MEGAINFRAESTRUTURAS E AGRONEGÓCIO NA AMAZÔNIA LEGAL: AGENTES, DINÂMICAS E EFEITOS DO CORREDOR NORTE/BR-163

MEGAINFRASTRUCTURES AND AGRIBUSINESS IN THE EASTERN AMAZON: AGENTS, DYNAMICS AND EFFECTS OF THE NORTH CORRIDOR /BR-163

MEGAINFRAESTRUCTURAS Y AGRONEGOCIOS EN LA AMAZONIA JURÍDICA: AGENTES, DINÁMICAS Y EFECTOS DEL CORREDOR NORTE/BR-163

Jondison Rodrigues[1]

Edna Maria Ramos de Castro[2]

Resumo: A Amazônia Legal inscreve-se historicamente na dinâmica nacional e global capitalista, por meio, sobretudo, de processos de territorialização de agentes econômicos (empresariais e estatais), calcados em megainfraestruturas. Essas megainfraestruturas dispersam-se pela Amazônia Legal, especialmente no sudoeste do Pará, com destaque para o Corredor Norte/BR-163 (envolvendo municípios como Novo Progresso, Trairão, Rurópolis e Itaituba). O objetivo deste artigo é identificar e analisar os projetos de agentes econômicos e os efeitos territoriais do referido Corredor, entre 2014 e 2023. O trabalho baseia-se principalmente em pesquisa de campo, pesquisa documental e entrevistas. Verificam-se novos projetos: portuários, hidroviários, rodoviários, termelétricos e hidrelétricos, assim como "novos" agentes econômicos: concessionárias da BR-163, *tradings* e multinacionais, associadas a infraestruturas - armazéns, silos, pátios de triagem, postos de combustível, portos e balsas. Observam-se alguns efeitos: a expansão do plantio de soja, desmatamentos, incêndios, aquecimento do mercado de terras, conflitos e violências. Presencia-se uma intensa reconfiguração, com uma "nova" grafia e controle do território em curso nessa região, consolidando um complexo baseado em grãos, pecuária, madeira, fertilizantes, combustível e infraestrutura, como forma de promover a fluidez e os ganhos da cadeia do agronegócio.
Palavras-chave: Amazônia; Conflitos por terra; Agronegócio; Neoextrativismo.

Abstract: The Legal Amazon is historically part of the national and global capitalist dynamics, mainly through processes of territorialization of economic agents (businessmen and state-owned companies), based on mega-infrastructures. These mega-infrastructures were dispersed throughout the Legal Amazon, especially in the southwest of Pará, with emphasis on the North Corridor/BR-163 (involving municipalities such as Novo Progresso, Trairão, Rurópolis and Itaituba). The objective of this article is to identify and analyze the projects of economic agents and the territorial effects of the aforementioned Corridor, between 2014 and 2023. The work is mainly based on field

[1]Doutor em Desenvolvimento Socioambiental pela Universidade Federal do Pará. Email: jondisoncardosorodrigues@gmail.com. Orcid iD: https://orcid.org/0000-0001-6400-7445 .

[2] Professora Emérita da Universidade Federal do Pará, atuando no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/NAEA e no Instituto de Filosofia e Ciência Humanas/IFCH. Doutora em Sociologia pela École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris. Email: ednamrcastro@gmail.com. Orcid iD: https://orcid.org/0000-0002-1764-6997.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

research, documentary research and interviews. New projects can be seen: port, waterway, road, thermoelectric and hydroelectric projects, as well as “new” economic agents: BR-163 concessionaires, trading companies and multinationals, associated with infrastructures - warehouses, silos, marshalling yards, gas stations, ports and ferries. Note some effects: expansion of soybean planting, deforestation, fires, heating of the land market, conflicts and violence. There is an intense reconfiguration, with a “new” spelling and control of the territory underway in this region, consolidating a complex based on grains, livestock, wood, fertilizers, fuel and infrastructure, as a way of promoting fluidity and gains in the agribusiness chain.
Keywords: Amazon; Conflicts on Earth; Agribusiness; Neoextrativism.

Resumen: La Amazonía Legal es históricamente parte de la dinámica capitalista nacional y global, principalmente a través de procesos de territorialización de los agentes económicos (empresarios y empresas estatales), basados en megainfraestructuras. Estas megainfraestructuras estaban dispersas por toda la Amazonía Legal, especialmente en el suroeste de Pará, con énfasis en el Corredor Norte/BR-163 (involucrando municipios como Novo Progresso, Trairão, Rurópolis e Itaituba). El objetivo de este artículo es identificar y analizar los proyectos de los agentes económicos y los efectos territoriales del mencionado Corredor, entre 2014 y 2023. El trabajo se basa principalmente en investigaciones de campo, investigaciones documentales y entrevistas. Se pueden ver nuevos proyectos: portuarios, hidrovías, viales, termoeléctricos e hidroeléctricos, así como “nuevos” agentes económicos: concesionarias de la BR-163, empresas comercializadoras y multinacionales, asociados a infraestructuras: almacenes, silos, estaciones de clasificación, gasolineras, puertos y transbordadores. Nótese algunos efectos: expansión de la siembra de soja, deforestación, incendios, calentamiento del mercado de tierras, conflictos y violencia. Hay una intensa reconfiguración, con una “nueva” ortografía y control del territorio en marcha en esta región, consolidando un complejo basado en granos, ganadería, madera, fertilizantes, combustibles e infraestructura, como forma de promover fluidez y ganancias en la cadena agroindustrial.
Palavras-chave: Amazonas; Conflictos por la tierra; Agronegocios; Neoextractivismo.

Introdução

A produção de grandes infraestruturas (grandes projetos de desenvolvimento) não é uma realidade recente na Amazônia Legal. No entanto, os amplos investimentos em infraestrutura realizados recentemente na Amazônia constituem uma sinalização da escolha de locais para expansão, abertura, conexão e controle territorial, o que resulta na incorporação de territórios e regiões à economia capitalista financeirizada (Schouten; Bachmann, 2022). Isso porque as megainfraestruturas encontram-se entrelaçadas com o regime agroalimentar corporativo, envolvendo tradings, multinacionais, bancos, fundos e estados-nações (Clapp, 2019, 2023).

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

Assim, as megainfraestruturas relacionam-se com uma dinâmica de fronteira: um processo e um método que funciona para sustentar a ordem mundial capitalista contemporânea. Conformam-se pela intensa e sincrônica movimentação e circulação de mercadorias, dinheiro e informações, principalmente de grupos e agentes hegemônicos, dos quais tal dinâmica de fronteira faz-se pela produção de megainfraestruturas para acumulação (Pasternak et al., 2023).

Essa dinâmica de fronteira expressa-se significativamente no sudoeste do estado do Pará, em especial no denominado Corredor Norte/BR-163 (envolvendo os municípios de Novo Progresso, Trairão, Rurópolis e Itaituba), que vem sendo, nos últimos dez anos, fonte de atenção, mobilização e concentração de políticas estatais e investimentos privados em complexos econômicos de infraestrutura logística (Wesz Junior et al., 2021; Oliveira Neto, 2023), notadamente portuária, hidroviária e rodoviária (Rodrigues, 2018; Rodrigues; Nahum, 2023a), para promoção da fluidez de commodities agrícolas do Centro-Oeste brasileiro[3].

Diante disso, o objetivo deste artigo é identificar e analisar os projetos, os agentes econômicos e os efeitos territoriais do referido Corredor, entre 2014 e 2023. O recorte analítico espacial é o sudoeste do estado do Pará, mais especificamente o Corredor Norte/BR-163 (os municípios de Itaituba, Rurópolis, Trairão e Novo Progresso), cujo horizonte temporal de pesquisa é de 2014 a 2023. A importância deste artigo está na necessidade de maior compreensão da dinâmica de fronteira em andamento pela globalização agroalimentar e seus efeitos locais (Flexor; Kato; Leite, 2024), bem como na identificação dos novos agentes, escalas de ação, territorializações, territorialidades, dinâmicas de fronteira e suas repercussões territoriais.

Além disso, possibilitar um maior entendimento de como se conecta o agronegócio com o movimento de construção de estruturas logísticas e corredores econômicos (Rodrigues, 2018; Oliveira Neto, 2023), envolvendo portos, balsas, caminhões, a pavimentação e privatização da rodovia BR-163 (porção territorial paraense) (Rodrigues; Nahum, 2023a), e a conexão entre infraestrutura e processos de agroindustrialização, cercamento, expropriações e questão agrária, bem como as

[3] É importante deixar claro que há outros setores econômicos atuando na região e utilizando ou incentivando a construção de megainfraestruturas, como, por exemplo, a mineração e o garimpo. No entanto, não está no escopo deste artigo analisar esse setor e seus efeitos sistêmicos.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

reorganizações progressivas da produção e circulação de alimentos em escala mundial (McMichael, 2021) e o nexo com as escalas nacional e regional. Do ponto de vista metodológico, este trabalho baseia-se em análises de pesquisa por meio: i) de pesquisa de campo, realizada em Itaituba, Rurópolis e Trairão, entre 2014 e 2023; ii) pesquisa documental – Novo PAC, Anuário Brasileiro de Segurança Pública, Cadernos de Conflitos no Campo da CPT e Diagnóstico socioeconômico e ambiental dos/das atingidos(as) pelos portos do agronegócio e sua cadeia logística no médio Tapajós (CPT,2023); iii) entrevistas semiestruturadas com movimentos sociais (CPT e MAB) e lideranças locais (Trairão, Rurópolis e Itaituba – especialmente agroextrativistas, trabalhadores de sindicatos e de associações populares).

