



# LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO EM SANTARÉM (PA): TRANSFORMAÇÕES URBANAS E REGIONAIS

**André Paiva Rodrigues**

PUC-Campinas | rod.andrep@gmail.com

**Vera Santana Luz**

PUC-Campinas | veraluz@puc-campinas.edu.br

---

## Sessão Temática 01: produção do espaço urbano e regional

---

**Resumo:** Na Amazônia Legal, a instalação de grandes infraestruturas logísticas visam garantir a oferta contínua de produtos agropecuários e minerais aos mercados globais e reduzir os custos de transporte. Essas iniciativas impulsionam, entre outros empreendimentos, a construção e ampliação de projetos portuários em cidades ribeirinhas, causando grandes transformações socioespaciais. Em Santarém, no Pará, observamos significativos impactos resultantes deste processo. Nossa análise revela que a atualização técnica e normativa, impulsionada por esse fenômeno, promoveu o crescimento urbano e econômico do município, além de sinais de uma nova regionalização entre o baixo e médio Tapajós, acarretando inúmeras contradições com respeito ao meio ambiente amazônico e aos modos de vida locais. Estas mudanças ocorreram em fases distintas de investimentos e desenvolvimento logístico e urbano, sendo a mais atual iniciada com a revisão do Plano Diretor Municipal, entre 2017 e 2018.

**Palavras-chave:** Amazônia; Santarém; agronegócio globalizado; logística.

## AGRIBUSINESS LOGISTICS IN SANTARÉM (PA): URBAN AND REGIONAL TRANSFORMATIONS

**Abstract:** *In the Brazilian Amazon, the installation of large-scale logistics infrastructures aims to ensure the continuous supply of agricultural and mineral products to global markets and reduce transportation costs. These initiatives drive, among other ventures, the construction and expansion of port projects in riverside cities, causing major socio-spatial transformations. In Santarém, Pará, we observed significant impacts resulting from this process. Our analysis reveals that the technical and regulatory updates, driven by this phenomenon, promoted urban and economic growth in the municipality, in addition to signs of a new regionalization between the lower and middle Tapajós, leading to countless contradictions regarding the Amazonian environment and local ways of life. These changes occurred in distinct phases of logistic investment and urban development, the most recent of which began with the revision of the Municipal Master Plan, between 2017 and 2018.*

**Keywords:** *Amazon; Santarém; globalized agribusiness; logistics.*

---

## LOGÍSTICA DEL AGRONEGOCIO EN SANTARÉM (PA): TRANSFORMACIONES URBANAS Y REGIONALES

**Resumen:** *En la Amazonía brasileña, la instalación de grandes infraestructuras logísticas tiene como objetivo garantizar el suministro continuo de productos agrícolas y minerales a los mercados globales y reducir los costos de transporte. Estas iniciativas promueven, entre otros proyectos, la construcción y ampliación de proyectos portuarios en ciudades ribereñas, provocando importantes transformaciones socio espaciales. En Santarém, Pará, observamos impactos significativos resultantes de este proceso. Nuestro análisis revela que la actualización técnica y regulatoria, impulsada por este fenómeno, promovió el crecimiento urbano y económico del municipio, además de signos de una nueva regionalización entre el Tapajós bajo y medio, provocando innumerables contradicciones con respecto al medio ambiente amazónico y los modos de vida locales. Estos cambios se dieron en diferentes fases de inversión y desarrollo logístico y urbano, la más actual de las cuales empezó con la revisión del Plan Maestro Municipal, entre 2017 y 2018.*

**Palabras clave:** *Amazonía; Santarém; agronegocios globalizados; logística.*

## INTRODUÇÃO

Na Amazônia brasileira, grandes empreendimentos logísticos têm se estabelecido como resultado da inserção do Brasil na globalização neoliberal e das diretrizes de sua política econômica nas últimas quatro ou cinco décadas. Os setores modernos da agropecuária e da agroindústria, em sua busca por garantir uma oferta constante de *commodities* para os mercados internacionais e reduzir os custos operacionais, buscam parcerias, investimentos e apoio para a implementação de estratégias de exportação — especialmente nas regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte —, configurando extensos corredores de circulação que promovem a instalação e expansão de infraestruturas portuárias e hidroviárias em diversas cidades.

Mudanças profundas nas bases técnicas, normativas e demográficas são observadas em várias localidades dessas macrorregiões, incluindo o baixo vale do rio Tapajós, no município de Santarém, que é objeto de nossa análise. Este estudo propõe discutir elementos indicativos de uma nova fase de transformações urbanas e regionais, a partir deste município, no oeste do Pará, impulsionada por grandes projetos de engenharia e ações normativas que beneficiam a logística do agronegócio, aceleradas a partir de 2017.

Pretende-se, ao avaliar esse fenômeno, compreender as mudanças geradas pelos novos empreendimentos de engenharia fluvial na cidade de Santarém, como terminais de carga, estações de transbordo e vias de escoamento, que a transformam em um ponto central do agronegócio globalizado, bem como evidenciar os impactos dessas modificações na reorganização espacial do Pará, sugerindo não apenas um aumento da urbanização no sudoeste do estado, mas também o início de uma nova regionalização baseada na interação entre o desenvolvimento técnico e a produção econômica entre o baixo e médio Tapajós, no eixo composto pelos municípios de Santarém e Itaituba.

