

AMAZÔNIA

A REGIÃO DE CARAJÁS

MAURÍLIO DE ABREU MONTEIRO
Organizador

AMAZÔNIA

A REGIÃO DE CARAJÁS



Universidade Federal do Pará – UFPA

Reitor: Emmanuel Zagury Tourinho

Vice-Reitor: Gilmar Pereira da Silva

Pró-Reitora de Pesquisa e Pós-Graduação: Maria Iracilda da Cunha Sampaio

Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA

Diretor Geral: Armin Mathis

Diretora Adjunta: Mirleide Chara Bahia

Editora NAEA

Editor-Chefe: Silvio José de Lima Figueiredo

Divisão de Editoração: Aurilene Ferreira Martins e Albano Rita Gomes

Conselho Científico

Presidente - Prof. Dr. Armin Mathis – Universidade Federal do Pará

Vice-Presidente - Profa. Dra. Mirleide Bahia – Universidade Federal do Pará

Profa. Dra. Ana Paula Vidal Bastos – Universidade de Brasília

Prof. Dr. Carlos Alberto Mejías Rodríguez – Universidad de La Habana, Cuba

Prof. Dr. Germán Alfonso Palacio Castañeda – Universidad Nacional de Colombia,

Leticia Profa. Dra. Maria Manuel Rocha Teixeira Baptista – Universidade de Aveiro,

Portugal Prof. Dr. Miguel Piñedo-Vasquez – Columbia University – New York, EUA

Prof. Dr. Ronaldo de Lima Araújo – Universidade Federal do Pará

Coordenação de Comunicação e Difusão Científica

Armin Mathis

MAURÍLIO DE ABREU MONTEIRO
Organizador

AMAZÔNIA

A REGIÃO DE CARAJÁS



BELÉM
2023

Diagramação

Triunfal Gráfica e Editora

Foto de capa

Agropecuária Santa Barbara (Xinguara, Pará), antiga área dos castanheais Espírito Santo e Carajás.
Autor: Bloomberg (Getty Images)

Criação da capa

Lucas França Rolim

Revisão de texto

Conforme as regras do novo Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa.
Andrew Caetano (Editora Cubo)

Padronização e normatização

Lucas França Rolim
Idelvandro José de Miranda Fonseca

Editoração final

Aurilene Ferreira Martins
Editora NAEA

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Biblioteca do NAEA/UFPA-Belém-PA

A489 Amazônia: a região de Carajás [recurso eletrônico] / Maurílio de Abreu Monteiro, organizador. — Belém: NAEA, 2023.
756 p.: il. 18,2 x 25,7 cm.

Inclui bibliografias
ISBN 978-85-7143-217-8

1. Carajás, região de (PA) - Desenvolvimento. 2. Desenvolvimento sustentável - Carajás, região de (PA). 3. Minas e recursos minerais - Carajás, região de (PA). 4. Planejamento regional - Amazônia. 5. Amazônia - Condições econômicas. I. Monteiro, Maurílio de Abreu, org.

CDD 23. ed. – 330.98115

Elaborado por Maria do Socorro Barbosa Albuquerque – CRB-2/871

Disponível em:

<https://doi.org/10.4322/978-85-7143-217-8>

© Direitos Reservados aos autores

Editora NAEA

Av. Perimetral, nº 1 - Campus Universitário do Guamá
Belém - PA - CEP 66.075-750 – (91) 3201-7231
naeaeditora@gmail.com, editora_naea@ufpa.br

SUMÁRIO

Prefácio	1
<i>Carlos Antônio Brandão</i>	
Parte 1 Região, aspectos teóricos e metodológicos	7
1 A importância heurística da região, uma nota	9
<i>Marcos Alexandre Pimentel da Silva</i>	
2 Expansão geográfica, fronteira e regionalização: a região de Carajás	17
<i>Maurílio de Abreu Monteiro e Regiane Paracampas da Silva</i>	
3 Modernização caricata e acumulação capitalista na Amazônia: o caso da região de Carajás	35
<i>Maurílio de Abreu Monteiro, Mirleide Chaar Babia e Edna Maria Ramos de Castro</i>	
4 Ajuste espacial e temporal na Amazônia: reflexões sobre fronteira do capital e des-re-configurações territoriais	53
<i>Fernando Michelotti, Humberto Miranda do Nascimento e Evaldo Gomes Júnior</i>	
5 Um diálogo possível? Aproximações e ressignificações do inventário furtadiano na interpretação da região de Carajás	77
<i>Rafael Gonçalves Gumiero</i>	
6 Natureza, infraestrutura, mineração e urbanização: cartografando interseções históricas na região de Carajás	93
<i>Patrícia Capanema Álvares Fernandes</i>	
Parte 2 Tópicos da história regional	115
7 A Amazônia em páginas impressas: a Série Realidade Brasileira da <i>Folha de S. Paulo</i>	117
<i>Eduardo de Melo Salgueiro</i>	
8 Alteridades e outridades na região de Carajás	139
<i>Idelma Santiago da Silva, Flávia Marinho Lisboa e Laécio Rocha de Sena</i>	
9 Privatização de terras na Amazônia: o caso do Polígono dos Castanhais	159
<i>Maurílio de Abreu Monteiro, Amarildo José Mazutti e Regiane Paracampas da Silva</i>	
10 O passado autoritário e seus rastros: 50 anos da Guerrilha do Araguaia (1972-2022)	183
<i>Janaílson Macêdo Luiz</i>	
11 Ouro, empresas e garimpeiros na Amazônia: o caso emblemático de Serra Pelada	207
<i>Maurílio de Abreu Monteiro, Maria Célia Nunes Coelho, Raimundo Garcia Cota e Estêvão José da Silva Barbosa</i>	
12 Estado de Carajás: vontades de verdade em (dis)curso	231
<i>Flávia Marinho Lisboa</i>	

13 Do pentecostalismo à terra de realização <i>Fernando Arthur de Freitas Neves</i>	257
Parte 3 Economia e região	279
14 Crescimento econômico e competitividade espúria na Amazônia: o caso da região de Carajás <i>Maurílio de Abreu Monteiro</i>	281
15 Mercantilização de recursos naturais, desigualdade e pobreza na Amazônia: a região de Carajás <i>Maurílio de Abreu Monteiro</i>	309
16 Relações mercantis e hierarquias na região de Carajás: um perfil econômico a partir de registros fiscais do estado do Pará <i>Lucas Rodrigues</i>	341
17 O FNO na região amazônica de Carajás: aprofundando o caráter primário e deletério da economia regional <i>Rafael Gonçalves Gumiero</i>	361
18 A escala nacional importa? O novo padrão de acumulação no Brasil e a centralidade da região de Carajás <i>Giliad de Souza Silva</i>	381
Parte 4 Conformação da rede urbana	415
19 A inserção das cidades na configuração da fronteira amazônica: um estudo de morfologia urbana na região de Carajás, 2010 – 2020 <i>José Júlio Ferreira Lima e Lucas França Rolim</i>	417
20 Núcleos urbanos informais em Carajás: o caso das Regiões Imediatas de Marabá e Parauapebas <i>Sergio Moreno Redón, Gabriel Moraes de Outeiro, Ana Carolina Campos de Melo e Rafael Gonçalves Gumiero</i>	441
21 Saneamento básico e pobreza na Amazônia: um diagnóstico para a região de Carajás <i>Daniel Nogueira Silva, Emílio Campos Mendes e Ritbielly Lira Sousa</i>	467
22 Panorama midiático da região de Carajás <i>Elaine Javorski Souza</i>	485
Parte 5 Ensino e escola	503
23 Letramento precário: uma faceta da configuração da região de Carajás <i>Vanja Elizabeth Sousa Costa, Maurílio de Abreu Monteiro e Gabriel Costa Oliveira</i>	505
24 A escola como objeto de pesquisa histórica na e sobre a região de Carajás: notas iniciais <i>Erinaldo Vicente Cavalcanti</i>	523