Além disso, foram utilizados dados secundários produzidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

A análise de dados leva em conta os desdobramentos observados no processo histórico ocorrido nas últimas décadas de avanço sobre as fronteiras amazônicas, por dinâmicas, agentes econômicos e estados-nações que têm potencializado processos coloniais, espoliativos e conflitos fundiários nos territórios amazônicos. A linha adotada ancora-se na interpretação crítica trazida pela perspectiva da ecologia política, economia política, geografia política e geografia agrária.

Infraestruturas e a relação com o agronegócio

A infraestrutura é considerada a espinha dorsal de toda sociedade, possibilitando a efetivação de serviços essenciais que incluem energia, água, gerenciamento de resíduos, saneamento básico, transporte e telecomunicações (Rodrigues; Nahum, 2023a). Para Panez e Olea (2024), as principais estratégias do agronegócio são inovações técnicas em sistemas produtivos, escala crescente de infraestrutura e narrativas renovadas.

As últimas duas décadas, segundo Clapp (2019, 2023), foram marcadas pela expansão significativa de investimentos em aquisições de terras e em infraestrutura de grande escala, como parte do processo mais amplo de financeirização dos sistemas de infraestrutura e do regime agroalimentar corporativo. Tal conexão — entre aquisições de

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

terras e infraestrutura de grande escala — constitui uma rede sociotécnica e política que estrutura relações econômicas e cadeias globais de suprimentos (produção, circulação e transporte de commodities), com a sincronização dos sistemas rodoviários, portuários, dutoviários, infoviários, aeroviários, hidrelétricos e termelétricos (Marimón et al., 2022).

Para isso, estruturou-se no Brasil, a partir da década de 2000, políticas para a consolidação da cadeia global de commodities e do transporte de mercadorias, com investimentos provenientes do orçamento da União, financiamento de bancos públicos e do setor privado, por meio de concessões e parcerias público-privadas. Assim, consolidou-se um "planejamento logístico estatal e corporativo", no qual o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) teve papel central, ao construir uma política de Estado de planejamento, financiamento e investimento de longo prazo, balizando políticas regionais e locais de infraestrutura (Rodrigues, 2018). Esse movimento reflete uma tendência mundial dos estados-nações de ampliar gradualmente suas capacidades de impor suas antigas fronteiras coloniais e/ou geopolíticas (ou imperiais) (Dean; Sarma; Rippa, 2024) e de se conectarem ao jogo de mundialização de trocas econômicas e tecnológicas (Rodrigues, 2018).

O Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), lançado em 2023, por exemplo, prevê investimentos públicos federais de R$ 1,7 trilhões para os próximos quatro anos em áreas como transportes, energia, infraestrutura urbana, inclusão digital, infraestrutura social inclusiva e água para todos (Brasil, 2023). Apenas o eixo Transporte eficiente e sustentável, o Novo PAC pretende investir: R$ 349,1 bilhões de reais de 2023 a 2026 e após 2026 pretende investir de R$ 128,2 bilhões. Tais investimentos seria a retomada de investimentos no setor de logística - rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos (Brasil, 2023).

A região amazônica, particularmente no estado do Pará, concentra um número significativo de projetos do Novo PAC, envolvendo hidrovias, dragagem, derrocamento, ferrovias, portos, aeroportos e rodovias: i) Ferrovia Norte-Sul (Tocantins-Maranhão); ii) Ferrogrão (Mato Grosso/Pará) e Ferrovia Norte-Sul (Tocantins/Maranhão); iii) Novos investimentos e concessões da BR-163 (Mato Grosso e Mato Grosso do Sul), pavimentação da BR-163 (Campo Verde-Rurópolis e Rurópolis-Medicilândia) e adequação da BR-316/PA; iv) Investimentos e arrendamentos portuários (Pará, Amapá, Maranhão e Amazonas); v) Concessões, construção e modernização aeroportuária

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

(Tocantins, Pará, Amapá, Maranhão e Amazonas); vi) Investimentos, sinalização, dragagem e derrocamento (Rondônia, Pará, Amapá, Maranhão e Amazonas) (Brasil, 2023).

A Amazônia Legal constitui, portanto, um palco de experimentação e consolidação (territorialização de agentes hegemônicos internacionais) por meio do denominado Projeto Arco Norte: um corredor de fluxos econômicos e rentismo, baseado em um projeto estatal-corporativo que visa a estruturação, organização e monopólio/controle territorial (Rodrigues, 2018). Trata-se de um sistema sociotécnico, político e econômico de sincronização de modais (rodoviário, ferroviário, portuário, hidroviário e elétrico) e de gestão logística de fluxos de exportação de mercadorias, principalmente commodities agrícolas.

A territorialização de agentes hegemônicos internacionais na Amazônia Legal expressa-se, sobretudo, no sudoeste do estado do Pará, a partir de 2013, com a ocupação e o uso hegemônico corporativo do território amazônico por diversas tradings e multinacionais, entre elas: Amaggi, Bunge, Cargill, ADM, Caramuru Alimentos, Cianport, Hidrovias do Brasil, Transportes Bertolini, J. F. H. Oliveira Peixoto, Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM)[4] e COFCO.

Essas *tradings*, multinacionais, fundos e gestoras de ativos construíram uma série de estruturas logísticas, com destaque para instalações portuárias e a atuação de agentes econômicos na Amazônia Legal (Quadro 1).

Quadro 1: Quantidades, local da estrutura portuária e agentes econômicos que estão na Amazônia Legal

Agentes Econômicos	Porto Velho	Itaituba	Barcarena	Santana	São Luís	Manaus	Itacoatiara
Cargill	X	X					
Amaggi	X	X	X				X
Cianport		X		X			
Hidrovias do Brasil		X	X				
Caramuru Alimentos		X		X			
ADM		X	X				
F. H. Oliveira Peixoto	X					X	
Transportes Bertolini						X	
TEGRAM					X		

Fonte: elaborado a partir de Rodrigues e Nahum (2023a)

[4] NovaAgri, Glencore, Grupo CGG, Amaggi, Louis Dreyfus e Zen-NohGrain.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

Todos os agentes econômicos mencionados no Quadro 1 estão ligados ao agronegócio, atuando na movimentação de soja, milho e fertilizantes. Para Clapp (2021), as megacorporações agroalimentares (agronegócio) dominam o setor de insumos e produtos agrícolas, exercendo influência não apenas sobre os preços dos insumos e grãos, mas também sobre a direção das inovações agrícolas e das políticas agrícolas governamentais. Além disso, essas corporações induzem políticas e sistemas modais e logísticos.

Essa influência se manifesta por meio de novos projetos econômicos e logísticos no Corredor Norte/BR-163, que contribuem para a fluidez das commodities e para o aumento das taxas de lucros produtivos e rentistas do setor do agronegócio. Entre esses projetos estão: a Usina Termelétrica (Itaituba), a Usina Asfáltica (Itaituba), as Pequenas Centrais Elétricas (Itaituba e Rurópolis), a Hidrelétrica do Tapajós (Itaituba e Trairão), a Hidrovia do Tapajós (Itaituba e Santarém), a Hidrovia do Tapajós-Teles Pires (Itaituba e Trairão), a ampliação da Rodovia BR-163 (Itaituba, Trairão, Rurópolis), a Ferrovia (Ferrogrão/Itaituba, Novo Progresso e Trairão) e os portos (Itaituba e Rurópolis). É interessante destacar que também ocorre o escoamento da mineração e do garimpo ilegal pela hidrovia do Tapajós e pela BR-163.

Tais projetos supracitados estão sob gestão ou são geridos pelo setor agroalimentar (agronegócio). Isso configura uma dinâmica de expansão sobre a região da BR-163 (porção territorial paraense), por meio da ampliação da fronteira de megainfraestruturas e da consolidação de agentes econômicos dominantes.

Expansão da fronteira de megainfraestruturas e agentes econômicos dominantes

A partir do ano de 2014, observa-se uma mudança significativa nas orientações dos fluxos de commodities agrícolas pelo Arco Norte, nas políticas públicas e nos investimentos de capitais direcionados à região Norte. Esse processo incluiu o ordenamento territorial, a antecipação espacial (reservas de territórios) e investimentos em megainfraestruturas, com forte apoio estatal. Esse apoio se manifestou por meio de investimentos públicos, concessão de terras, licenças ambientais, outorgas aquaviárias, marcos regulatórios e financiamentos. Tudo isso com o objetivo de inserir o Brasil no circuito geopolítico e econômico global, via exportações de commodities (Rodrigues, 2018), bem como promover uma forma liberal de imperialismo (e colonialismo), que

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

agrega a ideologia do progresso e de uma missão civilizatória. Como afirma um agente social da Comissão Pastoral da Terra (CPT) entrevistado:

> O que percebemos é que o Estado não está de fato ausente. Está presente, apoiando e favorecendo estes grandes empreendimentos, como os portos. Podemos ver isso nos próprios processos de licenciamento. Então, o que mudou? O que antes era um descaso do Estado, que avaliamos, hoje é mais uma presença dentro dos projetos, dos grandes empreendimentos, do agronegócio, favorecendo todo esse contexto de avanço dos empreendimento (Entrevista realizada em agosto de 2022).

Essa parceria com o Estado fez com que, em abril de 2014, a multinacional Bunge iniciasse suas operações logísticas e portuárias na margem direita do rio Tapajós, em Itaituba. Essa operação marcou o estabelecimento de uma nova rota para o escoamento da produção de grãos e fertilizantes. Anteriormente, o escoamento se estruturava pelo eixo norte de Mato Grosso até o terminal portuário da Cargill, localizado em Santarém, ou fluía até o porto do grupo Hermasa (Amaggi), em Itacoatiara, no estado do Amazonas.