Para tanto, serão considerados elementos recentes do desenvolvimento urbano de Santarém e a legislação que lhe dá suporte — especialmente, o novo Plano Diretor Municipal, revisado entre 2017 e 2018 (Santarém, 2018), e os documentos básicos de planejamento do setor portuário local, como o Plano Mestre (Brasil, 2017a) e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santarém (Brasil, 2020).

A avaliação e a interpretação destas fontes e eventos serão baseadas no conceito de “território usado”, nos termos propostos por Santos (2005) e Santos e Silveira (2001) — considerando as contradições na apropriação e utilização de cada território, a partir da divisão territorial do trabalho e da configuração material dos lugares —, associadamente aos conceitos de “regionalização dos sistemas de engenharia” (Silva Neto, 2003), “agronegócio globalizado” e “cidades do agronegócio”, tal como definidos por Elias (2015; 2016; 2022), referindo-se ao modelo socioeconômico e político da grande produção agropecuária e aos espaços produtivos agrícolas e agroindustriais modernizados.

## CIDADES E INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS NA AMAZÔNIA

Na Amazônia Legal, tem-se observado um aumento significativo no número de portos e terminais fluviais de uso privado, muitos dos quais estão em fase de implantação, expansão ou modernização, com pouca ou nenhuma supervisão governamental, conforme afirma Andreoni (2020). Desde o ano 2000, gigantes transnacionais do agronegócio têm concebido grandes projetos logísticos, alterando fortemente alguns rios e cidades ribeirinhas.

A ativação dessa dinâmica dependeu, em grande parte, da inserção da economia brasileira, incluindo a Amazônia, em um modelo de reprodução do capital baseado em exportação de produtos agropecuários e minerais, um processo acelerado a partir da década de 1980 com a globalização neoliberal (Osório 2012a; 2012b). Nesse período, ocorreu a reestruturação hierárquica das áreas do país, impulsionada pela expansão da fronteira agrícola moderna e pelo esforço em instrumentalizar e reequipar certas áreas conforme seus objetivos (Santos; Silveira, 2001, p. 86-109).

Esses fenômenos, como indicam Elias (2015; 2016; 2022) e Coy (2020), apontam para algumas das tendências mais marcantes da urbanização e regionalização brasileiras, revelando a crescente complexidade de sua organização espacial, além das atualizações territoriais que envolvem cidades na Amazônia Legal, dinamizadas pela agroindústria e agropecuária modernas.

Essas cidades buscam atender às necessidades produtivas, financeiras, logísticas e de mão de obra desses setores, tornando-se verdadeiras "cidades do agronegócio"— localidades onde as funções inerentes ao agronegócio são hegemônicas sobre as demais funções urbanas (Elias (2022) — ou, em muitos casos, "cidades centrais ao agronegócio"— para o caso daquelas adaptadas pelos diversos circuitos espaciais da produção agropecuária que atendem, porém sem especialidade funcional relacionada ao agro (Coy, 2020).

Como esclarece Osório (2012a, p. 73), "o capital intervém no território de maneiras diversas, segundo as necessidades particulares que sua metamorfose exige". Isto significa, de acordo com Macedo e Gomes Jr. (2019), que cada padrão de intervenção e uso do território está associado a formas específicas de organização socioespacial, resultado do processo global de acumulação capitalista, mas que assume particularidades locais.

As formas espaciais que emergem ou se rearticulam em Santarém são organizadas procurando dar vazão à exportação de *commodities* agrícolas, aumentando e complexificando sua urbanização por meio da logística do agronegócio. Transformações exemplares podem ser identificadas na literatura que avalia a expansão e tecnificação do porto organizado de Santarém, cujos efeitos se espalham por todo o município desde o início da década de 2000 (Toledo; Kahil, 2012; Alarcon, *et al.*, 2016; Macedo; Gomes Jr., 2019; Wesz Jr. *et al.*, 2021). O período entre 1999 e 2013 pode ser identificado como a primeira fase de expansão e organização urbana, impulsionada por uma logística portuária promovida por agentes centrais do chamado "agronegócio globalizado" — modelo econômico, territorial e técnico de

produção agropecuária, direcionado tanto à demanda urbana interna como ao mercado internacional (Elias, 2015; 2016; 2022).

A partir do ano 1999, as *tradings* escolheram o porto organizado de Santarém como um novo ponto de interações espaciais, necessário à moderna produção agropecuária do Mato Grosso, buscando saídas mais rápidas e baratas para os grãos. Até 2013, essas empresas procuraram explorar os atributos locacionais de Santarém, promovendo articulações entre a produção agropecuária regional e o mercado externo. No entanto, devido a conflitos e forte organização popular, esses agentes direcionaram seus investimentos para o município vizinho de Itaituba, buscando contornar os obstáculos e estabelecer um novo distrito portuário, a partir de 2013 — um processo ainda em franco desenvolvimento.

