feita pela Associação Comercial e Empresarial de Santarém (ACES) ao governo do estado e prefeitura¹¹.

Este empreendimento, em sua proposta mais desenvolvida, articularia a Zona Portuária II a um conjunto de rodovias recuperadas e ampliadas — BR-163, PA-370, estrada Transmaicá —, via construção de uma nova alça de acesso, ampliando a conexão de Santarém ao restante do estado, em especial com a região produtora de cacau na Transamazônica (BR-230), constituindo, deste modo, um plano urbanístico de integração, em classificação de Ramos (2018) (Figura 2).

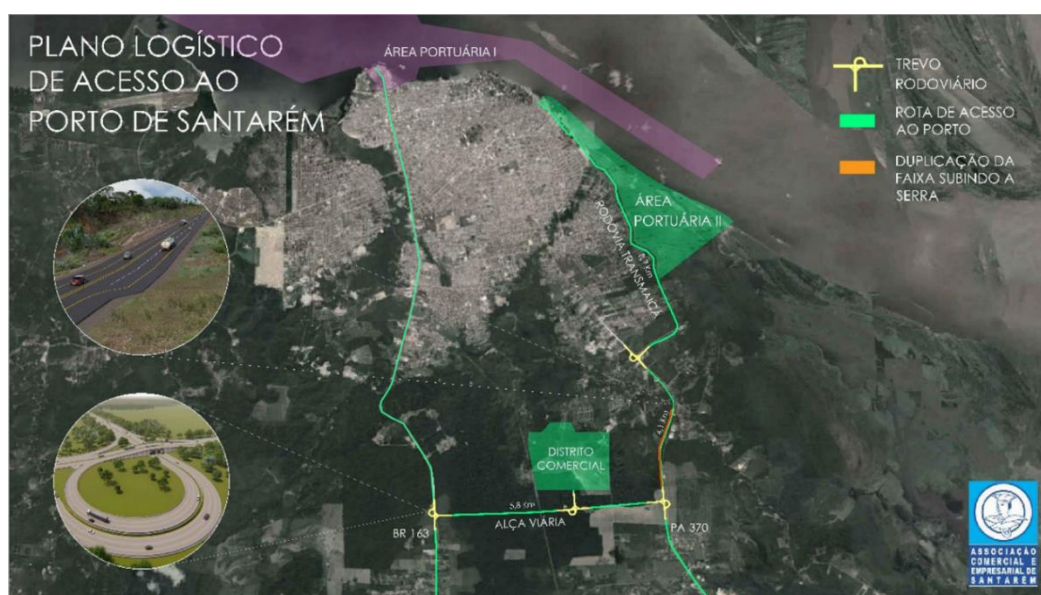


Figura 2: Plano Logístico para Santarém. Fonte: Associação Comercial e Empresarial de Santarém, 2021 (Adaptado)

de ordenamento e zoneamento propostos pela Companhia de Portos e Hidrovias (CPH) e a Companhia Docas do Pará (CDP). Cf. portaria nº 167, de 12 de novembro de 2020 e Rodrigues e Luz (2024).

¹⁰ Muito especialmente aquelas promovidas pelo Grupo de Gestão Integrada para o Desenvolvimento Regional Sustentável, ligado à Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Econômico da Prefeitura de Santarém, em parceria com variadas entidades empresariais locais. Sobre o teor destas reuniões. Cf. Magalhães (2021, s.n.).

¹¹ Cf. Plano Logístico de Santarém é apresentado ao Governo do Estado. Associação Comercial e Empresarial de Santarém (ACES), 27 de maio de 2021. Disponível em: <https://acestapajos.com.br/plano-de-eixo-logistico-para-santarem-e-apresentado-ao-governo-do-estado/>, cf. em especial vídeo institucional, disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=gUAYJfy-dBA>. Acesso em: 12 maio 2024.

Comporia este projeto, a construção de um centro comercial e industrial de referência, projetado pela Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará (Codec), dedicado a beneficiamento e comercialização de produtos agropecuários, minerais não metálicos (setor oleiro cerâmico) e serviços logísticos, em uma área de mais de 200 hectares organizada em 163 lotes¹².

À guisa de encerramento, caberia ainda citar como exemplo desta nova fase de investimentos logísticos em Santarém, após revisão de seu plano diretor, o contrato de concessão firmado entre o Complexo Portuário de Santarém e o consórcio formado pela Petrobras Distribuidora S.A. e Petróleo Sabbá que, por meio de uso e adequação de um terminal para movimentar combustíveis (STM05), farão inversões que alcançarão R\$ 175 milhões na cidade e porto.