O início das operações portuárias e logísticas da multinacional Bunge contribuiu para a configuração de um novo conteúdo territorial, com a especialização produtiva do território, a divisão territorial do trabalho e a reestruturação espacial da cidade de Itaituba. Estruturou-se, assim, um novo sistema de engenharias baseado em novos fixos, fluxos, dinâmicas e, principalmente, novos agentes econômicos (Oliveira Neto, 2023), como será apresentado adiante.

Os fluxos se expressaram na movimentação de toneladas de commodities e de caminhões pela rodovia BR-163. Desde 2009, a movimentação de commodities tem aumentado pelos portos do Arco Norte: na safra de grãos de 2008/2009, a movimentação pelo Arco Norte foi de 7,2 milhões de toneladas (Caldeira; Lopes; Gasques, 2023). Em 2022, o volume de grãos que saiu pelo Arco Norte superou a movimentação do porto de Santos: foram 52,3 milhões de toneladas de grãos pelo Arco Norte, enquanto o porto de Santos atingiu 46,8 milhões de toneladas. Cabe destacar que, em 2009, as exportações do Arco Norte representavam 16,6% do total do Brasil, atingindo 37,1% em 2022 (UNOP, 2023).

Esse aumento na movimentação de grãos ocorreu, no plano logístico, devido à mudança nos fluxos, com a estruturação de um sistema de armazenagem, intermodalidade, pavimentação da BR-163 e, além disso, a estruturação de um sistema portuário. Entre 2014 e 2023, houve a multiplicação do sistema portuário na margem do

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

rio Tapajós. Antes de 2014, havia apenas três portos operando na margem do rio Tapajós (Itaituba), todos ligados ao setor de combustíveis (Bertolini, Reicon e Base Ipiranga). Hoje, há mais de 20 portos na margem do rio Tapajós. Todos esses portos estão articulados com as atividades do agronegócio na movimentação das seguintes mercadorias: grãos, fertilizantes, combustíveis e gesso, constituindo complexos industriais e logísticos que possuem codependências e alianças (Rodrigues; Rodrigues; Lima, 2019) (Quadro 2).

Quadro 2: Corporações e mercadorias movimentadas pelos portos da margem do rio Tapajós

Coorporações	**Grãos**	**Fertilizantes**	**Combustíveis**	**Gesso**
Cianport	X	X		
Cargill	X	X		
Unitapajós (Bunge e Amaggi)	X	X		
Caramuru Alimentos	X	X		
Transportes Bertolini/ADM	X			
Atem	X		X	
Zport/Uni-Z	X			
ABI Mirituba			X	
Base Ipiranga Itaituba			X	
Bertuol		X		
Bertolini Itaituba			X	
Itaipava Itaituba			X	
Petróleo Sabbá I			X	
Petróleo Sabbá II			X	
Norte Marine		X		
Açaí Petróleo			X	
Pool de Combustíveis			X	
Master	X		X	
Geossosul				X
TOP Tapajós		X		X

Fonte: CPT (2023)

Os portos de movimentação de grãos (Quadro 2), segundo a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), movimentaram mais de 19 milhões de toneladas de grãos no ano de 2022, divididas da seguinte forma: Cianport (2,5 milhões), Unitapajós (5 milhões), Hidrovias do Brasil (6 milhões), Cargill (3 milhões) e Bertolini (2,5 milhões) (CNA, 2023). Esse volume representa 36,32% do total movimentado pelo Arco Norte. Segundo a CNA, estima-se a circulação de 1.800 caminhões (84,6 mil toneladas) por dia na BR-163 (CNA, 2023).

É importante destacar que os agentes econômicos distribuídos espacialmente pela margem do rio Tapajós são grandes corporações. Hoje, a margem do rio Tapajós concentra as maiores corporações internacionais na Amazônia. Por exemplo, estão presentes os

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

grupos ABCD: ADM, Bunge (Unitapajós – joint venture entre Bunge e Amaggi), Cargill e Dreyfus (LDC). Os grupos ADM (EUA), Cargill (EUA), COFCO (China) e Louis Dreyfus Company (França) controlam mais de dois terços do comércio mundial de grãos (milho, soja e trigo) e sementes oleaginosas. Essas multinacionais não apenas controlam mais de 70% de todo o mercado internacional de matéria-prima agrícola, mas também promovem a reorganização da economia mundial, contribuindo para o enquadramento de conjunturas geopolíticas hegemônicas nas estruturas em evolução do abastecimento alimentar em escala global e para a mercantilização da terra, sementes e alimentos (McMichael, 2023; Flexor, 2024).

Isso aponta para uma ampla relação/correlação de poder, exploração e dominação que essas corporações detêm. Elas não apenas regulam e comandam importações e exportações de commodities, mas também controlam movimentos de capitais, o comércio de sementes, fertilizantes, maquinaria agrícola, genética de animais e vegetais, e insumos químicos. Isso torna os países importadores de alimentos e/ou insumos vulneráveis não apenas a interrupções no fornecimento, mas também à volatilidade dos preços e à inflação (Shattuck et al., 2023).

Segundo Rodrigues e Nahum (2023b), esses grupos promovem a incorporação de novos investidores a partir da produção de infraestruturas e cadeias de commodities (regime global), bem como a incorporação de novas regiões a processos rentistas espoliativos. Assim, contribuem não apenas para uma nova geografia de fixos e fluxos, mas também para uma nova ordem espacial, estruturada pela expansão do uso corporativo do território, promovendo, consequentemente, a "corporatização do território", entendido como território funcional e de passagem de riquezas (Rodrigues; Nahum, 2023a).

A "corporatização do território", segundo Williams (2023), não apenas expande seus sistemas tecnológicos e suas plantações (monoculturas), mas também imprime sobre os territórios colonialismos e guerras contra lugares e povos. Isso leva a conflitos pela posse da terra, expulsão de povos de territórios ancestrais, desmatamentos e redução do acesso aos recursos naturais. Dinâmicas essas que acabam por intensificar violências, desigualdades, conflitos e a destituição de direitos de povos e comunidades em diversas regiões.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

Efeitos territoriais do agronegócio que atravessam a cidade e o campo na região da BR-163

De forma mais macro há uma marca significativa de efeitos territoriais do agronegócio que atravessam a cidade e o campo na região da BR-163, no recorte espaço temporal de 2014 a 2023. Fruto de novas dinâmicas e agentes econômicas que desembarcaram, modelaram os territórios e imprimiram uma ordem hegemônica corporativa, conforme apresentada de forma breve anteriormente. Porém, cabe uma retomada no plano da cidade de Itaituba (município que vem sendo encoberto pela ideologia do progresso e da inovação) e onde está o epicentro logístico do agronegócio. Assim é fundamental, ainda que de maneira breve, alinhavar ou mostrar a conexão com o desmatamento, incêndios e conflitos no campo e a territorialização do agronegócio no Corredor Norte/BR-163.

Como já assinalado o início da operação do porto da Bunge, hoje Unitapajós, em 2014, houve uma série de transformações, com manifestações no espaço construído da cidade de Itaituba, entre elas, o crescimento demográfico. Para um agente social da Comissão Pastoral da Terra (CPT) entrevistado:

> A cidade de Itaituba inchou. Agora temos mais violência na cidade; mais carros, mais gente, mais aumento populacional e menos infraestrutura do ponto de vista das políticas públicas no território. Também me parece muito óbvio que com tudo isto que acabei de referir, o Estado já estava a negligenciar as políticas públicas antes, mas agora parece que esse descaso tem sido mais intencional (entrevista realizada em agosto de 2022).

Esse inchaço se expressa na população de Itaituba. Segundo o Censo de 2010, a população residente em Itaituba era de 97.493 habitantes. Já o Censo de 2022 aponta 123.314 habitantes. Contudo, a Prefeitura de Itaituba (Cadastro Único da Assistência Social) estima 130 mil habitantes, considerando a operação de portos e outros portos planejados (Itaituba, 2024). Segundo lideranças locais, membros de movimentos sociais entrevistados e, principalmente, o *Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental dos/das Atingidos(as) pelos Portos do Agronegócio e sua Cadeia Logística no Médio Tapajós*, realizado pela Comissão Pastoral da Terra (CPT, 2023), observa-se a chegada semanal de pessoas e famílias. De acordo com o mesmo diagnóstico, os novos habitantes (migrantes) que chegam a Itaituba vêm dos estados do Maranhão, Rondônia e Mato Grosso, em busca de empregos em postos de combustíveis, pátios de triagem, restaurantes e nos portos.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

Isso constitui uma das muitas desigualdades e contradições sociais. Outra contradição, diante dos novos agentes econômicos, novos tempos e novas dinâmicas na região, é o aumento significativo de todos os tipos de violência (doméstica, furtos, roubos) em Itaituba. Segundo dados sistematizados pelo Sistema Estadual de Segurança Pública e Defesa Social (SIEDS), da Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social do estado do Pará (SEGUP-PA), houve um crescimento de mais de 164% nas ocorrências policiais registradas no município de Itaituba entre 2010 e 2023 (SEGUP, 2024).

Além disso, de acordo com os dados do *Anuário Brasileiro de Segurança Pública*, do Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP), Itaituba é a 15ª cidade com a maior taxa de mortes violentas intencionais entre as 50 cidades mais violentas do Brasil com população acima de 100 mil habitantes, no ano de 2022.

Já o relatório *Cartografias da Violência na Amazônia*, também conduzido pelo FBSP e publicado em novembro de 2023, aponta que Novo Progresso e Trairão são, respectivamente, a 7ª e a 29ª cidades mais violentas da Amazônia Legal em termos de taxas de mortalidade violenta média, entre 2020 e 2022, em um total de 100 cidades com mais de 100 mil habitantes. O relatório ainda destaca que Itaituba possui mais de uma facção (de narcotráfico) operando e em disputa no território.