A avaliação que segue é propor uma periodização, a partir da identificação de uma nova fase de investimentos e desenvolvimento logístico que retorna a Santarém, marcada pela revisão do Plano Diretor Municipal entre 2017 e 2018, conjuntura em que “a disputa pela cidade se tornou mais acirrada” (Reis, 2019, p. 13). Após esse evento, desfavorável às forças contrárias ao “empresariamento” do planejamento e crescimento urbanos, surgiram novos projetos com o objetivo de atrair e dinamizar a cidade, apostando especialmente na construção de uma nova área portuária.

## **SANTARÉM NA ROTA DOS CIRCUITOS MUNDIALIZADOS**

Desde os anos 1990, segundo dados da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas do Estado do Pará (SEDOP), Santarém ganhou “relevância econômica” devido ao aumento das plantações de soja e milho, promovidas por um novo fluxo migratório de grandes produtores rurais vindos do Centro-Oeste e Sul do Brasil. Estes produtores foram, a partir desta década, atraídos pelo terminal de uso privado da Cargill, instalado no porto estatal da cidade, assim como pela acessibilidade proporcionada pela BR-163, BR-230 e as hidrovias Tapajós e Amazonas, investindo, assim, na agricultura e no mercado de terras da região (Pará, 2017).

O surgimento e a expansão das áreas de cultivo de grãos no oeste do Pará, bem como o papel de Santarém e outras cidades com infraestrutura logística (especialmente Itaituba), faz parte de um processo mais amplo de mudanças nas formas de uso e ocupação do território brasileiro — baseado no uso intensivo de capital e tecnologia na agropecuária e no extrativismo, e no aumento da presença de empresas transnacionais na produção e circulação desses produtos —, que possibilitaram e intensificaram a expansão da fronteira agrícola moderna no Cerrado brasileiro, principalmente no estado do Mato Grosso.

O marco inicial deste fenômeno ocorreu entre 1999 e 2000, quando a Companhia das Docas do Pará (CDP) abriu um processo de licitação para um amplo terreno no porto organizado, próximo à BR-163. A Cargill venceu a licitação, obtendo o direito de arrendar uma área de

93.597,82 m<sup>2</sup> para transbordo de grãos, construindo uma grande estação fluvial de transferência de carga, que começou a operar em 2003.

Neste processo, implantou silos com capacidade de armazenamento superior a 50.000 toneladas, um píer flutuante para receber navios de grande calado (cerca de 12 m) e esteiras transportadoras de grãos com capacidade de movimentação de 1.500 toneladas por hora.

O impacto imediato deste complexo sistema de engenharia foi a inserção de Santarém no circuito espacial de produção de soja e milho, integrando a cidade ao circuito de cooperação da produção agropecuária regional. Esse processo de ajuste físico e institucional continua até hoje, envolvendo toda a região circundante.

Figura 1: Rede logística de Santarém e seu entorno



Fonte: Elaborado pelos autores, a partir de IBGE, 2021.

Conforme identificamos anteriormente (Rodrigues; Luz, 2023), a instalação da infraestrutura portuária da Cargill em Santarém permitiu combinar o escoamento da produção agroindustrial com a BR-163 (Cuiabá-Santarém) (Figura 1), o que impulsionou a chegada de outros serviços e equipamentos técnicos. Entre estes estão inúmeras barcaças, rebocadores, flutuantes e balsas ao longo do rio, além de postos de triagem para caminhões, silos e armazéns graneleiros, tanques de combustível e agrotóxicos, rodovias, estacionamentos, borracharias e uma ampla variedade de oficinas mecânicas, comércio e serviços agropecuários.

Paralelamente a esse forte incremento na infraestrutura técnica, Santarém enfrentou uma crescente pressão pelo controle da terra e dos recursos naturais, tanto no campo quanto na cidade, resultando na reconfiguração do seu território (Reis *et al.*, 2018).

Ocorreu, simultaneamente no município, forte introdução da monocultura de grãos (soja e milho), aumento dos preços no mercado fundiário e rápido processo de esvaziamento populacional e desaparecimento de diversas comunidades camponesas (Nahum; Paixão Jr., 2012; Oliveira *et al.*, 2013), seduzidas ou coagidas a vender suas terras<sup>1</sup>. Assim como

agravamento do déficit habitacional e aumento das ocupações urbanas, realizadas por famílias sem condições de financiar moradias na cidade<sup>2</sup>, ampliando significativamente a área urbana de Santarém (Reis *et al.*, 2018; Freitas *et al.*, 2021).

Assim, por ampliar o contingente populacional e migratório acima da capacidade de fazê-lo de forma organizada, ou compatível com serviços e equipamentos públicos da cidade, Santarém apresentou não apenas “notável espraiamento periférico”, conforme demonstram Freitas *et al.* (2021, p. 07), mas sobretudo grande movimentação popular contra os grandes empreendimentos agrologísticos.