Conforme informações amplamente divulgadas na imprensa, este consórcio já havia assinado contrato relativo à área de 28.827 m² do terminal STM04, contíguo aos 35.097 m² do STM05, ampliando, assim, as inversões e as atividades de movimentação de combustíveis neste porto, seguindo uma das estratégias desenhada no Plano Mestre do Porto de Santarém: garantir e ampliar a capacidade atual e futura no atendimento da demanda por graneis líquidos combustíveis e agroquímicos (Brasil, 2017), capaz de atender a distribuição deste material na região Norte.

Conforme apuraram Muniz e Alvarenga (2021), por ocasião da assinatura do contrato de concessão do terminal em tela, para o Ministério da Infraestrutura

[...] entre os benefícios do projeto [de ampliação da movimentação de graneis líquidos], está a criação de um hub de logística e distribuição dos combustíveis na região Norte. Todo o combustível que vem do estado do Amazonas, por meio de balsas, passará pelos terminais de Santarém para ser repassado para caminhões-tanque, que farão a distribuição do produto no oeste paraense. O combustível será distribuído também por balsas para diversos municípios do Pará, além de outros estados da região Norte (Muniz; Alvarenga, 2021, s.n.).

¹² Cf. Governo do Estado, Prefeitura de Santarém e ACES anunciam nova área para instalação do Distrito Industrial. Prefeitura de Santarém (ASCOM). 27 de janeiro de 2023. Disponível em: <https://santarem.pa.gov.br/noticias/gerais/reuniao-ggi-dqnkh1> Acesso em: 12 maio de 2024.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intensa expansão do agronegócio globalizado tem ampliado na agenda pública e privada iniciativas de construção de corredores logísticos na Amazônia Legal, notoriamente alterando sua dinâmica urbana e regional. Tal fenômeno apresenta diversos determinantes, dentro os quais destacamos o modelo de desenvolvimento e inserção do país alicerçado na exploração de *commodities*, consolidando um novo padrão de reprodução do capital.

Com o ingresso do Brasil na chamada globalização neoliberal, assim, alcançamos um período em que a economia e o território do país passam crescentemente a serem definidos pela agroexportação; as cidades e as frações do espaço que polarizam, ou se relacionam mais intensamente, passam a depender dos processos produtivos ligados à produção agropecuária e à extração mineral modernizadas, ajustando-se aos seus desígnios, como base em uma mesma atividade, ou antes, uma combinação de atividades primário-exportadoras.

Santarém, em sua conversão a lugar funcional de circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação de importantes *commodities*, a partir dos anos 2000, torna-se a cada ciclo de investimentos mais condicionada por dinâmicas exógenas, comandadas por empresas hegemônicas do setor. Seguindo Santos (2013, p. 127), podemos dizer que os sistemas de ação e objetos, que passam a ditar a dinâmica do município e seu entorno, deixam de ser “produto de solidariedade orgânica localmente tecida, para tornar-se resultado de solidariedade organizacional”. Ou ainda, conforme expressa Elias (2015), processa-se a produção de áreas especializadas e corporativas inerentes aos diversos circuitos da economia do agronegócio globalizado, onde as escalas da cidade e de seu entorno articulam-se permanentemente com a internacional.

Desse modo, compreendemos as atuais mudanças neste município como um momento de formação de novos espaços empresariais, a partir dos fluxos rápidos derivados das agroindústrias e dos mercados de *commodities*, que não apenas produzem fragmentações do espaço total e permanentes “ajustes” urbanos, como também o fazem de maneira seletiva no tempo e no espaço, a depender de suas conveniências.

6. REFERÊNCIAS

ALARCON, D. F.; GUERRERO, N. R.; TORRES, M. Saída pelo Norte. A articulação de projetos de infraestrutura e rotas logísticas na bacia do Tapajós. In: ALARCON, D.F.; MILIKAN, B.; TORRES, M. (Orgs.). **Ocekadi**: Hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na Bacia do Tapajós. Ocekati, Internacional Rivers Brasil; Programa de Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal do Oeste do Pará, 2016, p. 43-78.

ANDREONI, M. Portos na Amazônia se multiplicam e abrem novas rotas para China. **Diálogo Chino**, nov. 2020. Disponível em: <https://dialogochino.net/pt-br/infraestrutura-pt-br/portos-amazonia-multiplicam-abrem-novas-rotas-para-china>. Acesso em: 16 jun. 2021.

BORGES, A.; BARON, R. Gigantes da logística descobrem Miritituba. **Valor Econômico**, Ed. Especial, 27 mar. 2013. Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2013/03/27/gigantes-da-logistica-descobrem-miritituba.ghtml>. Acesso em: 29 maio 2024, p. A20.

BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 12 maio 2024.

BRASIL. **Plano Mestre do Complexo Portuário de Santarém**. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). Secretaria Nacional dos Portos, 2017. Disponível em: https://codomar.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_completa/pm28.pdf. Acesso em: 22 de ago. 2023.