Por fim, outras contradições, segundo Rodrigues (2018) e Rodrigues e Lima (2020), são:

1. **Violação de direitos humanos**: a naturalização das violações de direitos e a banalização da consulta prévia, livre e informada com indígenas (Munduruku), pescadores, ribeirinhos, beiradeiros e agroextrativistas, que possuem protocolos de consulta (Munduruku, das comunidades de Pimental e São Francisco, Montanha e Mangabal, e pescadores artesanais);
2. **Proibição da atividade pesqueira**: na frente ou no percurso dos portos (devido à movimentação de balsas graneleiras), algo que se intensificou, inclusive, com conflitos entre pescadores por espaço de pesca;
3. **Interferência no conforto ambiental**: perda da quietude e da tranquilidade da população rural e urbana com a circulação de caminhões (de grãos e fertilizantes), especialmente nos distritos de Campo Verde e Mirituba;

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

4. **Injustiça ambiental**: "sonegação de informações", principalmente em relação a empreendimentos, licenças, alvarás e os valores e usos do Imposto Sobre Serviços (ISS) cobrados ou repassados por essas empresas portuárias;
5. **Racismo ambiental**: principalmente contra moradores do Distrito de Mirituba (especialmente no Bairro Nova Mirituba) e do Distrito de Campo Verde (entroncamento entre a BR-163 e BR-230);
6. **Desmatamento**: nas áreas onde se localizam os portos em funcionamento (e planejados) e sua rede logística viária[5];
7. **Assoreamento de igarapés** (Igarapé do Santo Antônio) e destruição de sítios arqueológicos, inclusive com a destruição parcial do sítio arqueológico, lugar sagrado dos Munduruku, na comunidade de Santarenzinho (Rurópolis), durante a construção do porto da Transportes Bertolini Ltda[6];
8. **Especulação fundiária, imobiliária e comercial**: com a elevação dos preços de terrenos e aluguéis e a disseminação da venda de lotes, principalmente em condomínios horizontais;
9. **Migração rural para a urbana**: com aumento populacional em distritos e bairros;
10. **Aumento da violência**: doméstica, roubos, no trânsito e por dívidas; e,
11. **Ampliação da prostituição e vulnerabilidade de mulheres e adolescentes**: em postos de combustíveis e pátios de triagem[7].

Observa-se, com tudo isso, a promoção de um conjunto de novas relações territoriais. Essas relações se manifestam como um novo conjunto de regras, convenções, costumes, regulamentos ou leis (Rasmussen; Lund, 2025). Cabe enfatizar que o padrão predominante nas cadeias de commodities agrícolas no Brasil está na reprodução e no agravamento de enormes desigualdades sociais (com alta concentração de renda e propriedade da terra), danos e conflitos territoriais (Flexor; Kato; Leite, 2024).

[5] Um exemplo contundente é o caso da empresa Bertuol, que, além de não possuir licença ambiental de operação (e está em funcionamento), desmatou 16,02 hectares, embora a Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará (SEMAS) tenha autorizado apenas 6 hectares. Essa área desmatada seria uma área de preservação permanente (APP) e foi transformada em uma estrada para acesso e movimentação de caminhões de fertilizantes.
[6] Esta "área" sob litígio (conflito de interesses, em termos de disputa judicial).
[7] Hoje estão presentes, em Itaituba e Novo Progresso, o acesso a uma das maiores plataformas do "mercado do sexo" do Brasil: a Fatal Model.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

Essa dinâmica contribui também para a ameaça à segurança e soberania alimentar (Flexor; Kato; Leite, 2024) e desafia o modo de vida camponês, ao mesmo tempo em que busca preservar e fortalecer práticas culturais comprometidas em transcender a subordinação à agricultura corporativa, que reduz a alimentação a uma mercadoria e a um preço (McMichael, 2023).

Segundo o *Diagnóstico Socioeconômico e Ambiental dos/das Atingidos(as) pelos Portos do Agronegócio e sua Cadeia Logística no Médio Tapajós*, realizado pela Comissão Pastoral da Terra (CPT, 2024), há uma distribuição desigual dos danos e riscos ambientais entre os diferentes grupos sociais, evidenciando o racismo ambiental promovido pelo agronegócio. Ele é "observável" principalmente junto a comunidades pobres dos distritos de Campo Verde e Mirituba, bem como junto a pescadores artesanais e indígenas da etnia Munduruku (aldeias Praia do Mangue e do Índio).

Em Itaituba, segundo o diagnóstico, manifesta-se na piora da infraestrutura urbana (acesso à água, ruas em pior estado, insegurança nas vias devido às carretas, coleta de lixo e iluminação pública) e na poluição sonora (barulho da circulação das carretas), hídrica (soja que cai no rio Tapajós) e visual (paisagem repleta de balsas e caminhões).

A maioria dos grandes empreendimentos de infraestrutura "coincide" com territórios ocupados por grupos vulneráveis: "pobres, negros e povos indígenas", que acabam recebendo uma carga maior de danos, porém sem nenhuma proteção social por parte do Estado. Pretos e pardos são os mais atingidos pelo agronegócio nos distritos de Campo Verde e Mirituba, representando, respectivamente, 79,06% e 90,24% da população. Portanto, esses distritos constituem "um espaço desigual e perverso para os sujeitos pretos e pardos, pela destinação de toxicidades, poluição, violências e dificuldades de acesso a equipamentos e serviços públicos" (CPT, 2023, p. 68).

Para Maluf et al. (2023), a cadeia do agronegócio está em consonância com sua condição de pilar do sistema agroalimentar hegemônico globalizado, que é calcado em um conjunto de injustiças sociais. Esse quadro vem se intensificando a cada ano ao longo da BR-163, diante da expansão e territorialização do agronegócio, ligado, sobretudo, à sua cadeia de grãos, fertilizantes, combustíveis e gesso. Essa dinâmica reverbera nas transformações territoriais no campo.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

Desmatamento, incêndios e conflitos no campo no Corredor Norte/BR-163

A produção de grandes eixos ou "corredores" são criações de imagens e signos de novos arranjos territoriais, projetos de modernidade e "modernização" da Amazônia. Para Castro (2021), a produção desses grandes eixos ou "corredores" construiu um ideário de civilização ou de civilizar povos, submetendo a região e os territórios de vida às necessidades e prioridades definidas local e regionalmente por novas e poderosas articulações e interesses, que negam a existência de populações locais: suas culturas, temporalidades, territorialidades e direitos sociais de uso da terra.

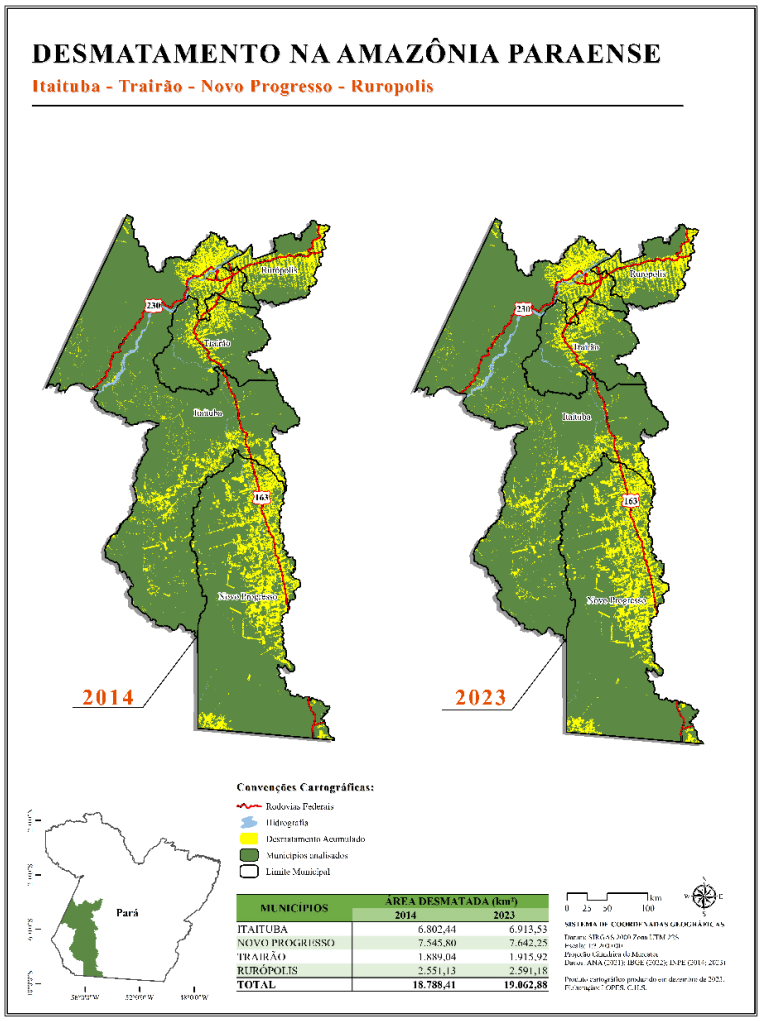
Uma das formas de construir esse ideário de civilização foi o controle territorial, grafando o território ou etiquetando-o, no qual o uso do desmatamento é empregado como estratégia de controle territorial. O trabalho de Torres, Doblas e Alarcon (2017) traz uma frase emblemática: "Dono é quem desmata". Essa frase materializa-se em uma forma de controle territorial. Utilizada de maneira crítica por esses autores, ela está relacionada a uma declaração, de 2014, de um grileiro de Novo Progresso, que justificou seu "direito" de desmatar extensões espantosas de terras públicas como forma de torná-las supostamente produtivas e, assim, tornar-se dono da terra.