25 Para superar abismos no ensino: um outro modo de organizar e construir conhecimento <i>Rosemeri Scalabrin</i>	545
Parte 6 Elementos do agrário regional	569
26 Trajetórias produtivas no agrário amazônico: o caso da região de Carajás <i>Maurílio de Abreu Monteiro</i>	571
27 Cenário e perspectivas para a produção animal na região de Carajás <i>Anaiane Pereira Souza, Caroline Nebo, Fernanda Franco Alves e Ester da Silva Criança</i>	613
28 Caracterização produtiva da atividade leiteira em estabelecimentos na região de Carajás <i>Jefferson Rodrigues Gandra, Fabíola Miranda da Silva, Lucas Magevski Soares, Paulo Vinícius da Costa Mendes, Erika Rosendo de Sena Gandra e Milena Raiane Alves da Silva</i>	637
29 O ônus ambiental do paradigma agropecuário em Carajás e a construção de alternativas <i>Diego de Macedo Rodrigues e Maurílio de Abreu Monteiro</i>	655
Parte 7 Domínios da natureza	675
30 Componentes naturais da paisagem na região de Carajás <i>Estêvão José da Silva Barbosa, Maria Rita Vidal, Abraão Levi dos Santos Mascarenhas e Larissa Nascimento Fanjas da Silva</i>	677
31 Geoeologia: aportes para uma aproximação taxonômica das unidades de paisagens para a região de Carajás <i>Maria Rita Vidal, Abraão Levi dos Santos Mascarenhas, Edson Vicente da Silva e Estêvão José da Silva Barbosa</i>	707
32 A matriz hidrográfica da região de Carajás: um estudo sobre unidades fluviais e pressões espacialmente explícitas na paisagem <i>Keid Nolan Silva Sousa</i>	729
Sobre as autoras e os autores	751

EXPANSÃO GEOGRÁFICA, FRONTEIRA E REGIONALIZAÇÃO: A REGIÃO DE CARAJÁS¹

Maurílio de Abreu Monteiro  

Regiane Paracampos da Silva  

EXPANSÃO GEOGRÁFICA E AJUSTES ESPAÇOTEMPORAIS

Com base nos dados do projeto TerraClass (Almeida et al., 2016), é possível reunir as mais expressivas alterações no uso e na cobertura da terra no bioma Amazônia em três classes, que equivalem, respectivamente, a 38 mil km², 155 mil km² e 432 mil km² (Figura 1): agricultura anual, vegetação secundária e pastagens. A última resulta do somatório das classes: pasto com solo exposto, pasto limpo, pasto sujo e regeneração com pasto¹.

Mesmo nas áreas mais antropizadas do bioma (Figura 1), há padrões diferenciados do uso do solo, que podem expressar fragmentações espaciais resultantes de diferentes formas de incorporação ao espaço global. As várias configurações de classes e de frações de classes, com pesos relativos e distintos, promovem uma incorporação espacial da fronteira de forma fragmentada.

Nesse contexto, o artigo procura responder a algumas perguntas. O que fundamenta a expansão espacial e a incorporação de novas áreas ao espaço global? Como se materializa isso na fronteira? Como as regiões surgem no curso das transformações espaciais? Com base em tais reflexões, são apresentadas especificidades da etapa em curso do processo de “configuração territorial”, de institucionalização da região de Carajás.

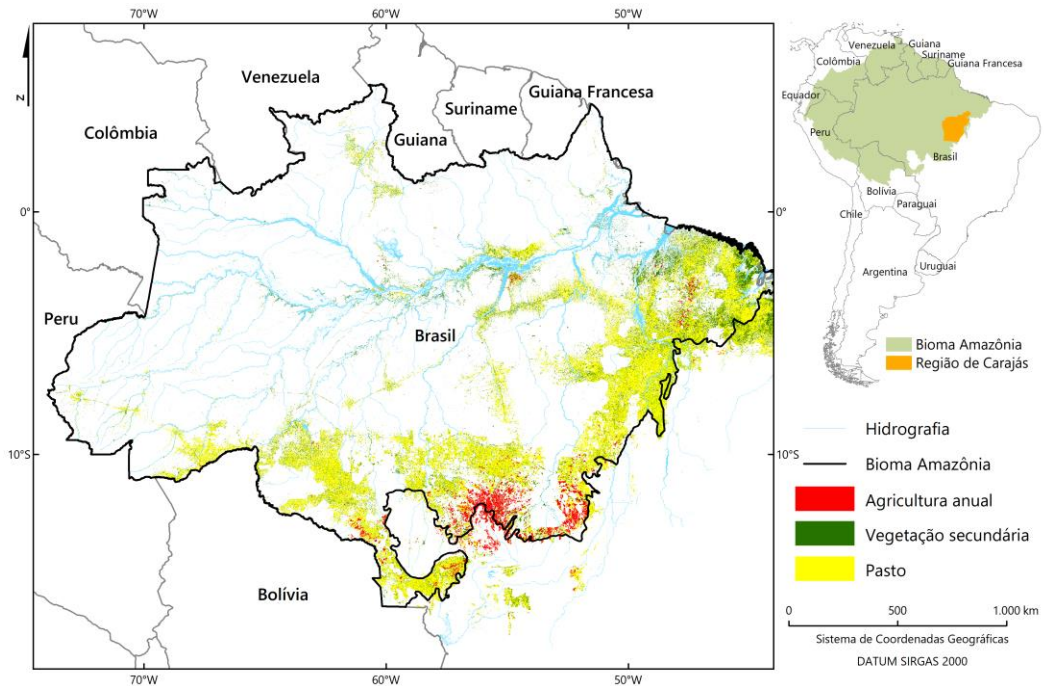
A apreensão da construção do espaço, do seu conteúdo sistêmico e de sua objetividade, enquanto elemento constituinte de uma totalidade histórica, requer um esforço teórico capaz de ligar dialeticamente tal construção às dinâmicas econômicas, sociais e políticas que matizam o modo de produção capitalista e de superar a lógica formal, explicitando a relação existente entre as mudanças espaciais e a totalidade concreta. No âmbito desse esforço teórico e conceitual, a interpretação da produção capitalista do espaço apresentada por Harvey (1975, 1982, 1985, 2001, 2004) permite estabelecer essa articulação entre as mudanças espaciais e a totalidade concreta e incorporar melhor os fenômenos geográficos de expansão e de desenvolvimento à teoria da

¹ Publicado originalmente em *Confins – Revista franco-brasileira de geografia*, (49), 2021.

² Tais transformações da natureza podem ser tomadas como manifestações aparentes da inserção desse espaço em um mais amplo: o espaço global, que é a um só tempo homogêneo, fragmentado e hierarquizado (Lefebvre, 1980, pp. 135-178).

acumulação de capital de Marx (2015a, 2015b, 2017), integrando-as às teorias do imperialismo e da dependência.

Figura 1 – Bioma Amazônia: uso e cobertura da terra, classes selecionadas (2014).



Fonte: Almeida et al. (2016) e Roma (2007). Elaborada pelos autores.

Relacionando-se os fundamentos da expansão geográfica e da reorganização espacial com os da acumulação capitalista, é possível depreender que o processo de produção do espaço vincula-se, necessariamente, às características de um sistema “[...] altamente dinâmico e inevitavelmente expansível” (Harvey, 1975, p. 9, tradução nossa). Essas características requerem “ajustes espaçotemporais”, que, mediante expansão geográfica e adiamento temporal, criam condições de expansão e de renovação das condições de acumulação como forma de absorver excedentes de capital e de mão de obra, além de tentarem dar solução a crises capitalistas (Harvey, 2004, p. 65). Explicita-se, assim, a importância da organização espacial não só na dinâmica de reprodução e de acumulação capitalista, mas também na integração dos fenômenos de expansão e de produção de fronteiras.

A reprodução e a acumulação capitalista, ao implicar expansão e reorganização espaciais das relações de produção em diversas escalas geográficas, requerem novas infraestruturas espaciais fixas e seguras (Harvey, 1985, p. 148), cuja implantação depende de um adiamento temporal. De fato, “[...] investimentos em infraestruturas físicas e sociais de longo prazo [...] que demorariam muitos anos para fazer retornar seu valor à circulação por meio da atividade produtiva que apoiavam” (Harvey, 2004, p. 63, tradução nossa) envolvem a mediação de instituições financeiras e/ou estatais com capacidade de gerar e de oferecer crédito, capital fictício a ser realocado fora do circuito de consumo em projetos destinados a superar barreiras espaciais, como a construção de estradas (Harvey, 2004, p. 64).

Expansão geográfica e reorganização espacial abrangem, assim, ajustes espaciais que têm duplo sentido: por um lado, “[...] uma certa quantidade do capital total torna-se literalmente fixada em alguma forma física por um período de tempo relativamente longo” (Harvey, 2004, p. 65 tradução nossa); por outro, ajustes espaciais frequentemente ameaçam os valores fixados em outro lugar, mas ainda não realizados (Harvey, 2004, p. 66).

EXPANSÃO GEOGRÁFICA, URBANIZAÇÃO, FRONTEIRA E REGIÕES

A expansão geográfica envolve, ainda, a união do capital e da força de trabalho em algum ponto específico do espaço, impulsionando, assim, processos de urbanização que respondem “[...] à necessidade de minimizar o custo e o tempo de movimento sob condições da conexão interindustriais, da divisão social do trabalho e da precisão de acesso tanto à oferta de mão de obra como aos mercados consumidores finais” (Harvey, 1985, pp. 145-146, tradução nossa). Daí a integração não só econômica, mas também social e política, “[...] modelando uma economia espacial urbanizada, integrada ideológica e culturalmente, capaz de estabelecer ordenação no espaço social” (Harvey, 1973, p. 237, tradução nossa). Isso implica o arranjo e a estruturação de uma rede hierarquizada de núcleos urbanos (Cohen, 1981).