BRASIL. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santarém – 2015**. Ministério da Infraestrutura, Companhia Docas do Pará. Alterado pela Portaria nº 2.420, de 1º de dezembro de 2020 do Ministério da Infraestrutura. Disponível em: https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/planejamento-portuario/plano-de-desenvolvimento-e-zoneamento-pdz/arquivos-pdz/Texto_PDZ_Santarm_aprovado_portaria_SEP_474_alterado_portaria_2420.pdf. Acesso em: 23 de ago. 2023.

CÂMARA, L. Portos do Maicá: entre violações de direito e silenciamento. **Terra de Direitos**, 17 set. 2021. Disponível em: <https://terradedireitos.org.br/acervo/artigos/portos-do-maica-entre-violacoes-de-direitos-e-silenciamento/23655>. Acesso 31 jan. 2024.

DOURADO, A. T.; COSTA, I. C. N.; CARVALHO, L. C. de. Dinâmica Portuária na Amazônia. Mudanças no uso do solo no bairro de Área Verde em Santarém (PA). **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**. v.20, n.2, p. 98- 128, maio-ago., 2024. Disponível em: <https://www.rbhdr.net/revista/index.php/rbhdr/article/view/7519/1425>. Acesso em: 22 jun. 2024.

ELIAS, D. Globalização e Agricultura no Brasil. **Revista Geo UERJ**. n. 12, jun. 2022, p. 23-32. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/geouerj/article/view/49202>. Acesso em: 09 jan. 2024.

_____. Agronegócio e reestruturação urbana e regional no Brasil. BÜHLER, E. A., GUILBERT, M.; OLIVEIRA, V. L. (Orgs.). **Agriculturas empresariais e espaços rurais na globalização: abordagens a partir da América do Sul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2016, p. 63-81.

_____. Reestruturação produtiva da agropecuária e novas regionalizações no Brasil. In: Alves, V. E. L. **Modernização e regionalização nos cerrados do centro-norte do Brasil**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2015, p. 25-44.

FREITAS, L. S.; TRAVASSOS, H. V. B.; VINAGRE, M. V. A.; PONTE, M. J. M.; TOURINHO, H. L. Z. Expansão da mancha urbana de Santarém: análise de 1984 a 2020. **Naturae**, v. 3, n. 1, p. 1-10, 2021. DOI: <http://doi.org/10.6008/CBPC2674-6441.2021.001.0001>. Acesso em: 08 jun. 2023.

FREITAS JR., G. Megainvestimento abre nova rota para soja. Tradings e operadores logísticos devem aportar mais de R\$ 3 bilhões para escoar grãos pelo Norte. **Valor Econômico**, Caderno Agronegócio, 24 jan. 2013. Disponível em: <https://valor.globo.com/agronegocios/noticia/2013/01/24/megainvestimento-abre-nova-rota-para-soja.ghtml>. Acesso em: 29 maio 2024.

LUCIANO, W. Especial Plano Diretor de Santarém: a questão portuária e o ordenamento fluvial. **O Estado Net**, Ano XIV, Ed. Digital nº 4384, 16 fev. 2019. Disponível em: <https://www.oestadonet.com.br/noticia/14304/especial-plano-diretor-de-santarem-a-questao-portuaria-e-o-ordenamento-fluvial/>. Acesso em: 18 maio 2024.

MUNIZ, A.; ALVARENGA, S. Terminal em porto prevê investimento de R\$ 175 milhões em Santarém. **Agência Santarém**. Prefeitura de Santarém, 22 ago. 2020. Disponível em: <https://santarem.pa.gov.br/noticias/gerais/terminal-em-porto-preve-investimento-de-r-175-milhoes-em-santarem-3416695a1a58-1968-4fb2-9503-d93889ba9ecc>. Acesso em: 25 jun. 2024.

NAHUM, J. S.; PAIXÃO JR., P. R. C. da. Encontros e desencontros: fronteira, agronegócio da soja e campesinato no Planalto Santareno (PA). **Revista Nera**, UNESP, Presidente Prudente, ano 17, n. 25, p. 47-70, jul./dez. 2014.

OLIVEIRA, C. M. de.; SANTANA, A. C. de.; HOMMA, A. O. Os custos de produção e a rentabilidade da soja nos municípios de Santarém e Belterra, estado do Pará. **Acta Amazonica**, Editora INPA, Brasília, v. 43, n. 1, p. 25-34, 2013.

RAMOS, J. R. B. Plano Urbanístico de Integração: Rodovia BR 163 /Distrito Industrial/Zona Portuária II, Via Alça Viária. **Associação Comercial e Empresarial de Santarém (ACES)**, 19

mar. 2018. Disponível em: <https://acestapajos.com.br/plano-urbanistico-de-integracao-rodovia-br-163-distrito-industrial-zona-portuaria-ii-via-alca-viaria/>. Acesso em: 12 maio 2024.