Na Amazônia Legal, entre 1985 e 2021, 64.874 km² de florestas foram convertidos para a agricultura de grande escala (Seixas et al., 2025). Itaituba e Novo Progresso, municípios que compõem o recorte de pesquisa deste artigo, estiveram, ao longo da última década, entre os 13 municípios que mais desmataram na Amazônia Legal, para a expansão da agricultura de grande escala (monocultura de grãos e pecuária).

Itaituba, Trairão, Rurópolis e Novo Progresso, de 2008 até novembro de 2023, apresentaram os seguintes índices de desmatamento: Itaituba: 2.533,49 km²; Novo Progresso: 2.910,96 km²; Trairão: 941,54 km²; e Rurópolis: 932,91 km² (veja Figura 1, comparativo de 2014 e 2023). Segundo Jakimow et al. (2023), entre 2014 e 2020, 3,8% da região de Novo Progresso foi desmatada, o que equivale a uma área três vezes maior do que o tamanho de São Paulo, a maior cidade do Brasil.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

Figura 1 – Mapa do desmatamento de 2014 e 2023 nos municípios da BR-163



Fonte: os autores

Para Pinheiro et al. (2016), as ações socioeconômicas e políticas sobre/para a Amazônia Legal moldaram e moldam trajetórias, a intensidade, a extensão e os prazos associados, por exemplo, à degradação florestal, que, aliás, constitui um padrão global (Wuepper et al., 2024). O processo histórico de desmatamento e degradação florestal da Amazônia Legal é um fenômeno intensificado a partir da década de 1970, com a construção de sistemas viários, como as rodovias (Neves et al., 2021), e, mais recentemente, é impulsionado pelas dinâmicas de produção de infraestruturas e pela operação de agroindústrias. Essas duas dinâmicas vêm sendo as responsáveis pelo desmatamento ao longo das rodovias Transamazônica e BR-163 (Figura 1).

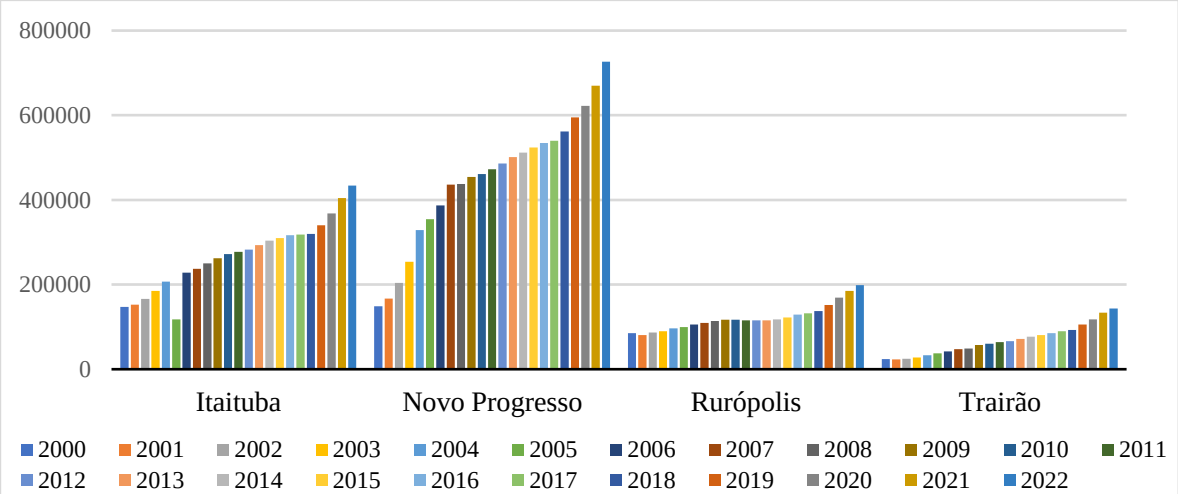
No entanto, também é preciso enfatizar que há uma correlação entre a expansão da pecuária, como uso inicial, e a posterior transformação em outros usos e renda da terra,

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

notadamente o plantio de soja e a construção de infraestruturas logísticas. Conforme assinala Richards (2012), a lógica e as dinâmicas territoriais configuram-se como um movimento intra-regional de capital e competências entre os setores pecuário (pastagem) e agrícola.

O uso para pastagem, por exemplo, nos municípios de Itaituba, Novo Progresso, Trairão e Rurópolis, cresceu significativamente, especialmente entre 2019 e 2022 (Gráfico 1).

Gráfico 1 - Municípios da BR-163: áreas de pastagem (ha) (2000-2022)



Fonte: MapBiomas (2023)

Segundo Heras et al. (2012), as pastagens parecem ser um ponto de partida para vários caminhos de transição no uso da terra: a floresta é convertida diretamente em pastagens ou em terras agrícolas com fins lucrativos, sendo que mais de 70% do desmatamento na Amazônia Legal foi inicialmente para estabelecer pastagens (Jakimow et al., 2023). Para Monteiro e Bernades (2024), o gado que está ali é muitas vezes utilizado para demarcar uma propriedade e especular a área, que provavelmente foi adquirida por mecanismos de fraude, como a grilagem, além de servir para a "domesticação" do solo, a fim de que, posteriormente, seja implementado o plantio de grãos. Assim, o gado serve como mecanismo para a expansão das fronteiras agrícolas, o desmatamento, a especulação fundiária e a privatização de terras públicas (Costa et al., 2024).

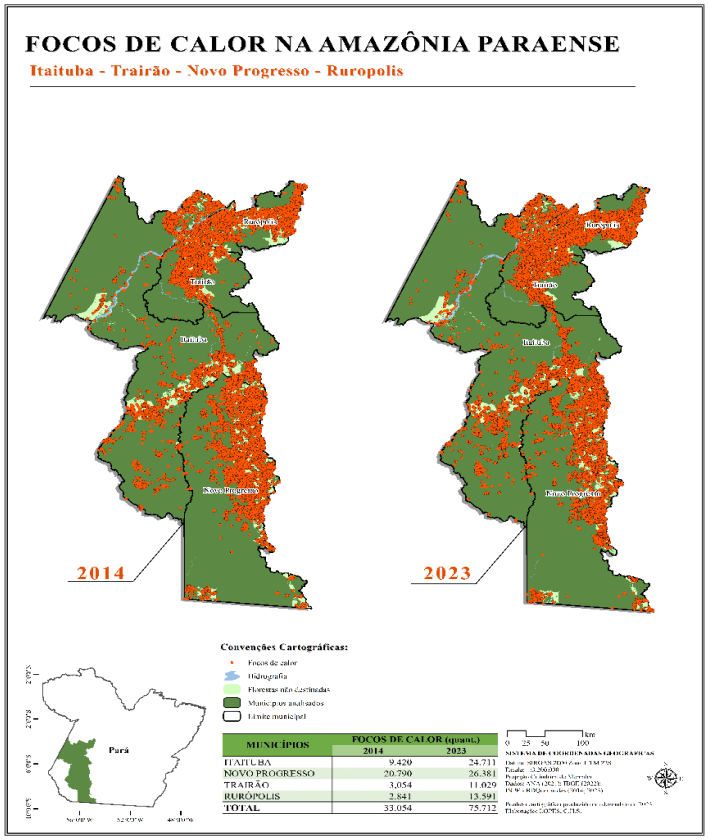
Portanto, Itaituba, Novo Progresso, Trairão e Rurópolis estariam seguindo o mesmo padrão econômico do agronegócio. Segundo Rodrigues (2024), a pastagem foi a

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

principal causa do desmatamento na Amazônia entre os anos de 1985 e 2023, contribuindo com mais de 90% da devastação da Amazônia Legal. Maluf et al. (2023) enfatizam que, nas áreas de fronteira agrícola, a pecuária extensiva muitas vezes abre caminho para a expansão da soja e a especulação fundiária. Tal conjuntura avança para a Flona Jamaxim (Novo Progresso), PDS Terra Nossa (Novo Progresso), Assentamentos Areia (Trairão), Ypiranga (Itaituba e Trairão) e Araipacupu (Rurópolis), além de terras não destinadas (ou florestas não destinadas). Esse avanço do desmatamento é expresso ao longo da rodovia BR-163, com o uso do fogo e incêndios criminosos.

Para Matavelli et al. (2024), o uso do fogo (incêndios criminosos) está associado ao desmatamento, pois seria utilizado para limpar os detritos caídos. Ainda segundo Matavelli et al., 43% dos incêndios ativos detectados na Amazônia Legal desde agosto de 2019 estão relacionados a eventos de desmatamento recentes. Esses incêndios passam a constituir um instrumento para a territorialização do agronegócio, buscando promover e consolidar a expansão da fronteira agrícola e do Corredor Norte. Isso é expresso na Figura 2, de focos de calor.

Figura 2 – Focos de calor de 2014 e 2023 nos municípios da BR-163



© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

Para Ribeiro et al. (2024), ao analisar a Amazônia Legal e o Cerrado, destaca-se que todas as áreas queimadas estão associadas à conversão de terras: 76% ocorreram para a transformação de florestas em pastagens (72%) ou terras agrícolas (4%), seguidas pela conversão de pastagens em terras agrícolas (9%). Segundo Lacerda (2023), o município de Novo Progresso foi o que mais sofreu com esses incêndios florestais. Desde o infame "Dia do Fogo", em agosto de 2019, na região da BR-163, em Novo Progresso e Altamira, o PDS Terra Nossa foi o mais afetado (Lacerda, 2023). Esse assentamento, criado pelo INCRA em junho de 2006, possui uma área de 149.842 hectares e foi projetado para assentar 1.000 famílias, mas atualmente abriga aproximadamente 300 famílias.