A fronteira é, por conseguinte, a manifestação de ajustes espaçotemporais que ensejam expansão e reorganização espaciais. Ela regionaliza-se, em decorrência de especificidades geológicas, hidrológicas, climáticas etc. e da estruturação espacial da produção e da divisão do trabalho (Paasi, 1991, p. 244, tradução nossa). A emergência das regiões passa por estágios que são total ou parcialmente simultâneos ou ordenados de maneiras diferentes: a construção da configuração territorial, da configuração simbólica e das instituições e, por fim, a implantação no sistema regional e a consciência social (Paasi, 1991, p. 244).

A CONSTRUÇÃO DA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL NA FRONTEIRA

Para Paasi (1991), a constituição da configuração territorial é a etapa que garante a institucionalização de uma região. Por isso, neste artigo, para captar esse estágio, recorreu-se à aplicação de critérios de homogeneidade e de heterogeneidade ao conteúdo do espaço, que é assimilado progressivamente. Levaram-se em consideração duas orientações fundamentais: “[...] pensar o espaço passado [...] não pode se dar de forma desvinculada das evidências coevas” (Cunha et al., 2008, p. 495) e “[...] só a imagem-movimento das dinâmicas espaciais [...] é capaz de conferir historicidade ao conceito de região” (Cunha et al., 2008, p. 496). Tais diretrizes permitem, respectivamente, “[...] fugir do anacronismo de referências espaciais presentes a problemas passados” (Cunha et al., 2008, p. 509) e “[...] buscar uma aproximação de processos efetivamente históricos, de diferenciação/complexificação, ou ainda de agregação/ homogeneização do espaço (Cunha et al., 2008, p. 510).

Como a incorporação da fronteira ao espaço global dá-se, sobretudo, pela mercantilização de recursos naturais, o recorte espacial feito neste artigo baseia-se na paisagem natural: o bioma Amazônia. Para se iniciar a segmentação, incorporando-se a ela o espaço passado, é realizado o mapeamento de processos sociais diretamente vinculados à expansão espacial em direção ao bioma

Amazônia, mais especificamente ao interflúvio dos rios Xingu e Tocantins-Araguaia. Tomaram-se, para tanto, os fluxos demográficos como manifestações aparentes desse processo.

O critério adotado para identificar a heterogeneidade – a diferenciação espacial – foi a rede de relações de dependência que se manifesta por meio da hierarquização de núcleos urbanos e dos fluxos a eles ligados. Por outro lado, para qualificar a homogeneização do espaço, adotou-se como critério a criação de infraestruturas destinadas à superação de barreiras espaciais que permitiram a valorização de recursos naturais e o estabelecimento de uma economia de base primária crescentemente uniforme.

Em função do escopo do artigo, não se levou em conta a mediação, nem a análise de movimentos históricos que envolvessem a emergência de mais de uma unidade distinta no espaço. Isso foi feito para uma delas, mediante a identificação e a seleção de um centro urbano em que se consolidou uma rede urbana surgida na fronteira, tomada também como referência na constituição da configuração territorial em curso.

ASSIMILANDO PROGRESSIVAMENTE O CONTEÚDO DO ESPAÇO

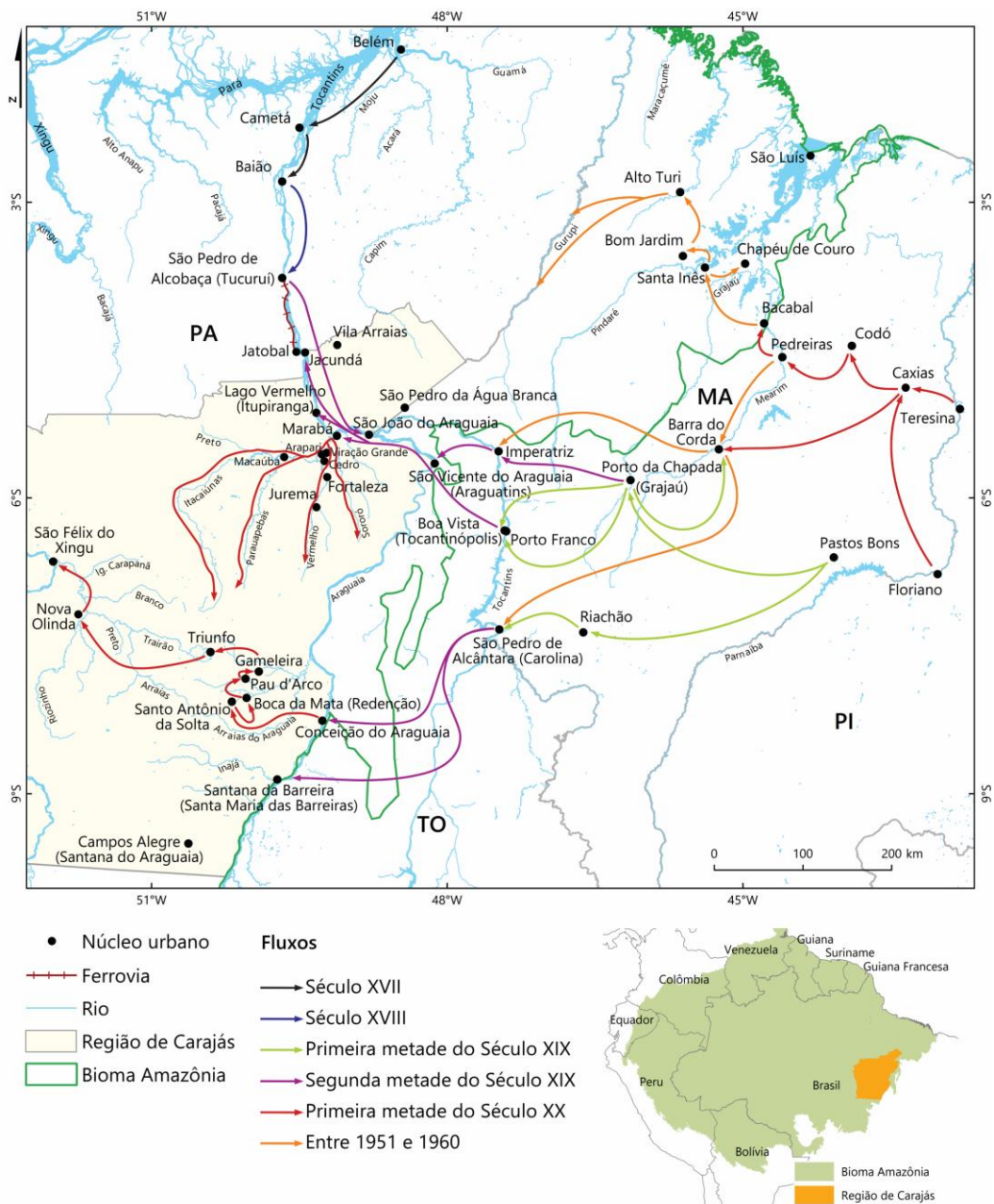
Os fluxos demográficos diretamente ligados à expansão espacial em direção ao interflúvio dos rios Xingu e Tocantins-Araguaia devem-se a processos sociais diversos, tanto do ponto de vista temporal quanto em relação aos seus fundamentos culturais e econômicos. Antes da abertura da rodovia Belém-Brasília nos anos 1960, dois deles merecem destaque: um oriundo do sertão maranhense e outro de Belém.

A expansão espacial a partir de Belém, nos séculos XVII e XVIII, foi marcada, sobretudo, por seu caráter extrativista: a exploração das chamadas drogas do sertão destinadas a abastecer o mercado mundial. Nesse contexto, ocorreu a fundação de Cametá, em 1633, e a de Baião, em 1694 (Braga, 1915, pp. 50-52). Com as reformas implantadas no Brasil no século XVIII, entre as quais a expulsão dos jesuítas em 1759, ganhou novo fôlego a expansão espacial em direção ao médio Tocantins (Azevedo, 1893). Daí a fundação, em 1782, próximo às cachoeiras Itaboca, do posto militar e fiscal de São Pedro de Alcobaça, atualmente Tucuruí (Baena, 1969, p. 227) (Figura 2).

Essas cachoeiras, presentemente submersas pelo lago da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, somadas às de Tauiry – descritas pormenorizadamente por Coudreau (1898, pp. 11-47) –, constituíram barreiras espaciais à expansão geográfica, de forma que Alcobaça foi o limite alcançado, no final do século XVIII, pela expansão originada de Belém (Figura 2).