Mobilizadas a partir dos indícios de fraudes e irregularidades no licenciamento ambiental em favor da Cargill na cidade, diversas organizações da sociedade civil apresentaram denúncias ao Ministério Público Federal (MPF) contra o empreendimento portuário da empresa, organizando protestos que tomaram proporções internacionais.

Em 2006, chegou-se a promover um bloqueio no descarregamento de soja no porto, por cerca de três horas. Tal ação foi organizada por diferentes coletivos ligados às pastorais sociais, aos sindicatos, movimentos indígenas e organizações socioambientais, notadamente o Greenpeace, gerando fortes embates (Schramm, 2021).

Esta grande resistência e organização dos atores sociais, a partir de 2014, viabilizou a ideia de transferência dos investimentos em infraestrutura portuária para o município de Itaituba, apenas alguns quilômetros de Santarém, no médio Tapajós. A expectativa de tal ação, comentam Alarcon, Guerrero e Torres (2016, p. 59), é que ali “enfrentariam menos resistência”.

Tal estratégia foi lembrada por Jaime Binsfeld, presidente da Fiagrill, em entrevista ao jornal Valor. Conforme o empresário,

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), a fim de acolher tais investimentos —, inaugurando uma nova tendência para o setor e encerrando uma primeira fase de expansão e ordenamento urbano comandado por grandes empreendimentos logísticos em Santarém, notadamente portuários.

Tal município, ao inserir-se no movimento de consolidação da agrologística no oeste do Pará, promoveu fortes ajustes em sua legislação, assim como em sua configuração territorial. Conforme enuncia Rodrigues (2017, p. 19), a revisão do plano diretor do município, no contexto em tela, sofreu forte interferência da Associação dos Terminais Portuários e

Estações de Transbordo de Carga da Hidrovia do Tapajós (ATAP), entidade que obteve favorecimento em seu novo formato, resultado do apoio financeiro que ofereceu na consecução deste documento.

Ramos *et al.* (2013) e Manzi e Fonseca (2023) falam de uma “agenda mínima” estabelecida entre a prefeitura de Itaituba e a mesma Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT), firmando convênio para o desenvolvimento de ações institucionais e obras necessárias à instalação dos empreendimentos.

Este “trasbordamento” dos negócios portuários para o município vizinho, a partir de 2013, estreita os laços entre Santarém e Itaituba, ambos convertidos em nós logísticos dos circuitos de grãos produzidos no Mato Grosso — e cada vez mais no próprio estado do Pará. Este enlace rodo-hidroviário, é identificado e formalizado pelo então Ministério dos Portos, Aeroportos e Aviação Civil, através do projeto “Corredores Logísticos Estratégicos” (Brasil, 2017b), considerando-os partes de um mesmo corredor de exportação de grãos, ou antes, um mesmo eixo de armazenamento e transporte, capaz de manter, controlar e movimentar, solidariamente, as mercadorias originadas nas cadeias produtivas do complexo de soja e do milho (composto pelos grãos e seus derivados), dito “Corredor Norte – Eixo Tapajós”.

Esta área, entre o médio e baixo vale do rio Tapajós, começa a se constituir — e a ser reconhecida — como fração do espaço total, organizado pelas redes agropecuárias e agroindustriais regionais com apoio do estado; desempenha, crescentemente, funções cada vez mais especializadas e coesas, baseadas em demandas externas, frequentemente internacionalizadas.

Mais precisamente, caberia falar de uma grande área que se estrutura comandada pela logística do agronegócio — muito embora seja verdade que o faça, também, pela expansão de uma agricultura empresarial local, que se consolida ao longo de seus vetores rodoviário e hidroviário —, aproveitando as oportunidades abertas pela instalação de terminais de uso privado, melhorias viárias e serviços logísticos que se integram, acelerados e legitimados por ações setoriais do Governo Federal neste eixo. Uma crescente regionalização, comandada por objetos e sistemas de engenharia inseridos espacialmente, “desencadeando uma série de importantes transformações, incluindo-se a gestão de enormes porções territoriais [e fluxos econômicos]” (Silva Neto, 2003, p. 358).

## **NOVOS AVANÇOS DA AGROLOGÍSTICA EM SANTARÉM**

O Estado, em suas múltiplas instâncias, tem um papel central na viabilização das estruturas logísticas. Ele promove normatizações do território, investimentos, programas, planos e projetos direcionando e assegurando ações; muito especialmente, “cria consenso em torno dos corredores [de exportação] e as narrativas legitimadoras de sua construção” (Wesz Júnior *et al.*, 2021, p. 21).

Assim, revisões nas legislações redefinindo elementos de ocupação, uso e organização da cidade são essenciais no debate em questão. Mudanças recentes nas legislações de Santarém, reorganizando uma série de elementos urbanísticos, são exemplares neste sentido, especialmente por sua notável permissividade aos grandes empreendimentos logísticos. Tomemos como exemplo mudanças introduzidas na revisão de seu Plano Diretor Municipal.

Conforme relatam Reis e Rodrigues (2019), modificações aprovadas no documento refletem mudanças oportunas ao uso corporativo do território, em prejuízo das diversas comunidades do município e da preservação ambiental, não obstante a intensa oposição dos diversos segmentos populares a tal complacência.