Dentro desse assentamento, há inúmeros conflitos e violências contra trabalhadores rurais, perpetrados por grileiros, garimpeiros, mineradoras, elites locais e madeireiros. Segundo Rodrigues e Nahum (2023a), o assentamento sofre intensamente com a expansão da soja desde 2019, com o uso recorrente de incêndios florestais criminosos. As áreas queimadas em 2019, durante o conhecido "Dia do Fogo", hoje abrigam lavouras de soja, correspondendo a 300 hectares.

Lacerda (2023) assinala que os investigados pelo "Dia do Fogo" realizaram as queimadas de forma coordenada, particularmente para a implementação do programa Titula Brasil em Novo Progresso, especialmente no PDS Terra Nossa. A autora destaca que o programa visava acelerar a regularização fundiária, disponibilizando terras públicas para o mercado. Ao mesmo tempo, segundo Lacerda (2023), o programa poderia promover a abertura de crédito para o PDS, além de infraestrutura e assistência técnica. Paralelamente, seria uma forma de expulsar assentados do PDS, já que os incêndios destruíram roçados, plantações e intimidaram lideranças e famílias que vivem no assentamento.

No dia 11 de agosto de 2022, a estratégia de incêndios criminosos retornou ao PDS, destruindo não apenas os lotes dos assentados, mas também partes da reserva florestal, que já sofria com a extração ilegal de madeira. Muitas lideranças foram intimidadas e ameaçadas de morte, pois, como enfatizam Conde et al. (2023), os defensores ambientais não apenas contestam a distribuição injusta dos custos e benefícios das atividades degradadoras, mas também lutam para defender suas terras, meios de subsistência, modo de vida, ontologias e cosmologias.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

Atualmente, no PDS Terra Nossa, há a construção permanente de uma atmosfera ou clima de terror, como forma de sufocar qualquer tentativa de questionamento, denúncia e/ou incidência política e jurídica (Rodrigues; Campos; Santana Jr, 2022). Tal conjuntura tende a se dispersar pelos assentamentos de Trairão e Itaituba.

Mercado de terras no Corredor Norte/BR-163

Para Castro e Castro (2022), o desmatamento, a grilagem de terras públicas e a violência no campo fazem parte de uma matriz comum, histórica e colonial, reeditada pelo colonialismo interno e por grupos capitalistas oligárquicos presentes nos territórios. Esses grupos atuam inclusive para marcar posição e impedir qualquer tentativa de implementação de uma política de reforma agrária.

Os processos de territorialização especulativa e rentista, capitaneados principalmente pelo agronegócio, são evidentes na região da BR-163, com a privatização ou corporatização do território. Segundo uma liderança e membro de movimento social do município de Trairão:

> A minha linha de pensamento, assim que eu penso como foi e como está sendo a BR [163] aqui para nós, que na verdade não é uma BR para nós aqui da região, se a gente olhar bem, ela não é para nós. Tanto é que os caminhoneiros dizem que a gente sair do meio, que a BR é deles, né? E está privatizando. Então, a gente, olhando com esse olhar a eu vejo que. É um grande empreendimento, mas que hoje está muito cobiçado. [...] o agronegócio, os fazendeiros comprando tudo (entrevista realizada em 2022).

Acompanhado desse processo de corporatização do território, segundo o agente social da CPT entrevistado:

> [...] os interesses aumentam os conflitos, os interesses de fora e o próprio governo atual também colabora nisso. Para legitimar a violência aqui. Então, os sujeitos que cometiam violência, ameaças, processo construído de assassinatos [...]. Então, é isso também se intensificou e contribuiu para esse cenário de violação de direitos e violência que ali vivemos (entrevista realizada em agosto de 2022).

O trecho apresentado reflete uma análise crítica sobre os conflitos fundiários e as dinâmicas socioeconômicas na região da Amazônia Legal, em especial ao longo da BR-163, uma área estratégica para o agronegócio e a expansão de infraestruturas. Segundo Castro e Castro (2022), os conflitos por terra estão intrinsecamente ligados às dinâmicas de fronteira, impulsionadas por interesses globais sobre a Amazônia Legal desde os anos 2000. Esses interesses estão associados à inserção da região no mercado global de terras

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

e à especulação envolvendo agentes capitalistas, investimentos públicos e privados, megainfraestruturas e o agronegócio.

Essa conjuntura tem intensificado os conflitos fundiários, que envolvem disputas pela posse, uso e acesso a terras, bem como a ameaça ao patrimônio genético, cultural, ambiental e ancestral, especialmente dos povos indígenas, como os Munduruku. A BR-163, que corta a Amazônia, tornou-se um eixo central dessas tensões, com o aumento de casos de violência, como tentativas de assassinato, ameaças de morte e intimidações, conforme registrado pela Comissão Pastoral da Terra (CPT, 2024).

Segundo um agente social da CPT entrevistado, a intensificação dos conflitos acontecem porque há:

> [...] aqueles que querem de alguma forma tomar a terra e aqueles que querem continuar resistindo e permanecendo em seus territórios. Quer o conflito venha pela retirada de madeira, de algumas áreas de assentamento, que são terras públicas, ou pela ampliação dos portos, também pela especulação imobiliária, pela especulação fundiária, seja pela exploração do garimpo agora principalmente em terras indígenas ou pela essas grandes empresas [...] (entrevista realizada em agosto de 2022).

Rodrigues e Lima (2020) destacam que os projetos de infraestrutura e desenvolvimento na região são frequentemente justificados por promessas de progresso, modernização, geração de empregos e distribuição de riquezas. No entanto, essas promessas muitas vezes não se concretizam, enquanto os impactos negativos, como a concentração fundiária, a desterritorialização de comunidades tradicionais e a degradação ambiental, se intensificam.

Essa análise revela uma contradição entre os discursos de desenvolvimento e as práticas que perpetuam desigualdades e violências. A expansão do agronegócio e das infraestruturas na Amazônia Legal, embora apresentada como um vetor de progresso, tem gerado conflitos socioambientais e ameaçado os modos de vida das populações tradicionais, além de comprometer a biodiversidade e os recursos naturais da região. Portanto, é fundamental questionar os modelos de desenvolvimento adotados e buscar alternativas que respeitem os direitos territoriais, a diversidade cultural e a sustentabilidade ambiental.

Como muito bem afirma uma liderança do município de Trairão:

> Muitas coisas têm acontecido ao longo da BR-163. [...] A gente sabe que a BR[-163]. Ela não foi planejada para nós como a gente esperávamos aqui fazendo parte desse dessa BR. Mas se enquadra o [agro]negócio que está vindo

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

> para exportação. Então ela não está nos servindo da forma que era, não é? (Entrevista com liderança de Trairão, 2023).

Tudo isso acaba por naturalizar um intenso processo de especulação fundiária e imobiliária, grilagem de terras e aquisição de terras para a construção de infraestrutura (portos, postos de combustíveis e pátios de caminhões), além da expansão da monocultura de grãos, especialmente em Trairão, Rurópolis e Novo Progresso (Rodrigues; Nahum, 2023a). No município de Trairão, por exemplo, observa-se, desde 2019, um crescimento das áreas de pastagem, bem como a expansão do plantio de soja.

Os projetos de desenvolvimento de padrão homogeneizador, implantados a partir da década de 1960, trouxeram para o bioma atividades econômicas cujo principal recurso natural explorado e comercializado é a terra e seu subsolo (Escada; Amaral; Fernandes, 2023). Observa-se também a intensificação da formação de um mercado de terras, a partir da apropriação ampliada de terras públicas e de territórios de uso coletivo. Isso se reflete no aumento dos valores das terras na região da BR-163, envolvendo os municípios de Itaituba, Rurópolis, Trairão e Novo Progresso.

Segundo o Decreto Estadual do Pará, nº 1.684, de 29 de junho de 2021, o Valor da Terra Nua (VTN), na região da BR-163, é de R$ 612,00/ha. Já a Portaria Estadual nº 726, de16dedezembro de 2022, atualiza esse valor (utilizado em 2023) para R$ 717,72/ha. Na tabela da Receita Federal de 2023, os municípios de Trairão e Novo Progresso apresentam os seguintes valores de VTN para uso em lavoura e pastagem: i) R$ 2.593,42e R$ 2.593,42 e R$ 2.074,74; e ii) R$ 2.513,65 e R$ 2.513,65 e R$ 1.256,83 (Receita Federal, 2024). No entanto, de acordo com o relatório “Atlas do Mercado de Terras”, desenvolvido pelo INCRA em 2023, o VTN na região da BR-163 é superior ao valor apontado no decreto e na portaria estadual (Tabela 1).

Tabela 1 – Municípios da BR-163: Valores de terras de Nua (2016 e 2023) - R$/ha

Tipologia de Uso	**Região da BR-163 – 2016**			**Região da BR-163 – 2023**		
-	Médio	Mínimo	Máximo	Médio	Mínimo	Máximo
Geral	-	-	-	6.591,19	2.848,38	15.482,78
Pecuária	929,84	790,36	1.069,32	4.648,74	4.013,69	5.430,29
Exploração Mista	1.142,72	971,31	1.314,13	10.898,38	4.013,69	5.430,29
Pecuária - Bovino-Pastagem	-	-	-	4.648,74	4.013,69	5.430,29

Fonte: INCRA (2023a, 2023b)

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados. ISSN: 2447-9195. Geofronter, Campo Grande, v. 11, p. 01-30, e9075

À medida que o valor da terra aumenta, os "proprietários" vão consolidando suas ações sobre ela, desmatando, incendiando florestas ou abrindo suas terras para outros setores econômicos. Portanto, há um processo de acumulação de terras como forma de obter ganhos e lucros (mais-valia). Cabe destacar que qualquer institucionalização de políticas para identificar "terras ociosas", por exemplo, impulsiona ou estimula efeitos mais duradouros de corrida por terra (Shattuck et al., 2023).