Se, por um lado, as barreiras espaciais, representadas por aquelas cachoeiras, reduziram sobremaneira o ritmo da expansão geográfica originária do baixo Tocantins, por outro, a expansão originária dos sertões maranhenses avançava, já que, a partir da metade do século XVIII, houve importante expansão da pecuária bovina em direção ao interflúvio dos rios Xingu e Tocantins-Araguaia (Abreu, 1998). Dos sertões de Pastos Bons, no sul maranhense, a pecuária bovina expandiu-se em direção ao rio Tocantins, e, um século depois, a fronteira mais ocidental dessa expansão pastoril atingiria aquele rio (Figura 2). Nesse período de expansão, foram invadidos os campos historicamente ocupados por grupos tribais Jê: os Timbira (Nimuendajú, 1946, 1981).

Figura 2 – Fluxos populacionais dirigidos ao interflúvio Xingu/Tocantins-Araguaia até 1960.



Fonte: Elaborada pelos autores.

Áreas de campos naturais foram sendo paulatinamente ocupadas por fazendas de gado e, como manifestação da estruturação da dimensão social do espaço, estabeleceram-se redes de vilas e de cidades. A sudoeste do então distrito de Pastos Bons surge, em 1808, Riachão; a oeste, em 1811, à margem do rio Grajaú, surge Porto da Chapada, atualmente, Grajaú (Franklin e Carvalho, 2007). Na foz do Tocantins, às proximidades da foz do rio Manuel Alves Grande, em 1810, surgiu São Pedro de Alcântara, atualmente, Carolina (Reis, 1972, p. 188) (Figura 2).

No escopo da expansão de base pastoril, aproximando-se do bioma Amazônia, em 1818, à margem esquerda do rio Tocantins, surge Boa Vista, atualmente, Tocantinópolis. No contexto do expansionismo em direção ao oeste, em 1835, às margens do rio Mearim, surge Barra do Corda; em 1852, Porto Franco; em 1852, Imperatriz; em 1872, São Vicente do Araguaia, atualmente Araguatins. Assim, “[...] a frente pioneira que parte dos Pastos Bons e atravessa agora o Tocantins é maranhense pelos elementos que a compõem, como há um século atrás foi baiana” (Moreira Neto, 1960, p. 10) (Figura 2).

Em Boa Vista, os conflitos acirraram-se em decorrência da Proclamação da República (Carvalho, 1924, p. 227), impulsionando o êxodo forçado de criadores de gado para os campos do Araguaia paraense. A corrente de criadores em busca de campos naturais atravessou o rio Araguaia e ocupou, já no estado do Pará, os campos naturais da Barreira, nas bacias dos rios Inajá, Arraias e Pau d’Arco (Moreira Neto, 1960, p. 11). A ocupação deu origem a Conceição do Araguaia, onde, em 1897, já havia 2.500 cabeças de gado (Coudreau, 1897, p. 70). Nesse contexto, também foi fundada, em 1892, a vila de Santana da Barreira, às margens do rio Araguaia (Gordon, 2006, p. 128) (Figura 2).

Nas áreas do estado do Pará, as limitadíssimas vias de acesso aos mercados consumidores dificultavam a retirada periódica de boiadas, o que resultou em seu crescimento, de forma que toda a área tribal ocupada pelos Irã’ãmranhre Kayapó foi convertida em pastagens (Moreira Neto, 1960, p. 11), concorrendo para a desintegração tribal. Presentemente, alguns descendentes dos Kayapó que habitavam a região vivem na terra indígena Las Casas, às margens do rio Pau d’Arco.

Os citados conflitos em Boa Vista foram decisivos para a organização do burgo do Itacaiunas, atualmente Marabá. O Governo do Grão-Pará adotou medidas para apoiar a colonização dos vales dos rios Pau d’Arco e Itacaiunas (Moreira Neto, 1960, p. 11) outorgando, em 1895, a concessão de colônia agrícola denominada Burgo Agrícola do Itacaiunas, na margem esquerda do Tocantins (Moura, 1910, p. 251). A colônia não prosperou como planejado (Velho, 2009, p. 28), mas atraiu migrantes para as proximidades, sobretudo para a área do “pontal”, confluência dos rios Tocantins e Itacaiunas.

A migração que está na raiz do estabelecimento do burgo do Itacaiunas também está na formação, em 1896, do povoamento do Lago Vermelho nas proximidades das cachoeiras do Tauiry, que resultou na cidade de Itupiranga, e de outro, mais ao sul, que deu origem ao povoado de Jacundá, à margem direita do Tocantins (Silveira, 2001, p. 116) (Figura 2).

Disputas entre estados e a busca pelo controle fiscal estão na origem do município de São João do Araguaia, na confluência dos rios Araguaia e Tocantins. A literatura sobre o surgimento do povoado é controversa, sendo mais coerente a que aponta que o povoado surge na segunda metade do século XVIII em função da transferência, por parte do Governo do Pará, de contingente estabelecido em Alcobaça (Baena, 1969, p. 231). Cabe, entretanto, registrar que o povoado se manteve secularmente estagnado (Velho, 2009, p. 97) (Figura 2).

No último quartel do século XIX, não havia dinâmica social nem econômica que sustentasse a supressão e a substituição da floresta tropical em grande escala para atender à produção agropecuária; cresceu, assim, a busca por alternativas baseadas no extrativismo, que se foram definindo mais claramente pela coleta do látex do caucho (*Castilla ulai*) (Velho, 2009, p. 28).

No final do século XIX e no início do XX, o crescimento da demanda planetária ampliou a relevância da extração de látex do caucho, utilizado como insumo na produção da borracha. A cidade de Conceição do Araguaia “[...] tornou-se um dos importantes centros caucheiros da região amazônica”, condição que foi reforçada pela interligação dos caminhos “[...] dos seringueiros do Araguaia com os do Xingu” (Audrín, 1947, p. 95). Dessa expansão resultou a formação de diversos núcleos populacionais: “[...] Santo Antônio, da Solta, e São Pedro, da Gameleira, nas orlas da mata geral; Triunfo, no centro da mesma; Novo Horizonte, já nas beiras do rio Fresco; Nova Olinda, na foz do Riozinho; São Félix, enfim, na margem direita do Xingu” (Audrín, 1947, p. 95). Isso avolumou as incursões nos territórios dos Gorotire e dos Xikrin, povos indígenas descendentes de grupos Mebêngôkre, que habitam a região desde, pelo menos, metade do século XIX (Gordon, 2006, p. 41) (Figura 2).

A demanda do látex intensificou trocas mercantis, e o já citado “pontal” cresceu em importância, sendo a subprefeitura do burgo do Itacaiunas transferida para essa localidade, que recebeu o nome de Marabá, assumindo rapidamente a condição de centro comercial e sendo alçada à condição de município em 1913, tendo seu território desmembrado de São João do Araguaia (Dias, 1958, p. 55).

Estimulada pela valorização do caucho, em 1905, teve início a construção da Estrada de Ferro Tocantins, infraestrutura projetada para vencer os segmentos encachoeirados do rio Tocantins por intermédio de trecho ferroviário de 117 km, interligando Alcobaça a Jatobal (Figura 2). Em 1916, os trilhos chegaram ao km 82, ficando ali interrompidos por mais de duas décadas, refletindo a debacle da economia gomífera. A ferrovia foi arrendada pela União ao estado do Pará, em 1925, sendo restabelecido o tráfego mediante a construção, pelo Estado, de uma rodovia daí até Jatobal. Em 1932, ela voltou ao controle da União, permanecendo desativada até 1939, ano em que foram retomadas a operação e as obras para sua conclusão, que, enfim, ocorreu em 1944, quando alcançou Jatobal (Vieira, 1954, p. 95) (Figura 2).

Durante o longo período de construção da ferrovia, foram registrados violentos conflitos armados entre os construtores, castanheiros e os Asuriní (Laraia e Matta, 1978, p. 68), um povo tupi-guarani, cujo território tradicional situava-se entre as cabeceiras do igarapé Trocará, afluente do rio Tocantins, e o rio Pacajá (Laraia e Matta, 1978, p. 73). Presentemente, esse povo ocupa a terra indígena Trocará, localizada a jusante da barragem hidrelétrica de Tucuruí (Figura 3).

A derrocada da economia da borracha não impediu que Conceição do Araguaia se mantivesse, regionalmente, como núcleo urbano relevante, sustentado pela atividade comercial relativamente estável (Moreira Neto, 1960, p. 15). Entretanto, naquele momento, Marabá já se firmara como centro regional mais importante do que aquele (Velho, 2009, p. 40).