REIS, A. B. O.; PINHO, E. P.; NOVAK, F.; PEREIRA, T.; RODRIGUES, Y. As ocupações urbanas na Amazônia e os novos sujeitos coletivos: a atuação do movimento dos trabalhadores em luta por moradia na cidade de Santarém. **Revista Terceira Margem Amazônia**, Outras Expressões, Manaus, v. 3 (Dossiê Baixo Amazonas), n. 11, p. 72-86, jul./dez. 2018.

SANTARÉM. **Plano Diretor Participativo do Município de Santarém**. Prefeitura Municipal de Santarém, 29 dez. 2006. Disponível em: <https://santarem.pa.gov.br/institucional/plano-diretor-e-planos-setoriais>. Acesso em: 02 jan. 2023.

SANTARÉM. **Plano Diretor Participativo do Município de Santarém**. Prefeitura Municipal de Santarém, 17 dez. 2018. Disponível em: https://sapl.santarem.pa.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2018/1610/lei_n_20_534_de_17_12_2018_plano_diretor_participativo.pdf. Acesso em: 14 abr. 2023.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 2ª ed., São Paulo, Editora Record, 2001.

SCHRAMM F. P. **Sem licença para destruição. Cargill e a violação de direitos no Tapajós**. v. 1, Santarém, Terra de Direitos, Misereor – Ação Conjunta Justa Global, 2021.

_____. **Sem licença para destruição. Cargill e a violação de direitos no Tapajós**. v. 2, Itaituba, Terra de Direitos, Misereor – Ação Conjunta Justa Global, 2023.

MAGALHÃES, N. Prefeitura de Santarém discute projetos de infraestrutura e logística. **Agência Santarém**. Prefeitura de Santarém, 29 out. 2021. Disponível em: <https://santarem.pa.gov.br/noticias/gerais/prefeitura-de-santarem-discute-projetos-de-infraestrutura-e-logistica-amlsy7>. Acesso em: 25 jun. 2024.

OSÓRIO, J. Padrão de reprodução do capital: uma proposta teórica. In: FERREIRA *et al.* **Padrão de reprodução do capital: contribuições da teoria marxista de dependência**. São Paulo, Boitempo, 2012a.

OSÓRIO, J. América Latina: novo padrão de especialização produtiva. In: FERREIRA *et al.* **Padrão de reprodução do capital: contribuições da teoria marxista de dependência**. São Paulo, Boitempo, 2012b.

PARÁ. **Estudo de Delimitação da Região Metropolitana de Santarém**. Belém, Secretaria do Estado do Pará, Governo do Estado do Pará, 2017.

RODRIGUES, J. C. **Portos no rio Tapajós**: Arco de desenvolvimento e justiça social. Rio de Janeiro: IBASE, 2017 (cartilha).

RODRIGUES, A. P. Cidade e portos na Amazônia Central. **Pixo**, Revista de Arquitetura e Contemporaneidade, Pelotas, UFPel, v. 6 (Cidadania & Território I), n. 22, jun./set.2022, p. 66-81. Disponível em: <https://revistas.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/3998> Acesso em: 26 jun. 2024.

RODRIGUES, A. P.; LUZ, V. S. Projeto Nova Orla, Santarém: Logística do agronegócio e renovação urbana no oeste do Pará. **Anais VII Jornada POSURB-ARQ**, 2024. Disponível em: <https://www.puc-campinas.edu.br/programa-de-pos-graduacao-em-arquitetura-e-urbanismo-doutorado/>. Acesso em: 26 jun. 2024.

____. **Portos e cidades no vale do rio Tapajós**. Anais dos trabalhos do XX ENAMPUR, 2023. Disponível em: <https://anpur.org.br/anais-xxenanpur/sessoes-tematicas-sts/>. Acesso em: 01 jan. 2024.

VIEIRA, S. Aprovação da área portuária do Maicá dá segurança jurídica a empreendedores, diz prefeito de Santarém. **G1 Santarém e Região**, 14 dez. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2018/12/14/aprovacao-da-area-portuaria-do-maica-da-seguranca-juridica-a-empresendedores-diz-prefeito-de-santarem.ghtml>. Acesso em: 18 maio 2024.

WESZ JÚNIOR, V. J.; KATO, K.; LEÃO, A. R.; LEÃO, S. A.; LIMA, M. S. B. Dinâmicas recentes do agronegócio no Oeste do Pará (Brasil): expansão da soja e estruturação de corredores logísticos. *Mundo Agrário*, Universidade Nacional de La Plata, v. 22, n. 50, 1-19, 2021. Disponível em: <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/130943>. Acesso em: 23 jun. 2023.