Assim, os valores das terras passam a constituir um campo de investimento de capital nacional e internacional, que visa valorizar e liberalizar a terra e as matérias-primas (Dietz; Engels, 2020), além de promover o processo de privatização e financeirização do território. Isso impulsiona o aquecimento do mercado de terras, a grilagem de terras públicas e o confisco ou cercamento de terras (McMichael, 2021), fenômenos historicamente observáveis na rodovia BR-163 (Torres, 2005). Dessa forma, as dinâmicas das fronteiras promovem a inserção na cadeia e no regime global agroalimentar, mas também o aquecimento do mercado de terras.

O aumento do valor assim como a especulação de terras tem contribuído para a ampliação dos conflitos por terra. Segundo o Caderno de Conflitos no Campo, da CPT, entre 2014 e 2022, foram identificadas 43 "Áreas em Conflito", envolvendo indígenas Munduruku e Kayapó (três aldeias), agroextrativistas e beiradeiros (Montanha e Mangabal) e assentados (dos assentamentos Ypiranga, Araipacupu, Areia e PDS Terra Nossa). É importante enfatizar que essas "áreas em conflito" estão relacionadas a processos e formas de resistência dos povos da floresta, das águas e do campo em defesa de seus territórios.

Esses conflitos se manifestam em formações em direitos humanos (como a formação de juristas populares), seminários de conjuntura e pesquisas sobre a região do Tapajós e da BR-163, além de eventos de agroecologia e tribunais populares[8]. Todas essas formas de resistência representam elementos de encontros, animações, organizações e

[8] Foi realizado um julgamento simbólico no dia 4 de março de 2024, no auditório da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA), em Santarém (PA). O tribunal popular, organizado por povos indígenas, agroextrativistas, sindicatos, ONGs e movimentos sociais, teve como objetivo julgar o projeto Ferrogrão, resultando em uma sentença favorável à extinção imediata da linha férrea. Pauta prioritária do agronegócio na Amazônia, a ferrovia, que pode causar o desmatamento de 50 mil km² de floresta, é rejeitada pelos moradores das áreas localizadas ao longo dos cerca de mil quilômetros cortados pelo traçado dos trilhos.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

mobilizações frente a uma trajetória de sucessivas lutas, ameaças, violências, violações e expropriações.

Todas essas formas e formatos de resistência foram identificados e presenciados pelos autores deste artigo, na condição de ouvintes e participantes. Contudo, este artigo, obviamente, não tem o objetivo de discorrer sobre processos de resistência, mas apenas destacar que elas existem e como se inserem ou se conectam às conflitualidades territoriais e aos movimentos políticos, questionadores e propositivos.

Considerações finais

Desde 2014, a região da BR-163 vem presenciando uma intensa e "nova" dinâmica de ocupação e controle territorial. Essa dinâmica não se manifesta apenas na privatização e financeirização do território, bem como na sua especialização produtiva, mas, sobretudo, na lógica colonial-capitalista-imperialista que a acompanha e se dispersa pelo território. Isso ocorre por meio de geometrias desiguais de poder, desigualdades sociais, racismo ambiental, concentração fundiária, especulação imobiliária e fundiária, além de violências e conflitos tanto no campo quanto na cidade, como discutido neste artigo.

Na região, está em curso a consolidação de um complexo grãos-pecuária-madeira-fertilizante-combustível-infraestrutura, articulado direta ou indiretamente à extração de riqueza em escala global. Nesse processo, a geração de valor é necessariamente temporária e geralmente seguida de esterilidade e incapacidade de reproduzir, de forma sustentável, os meios de subsistência no território afetado. Assim, impõem-se relações de poder no Corredor Norte/BR-163, associadas a um regime agroalimentar que se baseia em "uma estrutura governada por regras de produção e consumo de alimentos em escala mundial" (Friedmann, 1993, p. 30-31). Nesse regime, grandes corporações hegemonizam e reestruturam políticas, consumo e produção em nível global. Isso demonstra como o mundo e os territórios são ordenados, divididos e entendidos (Dean, Sarma; Rippa, 2024), a partir da atuação de grandes corporações e dos efeitos territoriais locais por elas gerados.

Esse complexo (grãos-pecuária-madeira-fertilizante-combustível-infraestrutura) produziu um boom na construção de infraestruturas e na fluidez de commodities, mas também promoveu: i) a expansão do plantio de soja; ii) o aquecimento do mercado de terras, com aquisição de terras e grilagem; iii) o aumento no número e no tipo de agentes

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

econômicos, bem como na infraestrutura associada ao agronegócio (armazéns, silos, pátios de triagem, postos de gasolina, hotéis, restaurantes, imobiliárias, portos, pavimentação da BR-163 e sua concessão à iniciativa privada, a Via BR-163); iv) a chegada de novos agentes ao território, como transportadoras, tradings, fundos, bancos e multinacionais do setor agroalimentar global, como o Grupo ABCD.

Tudo isso reverbera na intensificação do desmatamento e dos incêndios na região da BR-163, afetando terras não destinadas e Unidades de Conservação, como a Floresta Nacional do Jamanxim e o PDS Terra Nossa. Também são registradas invasões (e violências decorrentes) em assentamentos como Araipacupu (Rurópolis), Areia (Trairão) e Ypiranga (Itaituba e Trairão), onde dezenas de pecuaristas cercam e ameaçam assentados.

Essa situação de cercamento afeta especialmente indígenas Munduruku, agroextrativistas e pescadores, que enfrentam perdas e ameaças devido a empreendimentos já em operação e aos planejados, como a Ferrogrão e dezenas de portos para grãos, combustíveis e fertilizantes, além da ampliação da BR-163 pela concessionária Via Brasil BR-163.

Tais megainfraestruturas transnacionais buscam, em síntese, promover a fluidez, a canalização e a sincronização de fluxos transfronteiriços do agronegócio, funcionando como importantes instrumentos de ordenação e controle do território, em particular da região da BR-163. Ao mesmo tempo, constroem uma paisagem de territórios espoliados e comunidades e povos violados e violentados. Como destacam Rasmussen e Lund (2025), a dinâmica das fronteiras desloca comunidades e contamina o solo, a água e os corpos humanos, alimentando uma crise global. Além disso, transforma paisagens e desloca corpos por meio de mecanismos legais, físicos e discursivos, promovendo o redimensionamento dos territórios de recursos à medida que estes são integrados aos circuitos globais do capital.

Referências

BRASIL. **Novo PAC**. Disponível em: https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac. Acesso em: 21 dez. 2023.

CALDEIRA, V. C.; LOPES, E. P.; GASQUES, J. G. Infraestrutura logística do arco norte: características, gargalos e propostas. *In*: VIEIRA FILHO, J. E.; GASQUES, J. G. (Orgs).

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

Agropecuária Brasileira: evolução, resiliência e oportunidades. Rio de Janeiro: IPEA, 2023. p. 153-173.

CASTRO, E. M. R. Dinâmicas socioterritoriais na Amazônia Legal na perspectiva da ecologia política. In: LIMONAD, E.; MONTEIRO, J. C.; MANSILLA, P. (Orgs.). Planejamento territorial: reflexões críticas e práticas alternativas. Rio de Janeiro: Max Limonad, 2021. p. 183-209.

CASTRO, E. M. R.; CASTRO, C. P. Desmatamento na Amazônia, desregulação socioambiental e financeirização do mercado de terras e de commodities. **Novos Cadernos NAEA**, v. 25, n. 1, 2022.

CLAPP, J. The rise of financial investment and common ownership in global agrifood firms. **Review of International Political Econonomy**, v. 26, p. 604-629, 2019.

CLAPP, J. The Problem with growing corporate concentration and power in the global food system. **Nature Food**, v. 2, n.6, p. 404-408, 2021.

CLAPP, J. Concentration and crises: exploring the deep roots of vulnerability in the global industrial food system. **The Journal of Peasant Studies**, v. 50, n. 1, p. 1-25, 2023.

CNA. Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil. **Aprosoja e Movimento Pró-Logística percorrem BR-163**. Disponível em: https://cnabrasil.org.br/noticias/cna-aprosoja-e-movimento-pro-logistica-percorrem-br-163. Acesso em: 14 dez. 2023.

CONDE, M. et al. Slow justice and other unexpected consequences of litigation in environmental conflicts. **Global Environmental Change**, v. 83, p. 102762, 2023.

COSTA, F. A. et al. Complex, diverse and changing agribusiness and livelihood systems in the Amazon. **Acta Amazonica**, v. 54, n. spe1, p. 1-48, 2024.

COY, M.; KLINGLER, M.; KOHLHEPP, G. De frontier até pós-frontier: regiões pioneiras no Brasil dentro do processo de transformação espaço-temporal e sócio-ecológico. **Confins. Revista franco-brasilera de geografia**, n. 30, s.p., 2017.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

CPT – Comissão Pastoral da Terra. **Diagnóstico socioeconômico e ambiental dos/das atingidos (as) pelos portos do agronegócio e sua cadeia logística, no médio Tapajós.** Disponível em: https://www.cptnacional.org.br/publicacoes-2/noticias-2/6695-organizacoes-e-movimentos-de-base-realizam-diagnostico-sobre-impactos-do-complexo-portuario-no-medio-tapajos. Acesso em: 06 ago. 2023.

CPT. Comissão Pastoral da Terra. **Conflitos no Campo Brasil**. Disponível em: https://www.cptnacional.org.br/index.php/publicacoes-2/conflitos-no-campo-brasil. Acesso em: 06 ago. 2024.

DEAN, K.; SARMA, J.; RIPPA, A. Infrastructures and b/ordering: How Chinese projects are ordering China–Myanmar border spaces. **Territory, Politics, Governance**, v. 12, n. 8, p. 1177-1198, 2024.