Da crise econômica do início do século XX, resultaram ajustes importantes, mas não se inaugurou um novo período na história da região porque “[...] toda a infraestrutura que havia sido montada na época da borracha (1898-1919) é transferida para a exploração da castanha” (Velho, 2009, p. 42). O controle e os ganhos do financiamento da coleta e da intermediação comercial da venda da castanha serviram de base para a constituição de uma oligarquia regional (Emmi, 1988).

Nas décadas seguintes, manteve destaque no médio Tocantins o extrativismo da castanha, atividade sazonal que era compartilhada com outras, sobretudo a garimpagem de diamantes,

realizada na época em que o nível dos rios estava mais baixo, e a agricultura em pequena escala. A conjugação dessas atividades teve importante papel na fixação e na atração populacional para a região (Laganest, 1958, p. 29).

Nos anos 40 do século XX, a Segunda Guerra Mundial ampliou a demanda por cristal de rocha e por látex. A primeira fez surgir novos aglomerados populacionais no médio Tocantins, impulsionou localidades estagnadas, como São João do Araguaia, e aumentou a pressão sobre territórios indígenas (Moreira Neto, 1959). Nesse contexto, Marabá reforçou sua condição de polarizadora da rede urbana ao intermediar e garantir o abastecimento desses garimpos, captando parte do excedente (Dias, 1958, p. 57).

DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL E O DESENVOLVIMENTO DA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL

Nos anos 1950, Marabá ampliou a sua relevância na rede urbana regional e, apesar da fragilidade de sua estrutura urbana, já naquela época atraiu “[...] para sua órbita de influência econômica os municípios do baixo Tocantins (até Baião) e os do médio Tocantins, atingindo o norte de Goiás e oeste do Maranhão” (Dias, 1958, p. 53).

Conjugadas à ampliação da relevância de Marabá, alterações sucessivas nas formas de concessão estatal de exploração dos castanhais findaram por estabelecer e legitimar socialmente, nos anos 1950, “[...] uma forma de aforamento perpétuo” das áreas dos castanhais, incentivando as oligarquias agrárias a realizarem investimentos na pecuária bovina em áreas de castanhais (Velho, 2009, p. 68). Tratava-se de pecuária diferenciada daquela que caracterizou a expansão de origem maranhense, sobretudo, por exigir melhor qualidade genética do rebanho bovino para compensar os investimentos na implantação de pastos artificiais em meio à floresta (Velho, 2009, p. 69). Nos anos 1950, Marabá já se havia convertido em ponto de engorda de gado originário de Goiás e do Maranhão, cujo destino era Belém (Schmink e Wood, 1992, p. 145).

Além da expansão espacial expressa pelo avanço da criação do gado bovino com raízes históricas nos sertões de Pastos Bons, merece destaque outra que, a partir dos núcleos urbanos de Floriano e Teresina, atingiu inicialmente os vales dos rios Mearim, Grajaú e, posteriormente, o bioma amazônico, quando alcançou os vales dos rios Pindaré, Turiaçu, Tocantins e Gurupi (Figura 2). Segundo Andrade (1973, p. 97), “[...] esta frente se achava em 1920 ao oeste de Codó, atingindo a velha cidade de Pedreiras em 1940; dez anos depois estava em Bacabal, chegando em 1957 ao Arraial de Sta. Inês”. Avançando, “[...] atingiu, em 1959, o lugar onde se formou o centro de Bom Jardim”, “[...] em 1960 atingiu o de Chapéu de Couro” (Andrade, 1973, p. 99) e, no ano seguinte, o posto do Alto Turi, às margens do rio Turiaçu, e, de lá, o rio Gurupi. Parte desse fluxo de nordestinos, após chegar a Caxias, seguiu “[...] em direção à Barra do Corda e depois para o Tocantins” (Andrade, 1973, p. 99), em direção aos municípios de Carolina e Imperatriz. Daí, rumou para os vales do Itacaiunas (Velho, 2009, p. 91) e do Araguaia, na sua fração paraense (Figura 2).

NOVAS INFRAESTRUTURAS ESPACIAIS E A SUPERAÇÃO DE BARREIRAS ESPACIAIS

Nas últimas quatro décadas do século XX, a construção de diversas estradas foi decisiva para delinear a atual conformação espacial dessa fração da fronteira. Nos anos 1960, a cidade de Imperatriz foi interligada à rodovia Belém-Brasília (Valverde e Dias, 1967, p. 196), alterando a situação de paralisia econômica vivenciada desde os tempos de sua fundação, passando a cidade inclusive a polarizar uma rede urbana na fronteira.

A partir da segunda metade dos anos 1960, em decorrência do golpe militar de 1964, a partir da convergência da geopolítica com a doutrina de segurança militar, o Estado autoritário formulou uma doutrina de intervenção interna que tomou formas específicas no caso da Amazônia (Oliveira 1994, p. 86).

Já no primeiro ano da ditadura militar, e sobretudo em virtude dos impulsos provocados pela ligação rodoviária entre Belém e Brasília, o governador Jarbas Passarinho iniciou a construção da rodovia estadual PA-070, atualmente BR-222, que interligaria Marabá àquela rodovia. Durante a construção da estrada, surgiram núcleos populacionais às margens da rodovia em obras, o mais expressivo deles data de 1968: Vila Rondon, atualmente sede do município de Rondon do Pará. A estrada foi aberta ao tráfego, em caráter precário, em julho de 1969, já no governo de Alacid Nunes (Figura 3).

As áreas adjacentes à rodovia foram rapidamente ocupadas, o que teria ocorrido pelo fato de essa estrada estar localizada a poucos quilômetros do limite com o Estado do Maranhão, o que levou muitos camponeses integrantes das frentes anteriormente descritas (Andrade, 1973) a entrarem diretamente por aí através do povoado Primeiro Cocal, atualmente distrito do município de São Pedro da Água Branca (Velho, 2009, p. 132). A ligação com Paragominas, um dos núcleos urbanos mais dinâmicos surgidos com a rodovia Belém-Brasília, atraiu grande quantidade de fazendeiros, que mantiveram relações sinérgicas com os que ocuparam áreas próximas à PA-070. Assim, “[...] por aí penetram, algum tempo depois dos lavradores maranhenses, fazendeiros baianos, mineiros e capixabas” (Velho, 2009, p. 133) (Figura 3).

Ao efetuar a primeira conexão rodoviária com Belém, a rodovia PA-070 quebrou a dependência do transporte fluvial pelo rio Tocantins. Perdeu importância, assim, a Estrada de Ferro Tucuruí, construída para complementar a navegação fluvial; ela foi desativada em 1973. O processo de rápida integração rodoviária e de centralização autoritária contribuiu sobremaneira para a redução do poder da oligarquia regional.

A abertura da rodovia PA-070 também ampliou as incursões no território dos índios Gavião, denominação atribuída a diferentes grupos Timbira, que habitavam as cabeceiras dos rios Jacundá e Moju (Nimuendajú, 1946, p. 21). Ela facilitou o acesso à área conhecida por Mãe Maria, localizada entre os igarapés Flecheiras e Jacundá, a última na qual os Akrãtikatêjê, Kÿikatêjê e Parkatêjê ainda podiam encontrar refúgio (Ferraz, 1984, p. 57).

Figura 3 – Aspecto da rodovia PA-070 (atualmente BR-222), infraestrutura que teve importante papel na reorganização da economia regional, Marabá, década de 1970.



Nota: Incluída na presente edição.

Fonte: IBGE (c.a. 1970) (4°30'19.0"S | 47°49'26.0"O).

Em 1970, no âmbito do Programa de Integração Nacional, o governo militar iniciou a construção da rodovia Transamazônica, a BR-230, por meio da implementação concomitante de obras em diversos trechos (Ianni, 1979, p. 67). Um ano depois, o trecho que ligava Marabá ao porto da Balsa, às margens do rio Araguaia, já havia sido entregue. Esse segmento da rodovia viabilizou a ligação, por via terrestre, com Araguatins e com a rodovia Belém-Brasília. Em janeiro de 1972, a rodovia Transamazônica já permitia a passagem de Marabá até Altamira (Figura 4).