Segundo os autores, no âmbito das três audiências públicas e da conferência municipal de revisão, ocorreu forte participação dos movimentos sociais santarenos, que impediram alterações favoráveis à expansão de projetos portuários no município e, simultaneamente, reivindicaram ampliação de “garantias mínimas de participação no planejamento e na gestão das cidades” (Reis, 2019, p. 13). Porém, esta interdição não foi aceita pelos setores empresarial e político local, que reverteram a situação em votação na Câmara de Vereadores.

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 [anteriormente aprovado na Conferência final de revisão]. A respeito disso, as modificações refletiram também sobre a demarcação das áreas favoráveis a aptidão para o cultivo intensivo de grãos e a delimitação [ampliada] 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 audiências públicas realizadas, Reis e Rodrigues (2019, p. 95-104) identificam diversas mudanças em 17 artigos, em prejuízo das propostas populares. Alteração particularmente importante foi aquela operada no artigo 142, que delimita e regulamenta áreas para ação de 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”.

Neste artigo, após determinar, sem definição precisa, uma terceira área portuária, aparece no texto promulgado o direito de empreendimentos portuários e empresariais que se instalaram antes da legislação vigente no município a “permanecer exercendo suas atividades, independentemente [inclusive] do novo Ordenamento contido neste artigo” (Santarém,

2018) — ignorando, assim, as pretéritas infrações ambientais (municipal e estadual) cometida pelas empresas logísticas.

Conforme asseveram Wesz Júnior *et al.* (2021, p. 14), novos investimentos logísticos foram previstos ou consolidados no âmbito desta revisão, entre 2017 e 2018, inclusive aqueles em sítios sensíveis, como o empreendido na planície aluvial do Maicá (Lago do Maicá), área de proteção permanente ocupada por 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 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 criação de uma segunda zona portuária, composta por variadas infraestruturas de uso privado — algumas delas já instaladas ou cedidas para diversas empresas do setor (Embraps, Grupo Cevital, Atem Distribuidora de Petróleo, Ceagro, entre outras) —, inicia, ou antes, retoma uma dinâmica de desenvolvimento logístico no município, proporcionando-lhe maior respaldo normativo.

Conforme aponta Ramos (2018, s.n.), ex-secretário de obras do município, essa adequação resgata e regulamenta a legislação que considera a área do Maicá como portuária, referindo-se ao anterior plano diretor da cidade, aprovado em 2006, que prevê duas zonas de expansão (números 2 e 3) na cidade (Santarém, 2006, art. 137). Conforme defende o autor, a implantação de terminais fluviais de uso privado nesta segunda zona portuária, além de garantir “uma economia próspera”, também protegeria o lago do Maicá “da ocupação urbana [por habitações precárias e irregulares (palafitas), como ocorreu no bairro vizinho], iminente no local”.

Entre as instalações portuárias instaladas nesta segunda área, 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 planície de alagamento do Maicá — muito embora

existam diversos pontos de atracação e terminais de carga em áreas contíguas, fora do “lago”, porém ainda dentro da poligonal desta segunda zona portuária.

Conforme levantados por Dourado, Costa e Carvalho (2024, p. 112), a área autorizada pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) para exploração da instalação portuária corresponde a 34.684 m<sup>2</sup>, com 1.164.000 m<sup>3</sup>/ano de capacidade de movimentação e 8.340m<sup>3</sup> de capacidade de armazenagem, de granel líquido e gasoso (combustíveis e agroquímicos). Ainda de acordo com os autores, 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 nova zona portuária entre o Lago do Maicá (área portuária II) e alguma outra área contígua, sem definição precisa no Plano Diretor (área portuária III), promovem maior rapidez na instalação de portos e terminais de cargas, situação requisitada no Plano Mestre do Complexo Portuário de Santarém (Brasil, 2017a) e no Plano (revisto) de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário de Santarém (Brasil, 2020), que definem cenários e metas de expansão portuária em um horizonte de três décadas, discutindo, ainda, a interação dessas grandes estruturas com a cidade e o meio natural que se inserem.