DIETZ, K.; ENGELS, B. Analysing land conflicts in times of global crises. **Geoforum**, v. 111, p. 208-217, 2020.

ESCADA, M. I. S.; AMARAL, S.; FERNANDES, D. A. Dinâmicas de ocupação e as transformações das paisagens na Amazônia, BRasil. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 39, n.3, p.1-5, 2023.

FLEXOR, G. Food challenges, technological changes and food geopolitics. **Revista de Economia e Sociologia Rural**, v. 62, n. 3, p. 1-15, 2024.

FLEXOR, G.; KATO, K. Y.; LEITE, S. P. Agri-food globalization and food security in Brazil: recent trends and contradictions. **The Journal of Peasant Studies**, v. 51, n. 4, p. 1022-1045, 2024.

FRIEDMANN, H. The political economy of food: a global crisis. **New left review**, n. 197, p. 29-57, 1993.

HERAS, A. et al. Future deforestation drivers in an Amazonian ranching frontier. **Journal of Land Use Science**, v. 7, n. 4, p. 365-393, 2012.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produção Agrícola - Lavoura Temporária**. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/14/10193. Acesso em 20 dez. 2023.

INCRA. Instituto de Colonização e Reforma Agrária. **Atlas do Mercado de Terras**. Brasília: INCRA/MDA, 2023. Disponível em: https://www.gov.br/incra/pt-br/centrais-de-conteudos/publicacoes/atlas-do-mercado-de-terras. Acesso 14 dez. 2023a.

INCRA. Instituto de Colonização e Reforma Agrária. **Preços referenciais de terras e imóveis rurais (em r$)**. Disponível em: https://www.gov.br/incra/pt-

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

br/assuntos/governanca-fundiaria/relatorio-de-analise-de-mercados-de-terras/ppr_sr30_2016.pdf. Acesso 14 dez. 2023b.
ITAITUBA. **História do município** Disponível em: . https://www.itaituba.pa.gov.br/cidade. Acesso em: 06 ago. 2024.

JAKIMOW, B. et al. Deforestation and agricultural fires in South-West Pará, Brazil, under political changes from 2014 to 2020. **Journal of Land Use Science**, v. 18, n. 1, p. 176-195, 2023.

LACERDA, R. B. **Terra sem lei?** Sociedade e política no governo da Amazônia. 2023. Tese (Doutorado em Antropologia Social). Museu Nacional, Rio de Janeiro/UFRJ, Rio de Janeiro, 2023.

MALUF, R. S. et al. Global value chains, food and just transition: a multi-scale approach to brazilian soy value chains. **The Journal of Peasant Studies**, v. 50, n. 7, p. 2642-2665, 2023.

MAPBIOMAS. Disponível em: https://brasil.mapbiomas.org/quem-somos/. Acesso em: 15 dez. 2023.

MARIMÓN, P. D. et al. Tradescapes' in the forest: framing infrastructure's relation to territory, commodities, and flows. **Current Opinion in Environmental Sustainability**, v. 53, p. 29-36, 2022.

MATAVELI, G. et al. Deforestation falls but rise of wildfires continues degrading Brazilian Amazon forests. **Global Change Biology**, v. 30, n. 2, p. 1-3, 2024.

MCMICHAEL, P. Political economy of the global food and agriculture system. In: KASSAM, A.; KASSAM, L. (eds.) **Rethinking Food and Agriculture**. Burlington: Woodhead Publishing, 2021. p. 53-75.

MCMICHAEL, P. Dinámica de los régimenes alimentarios. **Revista de Economía Crítica**, v.36, p. 78-93, 2023.

MONTEIRO, D. M. L. V.; BERNARDES, J. A. Avanço do agronegócio na Amazônia: antecipação espacial, processos de espoliação na tentativa de criação da AMACRO e expansão da fronteira agrícola. **Revista NERA**, v.27, n.2, p. 1-16, 2024.

NEVES, P. B. T. et al. Amazon rainforest deforestation influenced by clandestine and regular roadway network. **Land Use Policy**, v. 108, p. 1-11, 2021.

OLIVEIRA NETO, T. Transformações espaciais e novos sistemas de engenharia no corredor de exportações rodofluvial BR-163 e rio Tapajós/Amazonas. **Revista Verde Grande: Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 5, n. 02, p. 215-242, 2023.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

PANEZ, A.; OLEA, J. Agribusiness moving through the Capitalocene: slow violence and renewed strategies of capitalist agriculture in Chile. **The Journal of Peasant Studies**, v. 51 n. 5, p. 215-242, p. 1164-1184, 2024.

PAASI, A. Examining the persistence of bounded spaces: remarks on regions, territories, and the practices of bordering. **Geografiska Annaler: Series B, Human Geography**, v. 104, n. 1, p. 9-26, 2022.

PASTERNAK, S. et al. Infrastructure, jurisdiction, extractivism: keywords for decolonizing geographies. **Political Geography**, v. 101, p. 1-9, 2023.

PINHEIRO, T. F. et al. Forest degradation associated with logging frontier expansion in the Amazon: the BR-163 region in Southwestern Pará, Brazil. **Earth Interactions**, v. 20, n. 17, p. 1-26, 2016.

RASMUSSEN, M. B.; LUND, C. Scales of dispossession: Institutionalizing resource access at the frontier. **Journal of Political Ecology**, v. 32, n. 1, p.1-22, 2025.

RECEITA FEDERAL. **Valores da Terra Nua**. Disponível em: https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/documentos-tecnicos/vtn/tabela-vtn-para-divulgacao-2023-3.pdf/view. Acesso em: 24 jan. 2024.

RIBEIRO, A. F. S. et al. The time since land-use transition drives changes in fire activity in the Amazon-Cerrado region. **Communications Earth & Environment**, v. 5, n. 1, p. 96, 2024.

RICHARDS, P. D. Food, fuel, and the hidden margins of capital. **Journal of Land Use Science**, v. 7, n. 3, p. 289-310, 2012.

RODRIGUES, J. C. O arco norte e as políticas públicas portuárias para o oeste do estado do Pará (Itaituba e Rurópolis): apresentação, debate e articulações. **Revista NERA**, n. 42, p. 202-228, 2018.
RODRIGUES, J. C. A Amazônia sob novas encruzilhadas? Uma reflexão crítica sobre as novas colonialidades face a emergência climática. **Papers do NAEA**, v. 1, p. 1-33, 2024.

RODRIGUES, J. C.; LIMA, R. A. P. Grandes projetos de infraestrutura na Amazônia: imaginário, colonialidade e resistências. **Revista NERA**, n. 51, p. 89-116, 2020.

RODRIGUES, J. C.; NAHUM, J. S. Expansão e territorialização de infraestruturas portuárias no Brasil e na Amazônia Legal (1993 a 2022). **Novos Cadernos NAEA**, v. 26, p. 196-224, 2023a.

RODRIGUES, J. C.; NAHUM, J. S. The concession of BR-163 highway in the brazilian Amazon: Corporatization of territory and conflicts. **DIE ERDE**, v. 154, p. 1-7, 2023b.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C.; LIMA, R. A. P. Portos do agronegócio e produção territorial da cidade de Itaituba, na Amazônia Paraense. **Geosul**, v. 34, n. 71, p. 356-381, 2019.

RODRIGUES, J. C.; CAMPOS, R. L.; SANTANA JR, J. R. Environmental defenders suffering death threats and" under protection" in the state of Pará, Eastern Amazonia, Brazil. **Journal of Political Ecology**, v. 29, n. 1, p. 430-454, 2022.

SCHOUTEN, P.; BACHMANN, J. Infrastructural frontiers: terrains of resistance at the material edge of the state. **Geoforum**, v. 36, p. 219- 224, 2022.

SEGUP. Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social do estado Pará (SEGUP-PA). **Dashboard**. Disponível em: http://sistemas.segup.pa.gov.br/transparencia/dashboard/. Acesso em: 11 jan. 2024.

SEIXAS, H. T. et al. Conversion from Forest to Agriculture in the Brazilian Amazon from 1985 to 2021. **Land**, v. 14, n. 2, p. 300, 2025.

SHATTUCK, A. et al. Life on the land: new lives for agrarian questions. **The Journal of Peasant Studies**, v. 50, n. 2, p. 490-518, 2023.

TORRES, M. (Org.). **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005.

TORRES, M.; DOBLAS, J.; ALARCON, D. F. **Dono é quem desmata**. São Paulo: Urutu Branco, 2017.

UNOP. União Nacional da Bioenergia. **Portos do Arco Norte superam exportação de grãos de Santos pela 1ª vez**. Disponível em: https://www.udop.com.br/noticia/2023/01/31/portos-do-arco-norte-superam-exportacao-de-graos-de-santos-pela-1-vez.html. Acesso: 05 dez. 2023.

WUEPPER, D. et al. Public policies and global forest conservation: Empirical evidence from national borders. **Global Environmental Change**, v. 84, p. 1-11, 2024.

WESZ JUNIOR, V. J. et al. Dinâmicas recentes do agronegócio no Oeste do Pará (Brasil): expansão da soja e estruturação de corredores logísticos. **Mundo Agrario**, v. 22, n. 50, p. 174-174, 2021.

WILLIAMS, B. Monocultural crises and rural geographies. **Dialogues in Human Geography**, v. 1, p.1-14, 2023.

Recebido em 09 de setembro de 2024.
Aceito em 31 de janeiro de 2025.
Publicado em 26 de março de 2025.

© 2025 - Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul - Brasil. Todos os direitos reservados. ISSN: 2447-9195. Geofronter, Campo Grande, v. 11, p. 01-30, e9075