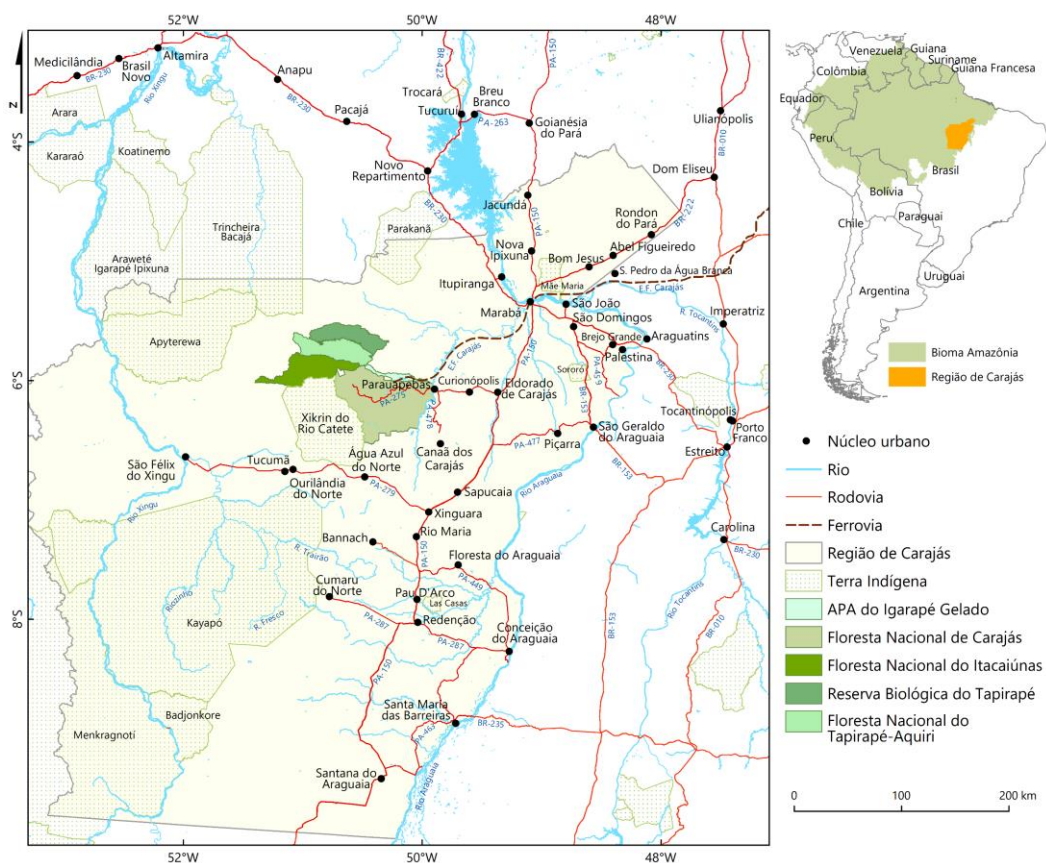
Os trabalhos de construção da rodovia impactaram diversos povos indígenas, entre os quais os Parakanã, que historicamente habitavam terras situadas entre o curso médio dos rios Tocantins e Xingu. Divididos há mais de um século e meio em dois grandes grupos, um deles foi fortemente atingido pela abertura da rodovia, uma vez que o contato com os operários das empreiteiras disseminou doenças que provocaram elevada mortalidade (Santos, 2001, p. 58).

Quase simultaneamente à abertura da rodovia Transamazônica, o recém-criado Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) iniciava, em 1971, a implantação do Projeto Integrado de Colonização em uma faixa de 10 km de cada lado da Transamazônica, nos trechos Marabá-Altamira e Marabá-Estreito. Nesse mesmo ano, o governo militar federalizou uma faixa de 100 km de largura para ambas as margens das rodovias federais abertas e planejadas na Amazônia, o que, segundo Treccani (2001), transferiu para a jurisdição do governo federal 52%

das terras do estado do Pará, medida que enfraqueceu o poder do governo estadual e, ainda mais, a oligarquia agrária (Petit, 2003, p. 266).

No enfrentamento da guerrilha do Araguaia, ações do governo militar levaram ao estabelecimento de infraestruturas físicas de longo prazo, o que contribuiu para a superação de barreiras espaciais. Incluem-se aí três “estradas operacionais” (OP-1, OP-2 e OP-3), construídas em 1972 pelo próprio Exército para servir ao deslocamento de tropas (Peixoto, 2011, p. 481).

Figura 4 – Novas infraestruturas e a conformação da região de Carajás.



Fonte: Elaborada pelos autores.

A primeira delas, OP-1, interligou os então povoados de São Geraldo do Araguaia e de Itaipavas, que, na época, integravam o município de Conceição do Araguaia. Para dar suporte à construção, foi edificada uma base operacional nas proximidades do local de onde se retirava piçarra, material utilizado na construção da estrada. A base contava com energia elétrica, oficinas mecânicas, médicos e dentistas para atender às demandas do Exército. Essa infraestrutura impulsionou o adensamento populacional no entorno da base, formando-se um núcleo que se tornou a sede do município de Piçarra. Parcela do traçado da estrada operacional OP-1 deu origem à rodovia PA-477, que liga, atualmente, a sede no município de São Geraldo do Araguaia à rodovia BR-155. A OP-2 também partia do então povoado de São Geraldo do Araguaia em direção a São Domingos do Araguaia, próximo à recém-inaugurada rodovia Transamazônica. Dela resultou o trecho paraense da rodovia BR-153, que presentemente liga São Geraldo à Transamazônica

(Campos Filho, 2013, p. 18). Já a estrada operacional OP-3, atualmente, liga a rodovia BR-153 à BR-155, antiga PA-150 (Campos Filho, 2013, p. 156) (Figura 4).

A construção da OP-2, ao cortar a porção leste da área que viria a ser reconhecida como a terra indígena Sororó, dos Suruí-Aikewara, ampliou a pressão sobre as terras desse grupo indígena tupi-guaraní (Ferraz, 2019, p. 80). A abertura da OP-2 representou um meio adicional de ocupação do território dos Suruí, que, desde o começo do século XX, já vinha sendo objeto de incursões, por vezes violentas, de garimpeiros de cristal de rocha, de coletores de castanha e de caucho e de caçadores. Em 1983, foi homologada a demarcação da área indígena Sororó (Ferraz, 2019, p. 82). Mas a OP-2, convertida em rodovia federal posteriormente, mantém-se como vetor permanente de conflitos e de invasão dessa terra indígena (Figura 4).

Na década de 1970, foi também parcialmente construída a rodovia PA-150, finalizada somente no início dos anos 1980. A fração sul ligou Marabá a Redenção, em 1974, e a norte, a Goianésia, em 1977. Goianésia, inclusive, surgiu da construção da rodovia que contribuiu decisivamente para que Redenção assumisse papel de centralidade regional, o que foi reforçado pela ligação rodoviária com Conceição do Araguaia, viabilizada pela rodovia PA-287, em 1971 (Figura 4).

Em 1975, teve início a construção da parte norte da rodovia PA-150, implantada sobretudo para facilitar o transporte de materiais a serem utilizados na construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí e nas linhas de transmissão de energia elétrica dela derivadas. Em 1977, as obras da rodovia PA-150 alcançaram as da PA-263, que a liga a Tucuruí. Nesse entroncamento, foi montado um canteiro de obras que serviu de suporte à construção das rodovias e dos linhões de transmissão de energia, surgindo aí, anos mais tarde, a sede do município de Goianésia do Pará (Figura 4).

Na parte norte da rodovia PA-150, no final dos anos 1970, ocorreu também o deslocamento compulsório dos moradores da cidade de Jacundá, pois a sede do município, então localizada às margens do Tocantins, seria submersa pelo lago da hidrelétrica de Tucuruí. O deslocamento foi feito para o local onde a rodovia PA-150 interceptou o rio Arraia e existia uma vila com o nome do rio. Com a submersão da sede municipal, a vila assumiu essa condição e herdou o nome do município (Silveira, 2001).

A formação do lago da Hidrelétrica de Tucuruí também atingiu os Parakanã, que já tinham sido duramente impactados pela construção da rodovia Transamazônica. Foi-lhes imposto o deslocamento de áreas nas quais havia aldeamentos seus, pois eles seriam inundados. Após sucessivas transferências, presentemente, ocupam as terras indígenas Parakanã e Apyterewa (Figura 4).

A abertura do trecho sul da rodovia PA-150 permitiu o acesso à área com a maior concentração planetária de mogno (*Swietenia macrophylla*). Dado o seu elevado valor comercial, mesmo antes da construção da estrada, ele era extraído ao longo dos rios Maria e Araguaia (Schmink e Wood, 1992, p. 154). A rodovia, ao viabilizar o acesso à floresta e ao fornecer uma ligação terrestre ao porto de Belém, propiciou a afluência aos mercados domésticos no centro-sul do Brasil (Schmink e Wood, 1992, p. 155).