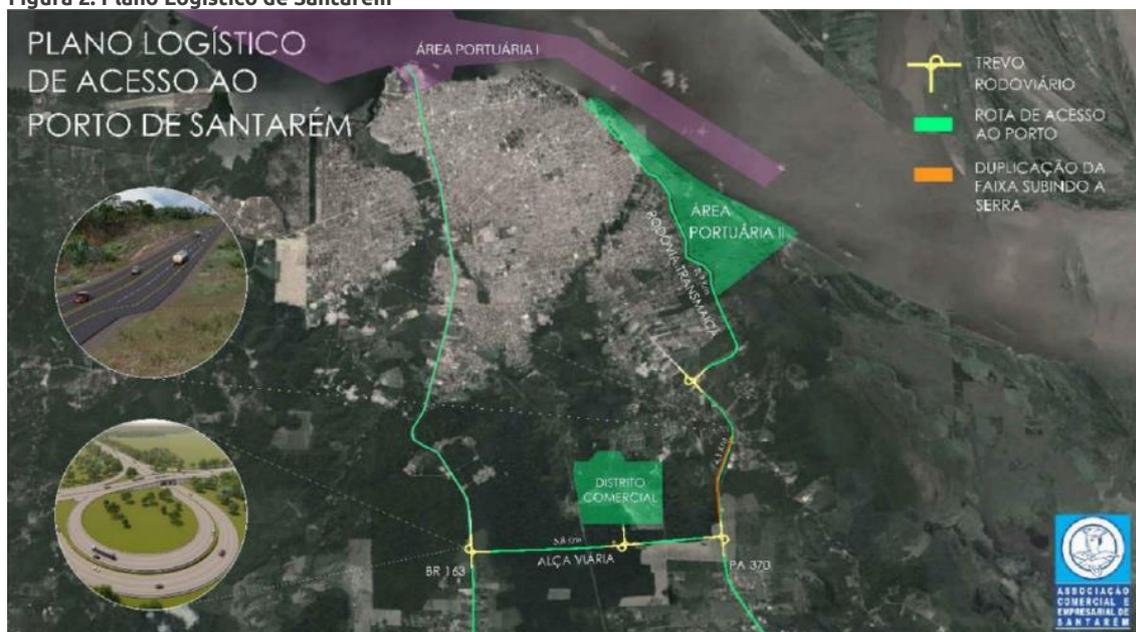
De acordo com os dados projetados nestas publicações, “até 2060, espera-se que a demanda cresça em média 1% ao ano no porto de Santarém, alcançando um total de 12,9 milhões de toneladas” (Brasil, 2017a, p. 190), um quadro que exigirá novas políticas territoriais e infraestruturas, impactando o município e seu entorno (Brasil, 2017a; 2020). Neste quadro, desenham uma série de planos de investimentos em infraestruturas portuárias, mobilidade e gestão capazes de sanar o déficit de capacidade projetado.

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 municipal, com criação de acessos e pontos exclusivos para movimentação de passageiros e cargas (Brasil, 2017a; 2020) — este último já implantado, a partir da redefinição do espaço aquático e terrestre, que compreende a área do porto organizado (nova poligonal) e do projeto de renovação da orla santarena, ordenada e zoneada segundo propostas da Companhia de Portos e Hidrovias (CPH) e da Companhia Docas do Pará (CDP) (Rodrigues; Luz, 2024).

A configuração de uma segunda área portuária, notadamente a partir de 2021, passa a ser concebida como peça de um plano logístico mais amplo, surgindo como projeto urbanístico em proposta feita pela Associação Comercial e Empresarial de Santarém (ACES) ao governo do estado e prefeitura. Neste empreendimento, em sua versão mais desenvolvida, concebe a

Área Portuária II dentro de um conjunto de rodovias recuperadas, ampliadas e interligadas, conectando a área ao restante da cidade e do estado (Figura 2).

Figura 2: Plano Logístico de Santarém



Fonte: Associação Comercial e Empresarial de Santarém, 2021 (Adaptado).

Funcionando como um verdadeiro corredor rodoviário — composto pela BR-163, PA-370, estrada Transmaicá e alça viária —, este arranjo seria formado, ainda, por um centro comercial e industrial de referência, dedicado ao beneficiamento e comercialização de produtos agropecuários e serviços logísticos especializados.

Projetado e construído pela Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará (Codec), este centro, ou distrito agroindustrial, é o elemento mais adiantado do empreendimento. Instalado em uma área de mais de 200 hectares, previamente destinada ao setor industrial pelo Plano Diretor do município, o projeto consiste na estruturação de 163 lotes industriais; edifícios administrativos, de conveniência e de apoio; 6,5 km de vias internas de circulação; amplo projeto de paisagismo e zoneamento (Codec, 2024), entre outros elementos.

Por fim, caberia ainda citar como exemplo desta nova fase de investimentos logísticos em Santarém, após revisão de seu plano diretor, os vultuosos aportes em novas infraestruturas de graneis líquidos no porto organizado de Santarém, assim como assinatura de contratos de concessão de terminais neste mesmo porto, assinados por grandes distribuidoras de petróleo e derivados — tais como Raízen, Vibra, Petrobras e Petróleo Sabbá.

Conforme apuraram Muniz e Alvarenga (2021, s.n.), por ocasião da assinatura do contrato de concessão do terminal STM05, no interior do Complexo portuário de Santarém, tais inversões indicam “a criação de um hub de logística e distribuição dos combustíveis na região Norte”, armazenando e redistribuindo “todo o combustível que vem do estado do Amazonas, por meio de balsas [...] que farão a distribuição do produto no oeste paraense”.