Outra infraestrutura que teve importância no processo de homogeneização regional foi a rodovia PA-279, ligando a PA-150 a São Félix do Xingu. Sua construção começou em 1976, e, no

local onde se iniciou, surgiu um núcleo populacional que em um ano de existência já contava com 1.360 residências e quase uma centena de estabelecimentos comerciais (Schmink e Wood, 1992, p. 166). Hoje o local é a sede do município de Xinguara. Mesmo construída de forma precária, somente em 1980, a estrada alcançou a entrada do projeto Tucumã, distante 157 km do início da rodovia. Tratava-se de projeto de colonização privado envolvendo uma área de 400 mil hectares, conduzido pela construtora Andrade Gutierrez. No local da sede do projeto, atualmente, situam-se as sedes dos municípios de Tucumã e de Ourilândia do Norte, às margens da rodovia PA-279 (Figura 4).

Os Xikrin do Cateté e os Kayapó Gorotire, que já enfrentavam ameaças crescentes ao seu território, passaram a tê-las majoradas pela abertura da rodovia PA-279. No caso dos Xikrin, as ameaças foram acrescidas pela emissão, em 1974, de dois decretos que concederam à Vale o direito de lavra em 110 mil hectares do conjunto Serra Sul da Serra de Carajás, decorrentes da descoberta, em 1967, das minas de minério de ferro. O fluxo demográfico impulsionado pela rodovia PA-279 ampliou a disputa por terras indígenas, mesmo tendo sido elas reconhecidas em 1977. No caso dos Gorotire, as incursões de madeireiros, garimpeiros e grileiros também foram facilitadas pelo prolongamento da PA-287 até as margens do rio Fresco e pelo fato de suas terras terem sido demarcadas somente em 1985 (Figura 4).

No início da década de 1980, o agravamento da crise econômica e a deterioração das condições da balança de pagamentos impeliram o governo federal a agilizar a instalação de projetos minero-metalúrgicos, que geravam divisas. Nessa circunstância, foi criado, em 1980, o Programa Grande Carajás (PGC), uma tentativa de coordenar a execução de projetos já existentes, entre os quais a exploração das minas na Serra dos Carajás e a construção da ferrovia ligando as minas ao Porto de Itaquí, em São Luís (Monteiro, 2005, p. 190). Para garantir a implantação dos empreendimentos centrais do PGC, além da necessária mobilização dos vultosos recursos, era preciso estabelecer o controle sobre milhões de hectares de terras. O governo, que já havia militarizado a política federal para a região, recorreu então à militarização da gestão fundiária. Para tal fim, foi criado, também em 1980, o Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins (Getat) (Monteiro, 1998, p. 61).

Assim, no âmbito do PGC implementou-se, sob o comando da Vale, a extração do minério de ferro da Serra dos Carajás. O ajuste espacial requereu a montagem de infraestruturas físicas: a abertura da rodovia PA-275, a implantação de *company town* naquela Serra (atualmente localizada no município de Parauapebas), as minas, as instalações de beneficiamento, a Estrada de Ferro Carajás e as instalações portuárias (Figura 4).

As obras impulsionadas pelo PGC impactaram novamente o território dos índios Gavião. Em 1982, ele foi cortado pelo linhão de transmissão de energia elétrica originado na Usina Hidrelétrica de Tucuruí e pela Estrada de Ferro Carajás (Figura 5). Nesse contexto, foi concluída, em 1984, a obra da ponte rodoferroviária sobre o rio Tocantins. No ano seguinte, no último dia do governo do presidente João Figueiredo, foi inaugurada a estrada de ferro, e, meses depois, foi realizado o primeiro carregamento de minério de ferro (Monteiro, 2005, p. 190).

Figura 5 – Construção da ponte rodoferroviária sobre o rio Tocantins, infraestrutura decisiva para a superação de barreiras espaciais à circulação de mercadorias, especialmente o mineiro de ferro, Marabá, 1983.



Nota: Incluída na presente edição.

Fonte: Acervo Fotográfico de Antério Xavier Silva. (5°19'18.6"S | 49°05'02.3"O).

Como instrumentos para preservar ocupações de áreas de interesse da Vale, a União criou no entorno da Serra de Carajás um mosaico de unidades de conservação: a Floresta Nacional Tapirapé-Aquiri, a Reserva Biológica Tapirapé e a Área de Proteção Ambiental do Igarapé Gelado, criadas em 1989, e as Florestas Nacionais de Carajás e Itacaiunas, em 1998 (Figura 4).

A abertura das rodovias facilitou a penetração de garimpeiros em diversas áreas até então pouco acessíveis, o que, conjugado com a elevadíssima cotação do metal naquele período, provocou, na primeira metade da década de 1980, uma enorme expansão da atividade e uma forte corrente migratória. Os garimpos que receberam o maior contingente de pessoas foram os de Maria Bonita, Macedônia, Retiro do Guará-Pará, Cumarú e Serra Pelada (Monteiro et al., 2023). O último deles foi a base para a criação do núcleo populacional de Curionópolis, atualmente sede municipal; o de Cumarú também resultou na posterior criação do município de Cumarú do Norte e da rodovia PA-287 (Figura 4).

Por conseguinte, a edificação de infraestruturas físicas e sociais de longo prazo, que contou com a decisiva mediação de estruturas estatais, ao permitir a superação de barreiras espaciais viabilizou um forte movimento de capitais e de força de trabalho em direção à região em processo de institucionalização. Em 1970, a população dessa fração da fronteira era de 87 mil habitantes; em 1980, somava 255 mil; em 1991, 716 mil. A ampliação demográfica tão expressiva foi impulsionada por taxas anuais de crescimento muito elevadas nas décadas de 1970 e 1980: 10,19%

e 8,99%, respectivamente. Nesses mesmos períodos, as taxas de crescimento demográfico no Brasil foram de 2,25% e 1,93%, o que evidencia o quão relevante foi o deslocamento da força de trabalho excedente.

À GUIA DE CONCLUSÃO: A REGIÃO DE CARAJÁS E A SUA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL

Assim, as ações dos governos militares criaram condições de acesso a um vasto estoque de recursos naturais, valorizados, no geral, de forma muito homogênea. A negação da diversidade biológica e social preexistente resultou no rápido crescimento de uma economia mercantil de base primária, sustentada, sobretudo, pela mineração industrial e pela pecuária bovina, que não apenas assumiram a condição de vetores de homogeneização da economia, mas também contribuíram para a edificação, fora do domínio estrito das relações econômicas de produção e do aparato estatal, de identidades sociais vinculadas a valores implícitos e explícitos de um determinado modo de vida. Além disso, as pessoas passam a ser regionalmente envolvidas em seu cotidiano pelas práticas institucionais. Nesse contexto, inserem-se regionalmente a aniquilação da floresta tropical e a transformação da natureza originária em apenas uma base para a produção material na forma de uma paisagem com um papel simbólico (estético) (Paasi, 1991, p. 244).

O desenvolvimento da configuração territorial singularizou a rede urbana polarizada por Marabá, o que se manifestou na ampliação da segregação de papéis, nas hierarquias e na intensidade de fluxos no âmbito da rede de núcleos urbanos. Assim, com o fim da ditadura militar, um importante estágio do processo de institucionalização da região de Carajás consolidou-se mediante o que Paasi (1991) denomina de constituição da sua configuração territorial. Foi um processo fruto de ajustes espaçotemporais que requereu a constituição de infraestruturas espaciais sociais e físicas, seguras e de longo prazo, articuladas a uma série de fatores: uma economia de base primária, vinculada, sobretudo, à pecuária bovina e à mineração; o estabelecimento de uma rede urbana integrada, econômica, social, política e culturalmente capaz de ordenar o espaço social; a generalização regional de práticas sociais; a criação de uma economia espacialmente hierarquizada, apta a mobilizar, extrair e concentrar parte do produto excedente gerado; a constituição de elites econômica, política e culturalmente identificadas com a região; o estabelecimento de grupos que constituem resistência à homogeneização e à hegemonia.

Por conseguinte, na segunda metade dos anos 1980, consolidaram-se as evidências de que se desenhava a etapa de “constituição da configuração territorial” no processo de institucionalização de regiões nos termos propostos por Paasi (1991, p. 243) para a região de Carajás, uma vez que se configurou como uma fração da fronteira brasileira do bioma Amazônia, logo, como uma unidade distinta no espaço, não pelo fato de existir algum tipo de identidade inicial ou uma história internalizada, mas pelo fato de que o deslocamento do capital construiu uma miríade particular de relações e de práticas sociais que se amalgamam em um espaço particular.

REFERÊNCIAS

- Abreu, J. C. (1998). *Capítulos de história colonial (1500-1800)*. Brasília: Senado Federal.
- Almeida, C. A., Coutinho, A. C., Esquerdo, J. C. D. M., Adami, M., Venturieri, A., Diniz, C. G., Dessay, N., Durieux, L. e Gomes, A. R. (2016). "High spatial resolution land use and land cover mapping of the Brazilian Legal Amazon in 2008 using Landsat-5/TM and MODIS data". *Acta Amazonica*, 46 (3), 291-302. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1809-4392201505504>
- Andrade, M. C. (1973). *Paisagens e problemas do Brasil: aspectos da vida rural brasileira frente à industrialização e ao crescimento econômico*. São Paulo: Brasiliense.
- Audrin, J. M. (1947). *Entre sertanejos e Índios do Norte: O bispo missionário Dom Domingos Carrérot* (Púgil Limitada ed.). Rio de Janeiro: Livraria Agir.
- Azevedo, J. L. (1893). *Estudos de história paraense*. Belém: Typ. de Tavares Cardoso.
- Baena, A. L. M. (1969). *Compêndio das eras da província do Pará*. Belém: UFPA.
- Braga, T. (1915). *Apostillas de historia do Pará*. Belém: Imprensa Official do Estado.
- Campos Filho, R. P. (2013). *Araguaia—depois da guerrilha uma outra guerra: A luta pela terra no Sul do Pará, impregnada pela Ideologia de Segurança Nacional (1975-2000)*. [Tese de doutorado, Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás]. Goiânia.
- Carvalho, C. (1924). *O sertão: subsídios para a história e a geografia do Brasil*. Rio de Janeiro: Obras Científicas e Literárias.
- Cohen, R. B. (1981). The new international division of labor, multinational corporations and urban hierarchy. In M. Dear e A. J. Scott (Eds.), *Urbanization and urban planning in capitalist society* (pp. 287-315). Londres: Methuen.
- Coudreau, H. A. (1897). *Voyage au Tocantins-Araguaya, 31 décembre 1896-23 mai 1897*. Paris: A. Lahure.
- Coudreau, H. A. (1898). *Voyage à Itaboca et à l'Itacayuna, 1er juillet 1897-11 octobre 1897*. Paris: A. Lahure.
- Cunha, A. M., Simões, R. F. e Paula, J. A. (2008). História econômica e regionalização: contribuição a um desafio teórico-metodológico. *Estudos Econômicos*, 38 (3), 493-524. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0101-41612008000300003>
- Dias, C. V. (1958). Marabá: centro comercial da castanha. *Revista Brasileira de Geografia* (4), 45-89.
- Emmi, M. F. (1988). *A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais*. Belém: NAEA.
- Ferraz, I. (1984). *Parkatêjê das matas do Tocantins: a epopeia de um líder timbira*. [Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo]. São Paulo.
- Ferraz, I. (2019). Os Suruí-Aikewara e a guerrilha do Araguaia: um caso de reparação pendente. *Revista de Antropologia*, 20 (2), 80-88. Disponível em: <https://doi.org/10.5380/cra.v20i2.70051>
- Franklin, A. e Carvalho, J. R. F. (2007). *Francisco de Paula Ribeiro: desbravador dos sertões de Pastos Bons: a base geográfica e humana do sul do Maranhão*. Imperatriz: Ética Editorial.
- Gordon, C. (2006). *Economia Selvagem: ritual e mercadoria entre os índios Xikrin-Mebêngôkre*. São Paulo: Unesp.
- Harvey, D. (1973). *Social justice and the city*. Londres: Edward Arnold.
- Harvey, D. (1975). The geography of capitalist accumulation: a reconstruction of the Marxian theory. *Antipode*, 7 (2), 9-21. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.1975.tb00616.x>
- Harvey, D. (1982). *The limits to capital*. Oxford: Basil Blackwell.
- Harvey, D. (1985). The geopolitics of capitalism. In D. Gregory e J. Urry (Eds.), *Social relations and spatial structure* (pp. 128-163). Londres: Macmillan.
- Harvey, D. (2001). *Spaces of capital: Towards a critical geography*. Edinburgh: University Press.
- Harvey, D. (2004). The 'new' imperialism: accumulation by dispossession. *Socialist Register*, 40, 63-87. Disponível em: <https://socialistregister.com/index.php/srv/article/view/5811/2707>
- Ianni, O. (1979). *Ditadura e agricultura: o desenvolvimento do capitalismo na Amazônia, 1964-1978*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

- IBGE. (c.a. 1970). PA - 70 em Marabá (PA). In *Acervo dos trabalhos geográficos de campo*. [s.l.]: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?view=detalhes&id=49394>
- Laganest, H. D. B. (1958). *Marabá: cidade do diamante e da castanha; estudo sociológico*. São Paulo: Anhambi.
- Laraia, R. B. e Matta, R. (1978). *Índios e castanheiros: a empresa extrativa e os índios no médio Tocantins*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Lefebvre, H. (1980). *Une pensée devenue monde: faut-il abandonner Marx?* Paris: Fayard.
- Marx, K. (2015a). *O capital: Crítica da economia política: Livro I: O processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo Editorial.
- Marx, K. (2015b). *O capital: Crítica da economia política: Livro I: O processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo Editorial.
- Marx, K. (2017). *O capital: crítica da economia política. Livro 3: O processo de circulação do capital*. São Paulo: Boitempo Editorial.
- Monteiro, M. A. (1998). *Siderurgia e carvoejamento na Amazônia: drenagem energético-material e pauperização regional*. Belém: NAEA.
- Monteiro, M. A. (2005). Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional. *Estudos Avançados*, 19 (53), 187-207. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142005000100012>
- Monteiro, M. A., Coelho, M. C. N., Cota, R. G. e Barbosa, E. J. S. (2023). Ouro, empresas e garimpeiros na Amazônia: o caso emblemático de Serra Pelada. In M. A. Monteiro (Ed.), *Amazônia: a região de Carajás* (pp. 117-141). Belém: NAEA.(neste volume)
- Moreira Neto, C. A. (1959). Relatório sobre a situação atual dos índios Kayapó. *Revista de Antropologia*, 7 (1), 49-64. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/2179-0892.ra.1959.110391>
- Moreira Neto, C. A. (1960). A cultura pastoril do Pau D'Arco. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi* (10), 1-112. Disponível em: <http://repositorio.museu-goeldi.br/handle/mgoeldi/317>
- Moura, I. B. (1910). *De Belém a S. João do Araguaia: vale do rio Tocantins*. Rio de Janeiro: Livraria Garnier.
- Nimuendajú, C. (1946). *The Eastern Timbira*. Los Angeles: University of California Press.
- Nimuendajú, C. (1981). *Mapa etno-histórico de Curt Nimuendaju*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Oliveira, F. (1994). A reconquista da Amazônia. In M. A. D'Incao e I. M. Silveira (Eds.), *Amazônia e a Crise da Modernização*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi.
- Paasi, A. (1991). Deconstructing Regions: Notes on the Scales of Spatial Life. *Environment and planning A*, 23 (2), 239-256. Disponível em: <https://doi.org/10.1068/a230239>
- Peixoto, R. C. D. (2011). Memória social da Guerrilha do Araguaia e da guerra que veio depois. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi*, 6 (3), 479-499. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1981-81222011000300002>
- Petit, P. (2003). *Chão de promessas: elites políticas e transformações econômicas no estado do Pará pós-1964*. Belém: Paka-Tatu.
- Reis, J. C. (1972). Arrolamento das fontes primárias para a história do Estado do Maranhão: Carolina. *Revista de história*, 45 (91), 185-202. Disponível em <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/131815/128024>
- Roma, J. C. (2007). *Mapa de cobertura vegetal dos biomas brasileiros*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente.
- Santos, A. C. M. L. (2001). *Os Parakanã: quando o rumo da estrada e o curso das águas perpassam a vida de um povo*. [Dissertação de Mestrado, Departamento de Antropologia, Universidade de São Paulo]. São Paulo.
- Schmink, M. e Wood, C. H. (1992). *Contested frontiers in Amazonia*. Nova York: Columbia University Press.
- Silveira, C. G. (2001). *Uma cidade submersa: memória e história de Jacundá, 1915-1983*. Belém: Paka-Tatu.
- Treccani, G. D. (2001). *Violência e grilagem: instrumentos de aquisição da propriedade da terra no Pará*. Belém: UFPA, Iterpa.
- Valverde, O. e Dias, C. V. (1967). *A rodovia Belém-Brasília: estudo de geografia regional*. Rio de Janeiro: IBGE.

- Velho, O. G. (2009). *Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais. Disponível em <https://doi.org/10.7476/9788599662915>
- Vieira, F. (1954). Os caminhos ferroviários brasileiros. In IBGE, *Primeiro centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: IBGE

Sugestão de citação:

Monteiro, M. A. e Silva, R. P. (2023). Expansão geográfica, fronteira e regionalização: a região de Carajás. In M. A. Monteiro (Ed.), *Amazônia: a região de Carajás* (pp. 17-34). Belém: NAEA. Disponível em: <https://doi.org/10.4322/978-85-7143-217-8.cap02>