Para se ter uma ideia da escala destes investimentos, basta mencionar que o acordo firmado entre o porto de Santarém e o consórcio formado pela Petrobras Distribuidora S. A. e Petróleo Sabbá, referentes à concessão do terminal STM04 e STM05, alcançaram cifras de R\$ 18,2 milhões e R\$ 50,0 milhões, respectivamente — prevendo, ainda, por meio de uso e adequação do terminal STM05, inversões que alcançarão R\$ 175 milhões na cidade e porto pelos próximos 25 anos<sup>3</sup>, ou ainda, que os planos de investimento das distribuidoras Raízen e Vibra em Santarém, preveem investimentos em infraestruturas capazes de movimentar 2 bilhões de litros de combustíveis por ano<sup>4</sup>.

**Figura 3: Etapas e principais acontecimentos ligados ao setor portuário entre o baixo e médio Tapajós**

FASES	EVENTOS
<b>1ª fase</b> (Santarém)	<b>1999</b> - Arrendamento de área no Complexo portuário de Santarém. <b>2003</b> - Início das atividades da Cargill em Santarém. <b>2006</b> - Auge dos protestos e conflitos contra os terminais de uso privado na cidade (bloqueio do descarregamento de soja no terminal da Cargill pelo <i>Greenpeace</i> ).
<b>2ª fase</b> (Itaituba)	<b>2013</b> - Assinatura da “agenda mínima” com prefeitura de Itaituba e inauguração do primeiro terminal fluvial privado no município (Hidroviás Brasil S.A.). <b>2015</b> - Revisão do Plano Diretor Municipal (Lei nº 2.884/2015) e da Lei de Zoneamento Urbano (Lei nº 2885-2015). <b>2016</b> - Lançamento do Projeto Ferrogrão (EF-170), em seu formato atual, incluindo Miritituba (Itaituba) como destino final.
<b>3ª fase</b> (Santarém)	<b>2017</b> - Início do processo de revisão do Plano Diretor Municipal de Santarém (Lei nº 20.534/2018) e do Plano Mestre do Porto de Santarém (Brasil, 2017). <b>2018</b> - Aprovação do Plano Diretor, com modificações impopulares feitas pela Câmara (Santarém, 2018). <b>2019</b> - Início da revisão da “Poligonal” do Porto Organizado de Santarém (portaria nº 167/2020). <b>2020</b> - Revisão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário de Santarém (Brasil, 2020). <b>2021</b> - Plano Logístico para Santarém, proposto pela Associação Comercial e Empresarial de Santarém (ACES) e início do ciclo de ampliação e arrendamento de estruturas portuárias ampliando a capacidade de transporte e armazenamento de grãos líquidos no porto de Santarém. <b>2022</b> - Projeto de ampliação e ordenamento hidroviário da orla de Santarém, com participação da CDP e CIA Portos e Hidrovias. <b>2023</b> - Início do processo de realização do Centro comercial e industrial de referência, projetado pela Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará (CODEC).

Fonte: Elaborado pelos autores.

## CONCLUSÕES

A rápida expansão do agronegócio globalizado tem intensificado iniciativas de construção de corredores logísticos na Amazônia Legal, alterando significativamente a dinâmica urbana e regional dos lugares que alcançam. Esse fenômeno é resultado do modelo de desenvolvimento e inserção do Brasil, baseado em exportação de especialização produtiva (agromineral), reforçado pelo país após o abandono de sua política de substituição de importações, consolidando um “novo padrão de reprodução do capital” (Osório, 2012a; 2012b).

As cidades e regiões que polarizam ou se relacionam mais intensamente com esta dinâmica extrovertida, passaram a depender dos processos produtivos ligados à produção agropecuária e à extração mineral modernizadas, ajustando-se aos seus desígnios, seja com base em uma única atividade ou em uma combinação de atividades primário-exportadoras.

Assim, desde os anos 2000, Santarém e seu entorno, ao tornarem-se locais funcionais aos circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação de *commodities*, estão cada vez mais adaptados ao modelo de produção e circulação globalizados, deixando de ser resultado de uma “solidariedade orgânica”, histórica e localmente constituída, para tornarem-se resultado de uma “solidariedade organizacional” (Santos, 2013), forjada pelas empresas e corporações agrícolas e agroindustriais.

Conforme evidenciado, os serviços logísticos estão entre os mais importantes oferecido pela cidade; representando um vetor de crescimento e ajuste multiescalar (urbano e regional), implementado em diferentes momentos, segundo a conveniência dos agentes hegemônicos do setor. É parte daquilo que poderíamos chamar, acompanhando Elias (2015; 2016; 2022), de “consumo produtivo do agronegócio”, recurso associado às demandas da agroprodução que se concretizam, porém, não apenas como “tecnoesfera” (conjunto de objetos técnicos), mas sobretudo como “psicoesfera” (conjunto de discursos, normas e procedimentos) (Santos, 2005; 2013; Santos; Silveira, 2001).

Do exposto, entendemos as atuais mudanças em Santarém e no entorno dos vetores rodoviários e hidroviários que cingem a cidade até alcançarem o município de Itaituba (englobando os vizinhos Belterra, Mojuí dos Campos, Rurópolis), apontam para a formação de um novo espaço empresarial, fracionado pelos fluxos planejados, rápidos e internacionalizados da logística do agronegócio, assim como da produção agrícola e agroindustrial que os objetos e sistemas técnicos deste setor permitem consolidar em sua área de influência — uma “regionalização dos sistemas de engenharia” (Silva Neto, 2003) em processo.

## 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](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, 2017a. Disponível em: [https://codomar.gov.br/images/SNP/planejamento\\_portuario/planos\\_mestres/versao\\_completa/pm28.pdf](https://codomar.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_completa/pm28.pdf). Acesso em: 22 de ago. 2023.

BRASIL. **Corredores Logísticos Estratégicos**. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA). Secretaria Nacional dos Portos, 2017b. Disponível em: [https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio\\_corredores\\_logisticos\\_sojamilho\\_v1-2.pdf](https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio_corredores_logisticos_sojamilho_v1-2.pdf). Acesso em: 19 de ago. 2022.

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](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.

CODEC. Companhia de Desenvolvimento Econômico do Pará. **Estado assina desapropriação de áreas e cria o Distrito Industrial de Santarém**. 18 outubro de 2024. Disponível em: <https://www.codec.pa.gov.br/estado-assina-desapropriacao-de-areas-e-cria-o-distrito-industrial-de-santarem/>. Acesso em: 18 nov. 2024.

COY, M. Sob o domínio do agronegócio: uma introdução ao tema desta coletânea. In: COY, Martin; BARROZO, João; SOUZA, Edison. (Orgs.) **Estratégias de expansão do agronegócio em Mato Grosso**: os eixos da BR-163 e da BR-158 em perspectiva comparativa. Brasília, Editora IABS, 2020, p. 13-23.

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.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/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. **Naturea**, 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.

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.

MANZI, Rafael Henrique.; FONSECA, Naiá Sheila da. Corredores logísticos estratégicos para exportação de soja e desenvolvimento local: estudo de caso da agenda mínima no distrito de Miritituba, no Pará. **Revista do Desenvolvimento Regional**. V. 20, n. 1, p. 98-120., jan.-mar. 2023. Disponível em: <https://seer.faccat.br/index.php/coloquio/article/view/2872>. Acesso em 28 jul. 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.

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.

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://acesapajos.com.br/plano-urbanistico-de-integracao-rodovia-br-163-distrito-industrial-zona-portuaria-ii-via-alca-viaria/>. Acesso em: 12 maio 2024.

RAMOS, L. P.; ANDRADE, M. M.; MARTINS, P. S. V.; PEREZ, S. E.; BORGES, L. **Sem licença para destruição. Cargill e a violação de direitos no Tapajós**. v. 2, Itaituba, Terra de Direitos, Misereor – Ação Conjunta Justa Global, 2023.

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. Disponível em: <https://www.revistaterceiramargem.com/index.php/terceiramargem/article/view/233>. Acesso em 20 nov. 2022.

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.

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](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.

SILVA NETO. Manoel Lemes da. A questão regional hoje: Reflexões a partir do caso paulista. *In*: SOUZA, Maria Adélia. Aparecida de (Org.). **Território Brasileiro: usos e abusos**. Campinas: Edições Territorial, 2003, pp. 355-379.

TRINDADE, G. O. da. A cidade & a Soja: impactos da produção e da circulação de grãos nos circuitos da economia urbana de Santarém-Pará. Dissertação – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU), do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Universidade Federal do Pará (UFPA), 2015.

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-empreededores-diz-prefeito-de-santarem.html. 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.

---

<sup>1</sup> Foi notável o aumento do mercado de terras do planalto santareno neste contexto. Conforme relatado por Oliveira e colaboradores (2013, p. 26), entre 2000 e 2005, 90% das áreas ao longo da BR-163, entre Santarém e Belterra, mudaram de proprietário. O preço da terra que, em 2000, era negociado em média por R\$ 50,00 o hectare, em 2004 alcançou R\$ 2.500,00, chegando a custar R\$ 4.443,33 em 2008.

<sup>2</sup> Neste período, o gasto com aluguel na cidade cresceu 30,38% entre 2008 e 2012, saindo de uma média de R\$ 1.576,93 para R\$ 2.055,95. O mesmo ocorreu com o déficit habitacional, que passou de 15.369 unidades, em 2008, para 21.584 unidades em 2012; um aumento de 40,45% no período (Pereira; Marques Jr.; Silva [2013] *apud* Trindade, 2015, p. 65).

<sup>3</sup> Cf. Terminal de combustíveis em Santarém. **Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)**. Disponível em: <https://ppi.gov.br/projetos/stm-05-%C2%96-terminal-de-combustiveis-em-santarem-pa-2/>. Acesso em: 10 jul. 2024.

<sup>4</sup> Cf. Raízen e Vibra concluem obra na base de distribuição de combustíveis em Santarém (PA). Nota oficial à imprensa. **Vibra Energia**, 24 abr. 2024. Disponível em: <https://www.vibraenergia.com.br/sites/default/files/2024-07/raizem-e-vibra-concluem-obra-de-ampliacao-da-base-de-distribuicao-de-combustiveis-em-santarem-pa.pdf>. Acesso em: 23 out. 2024.