

**A URBANIZAÇÃO COMO PROCESSO NA IMPLANTAÇÃO
DE GRANDES EMPREENDIMENTOS: UM OLHAR SOBRE
FORDLÂNDIA, PORTO DE PECÉM E CARAJÁS**

**URBANIZATION AS A PROCESS IN IMPLEMENTATION OF
GREAT ENTERPRISES: A LOOK AT FORDLÂNDIA, PORT OF
PECÉM AND CARAJÁS**

**Fiorella Macchiavello Ferradas¹, Larissa Carvalho de Carvalho²
& Lilyan Regina Galvão³**

Universidade de Brasília - UnB
Campus Universitário Darcy Ribeiro, Asa Norte, 70.910-900. Brasília, DF, Brasil
E-mail: {fiorella.macc, lacarvalhodecarvalho, ilyangalvaos}@gmail.com

Recebido 07 de Novembro de 2018, aceito 21 de Maio de 2020

Resumo: O presente trabalho aborda as contradições e especificidades do processo de urbanização em três áreas do Brasil que têm em comum megaempreendimentos. Trata-se de megaprojetos no Norte: Fordlândia e Estrada de Ferro Carajás; e no Nordeste: Porto de Pecém, que envolvem lógicas e tempos distintos, porém com convergências que o capital promove para criar suas geografias. Temos por objetivo analisar aspectos da abordagem espacial que se estabelece a partir da correlação entre o global e o local, e quais as características do processo de urbanização ligados e/ou desencadeados por esses megaprojetos. A construção teórica de abordagem assumida é a de que a urbanização é um processo contemporâneo que atua conectando os espaços locais às lógicas capitalistas globais, cuja principal característica de manifestação é a criação de especificidades e também a incessante (re)construção dos lugares.

A metodologia de abordagem é qualitativa e busca interpretar os diferentes megaprojetos como construções urbanas que refletem diferentes momentos e estágios do processo urbano. O resultado da incursão foi a caracterização de distintas lógicas do capital que desenham espaços específicos que se materializam com a ajuda do Estado. Assim, apresentamos (a) Fordlândia, que teve como auge a construção de uma cidade no meio da floresta amazônica para dar suporte ao fornecimento da borracha, (b) a EFC como reflexo de um megaprojeto audacioso lançado pelo governo militar que ao longo do tempo, foi privatizado, e se tornou uma multinacional e (c) o Porto do Pecém que, apoiado nas lógicas das parcerias público-privadas (PPP), configura um importante Complexo Industrial e Portuário (CIPP) com posição estratégica para as multinacionais envolvidas. As três lógicas apresentam especificidades, mas também o viés comum que o capital possui de criar geografias se configurando como próteses, por vezes em maior ou menor medida, nos territórios onde estão inseridos.

Palavras-chave: Grandes empreendimentos, processo de urbanização, lógicas globais, Fordlândia, Porto de Pecém e Carajás.

Abstract: This study approaches the contradictions and specificities of the urbanization process in three areas of Brazil that have in common megaprojects. These megaprojects are Fordlândia and Carajás Railroad in the North, and Port of Pecém, in the Northeast, which involve different logics and times, but with convergences that capital promotes to create its geographies. We aim to analyze aspects of the spatial approach that is established from the correlation between the global and the local processes and what are the characteristics of the urbanization, linked and / or triggered by these megaprojects. The theoretical construction of the approach is that urbanization is a contemporary process that acts connecting local spaces to global capitalist logics, whose main characteristic of manifestation is the creation of specificities and also the incessant (re) construction of places. The methodology used is a qualitative approach and it seeks to

interpret the different megaprojects as urban constructions that reflect different moments and stages of the urban process. The result of the incursion was the characterization of different logics of capital that design specific spaces and that are materialized with the help of the State. Thus, we present (a) Fordlândia, whose climax was the construction of a city in the middle of the Amazon forest to support the supply of rubber, (b) the EFC as a reflection of a bold megaproject launched by the military government that over time was privatized, and became a multinational, and (c) the Port of Pecém, which is an important Industrial and Port Complex (CIPP) with a strategic position for the multinationals involved and was supported by the logics of public-private partnerships (PPP). The three logics present specificities, but also the common bias: capitalism creates distinct geographies and they are configured as prostheses in the territory, sometimes to a greater or lesser extent.

Keywords: Megaprojects, process of urbanization, Fordlândia, Port of Pecém., Carajás.

INTRODUÇÃO

“Teria o tempo, depois de matar o espaço enquanto valor, cometido suicídio?” (Bauman, 2001, p.138).

Bauman (2001) faz esta provocação para em seguida refutá-la. Mesmo a tecnologia mais avançada não conseguiu ainda atingir à instantaneidade. E o espaço ainda é relevante. Embora nada de fundo tenha mudado com a modernidade líquida e o espaço continue expressando a dialética das relações sociais, na moldura há sim um novo conteúdo que é movido pelos sistemas tecnológicos que não mais amarram o capital localmente e reorganizam as formas de dominação do trabalho. Como o espaço é o empírico, podemos afirmar que no nosso tempo, o espaço corre a frente de nós. Na corrida pela instantaneidade,

que ainda não chegou, trava-se uma batalha entre a aceleração e a procrastinação e nesse duelo, o capital torna-se extraterritorial, volátil e inconstante.

As transformações líquidas deixam marcas na paisagem e ressignificam territórios. O diferencial da nova dinamização espacial acontece, principalmente, a partir das novas possibilidades de interconexão em função do desenvolvimento das telecomunicações. Contudo, é fundamentalmente a difusão e o avanço da internet, assim como a possibilidade de controle, rastreamento, análise e geração de dados em tempo real e de maneira interconectada e inteligente às indústrias e aos seres humanos, que imprimem uma nova nuance ao espaço no nosso tempo. Nesse sentido, vivemos uma era de fluxos e processos, na qual se faz necessário repensar conceitos e formas de apreensão da realidade.

Este artigo se insere no bojo desta nossa atualidade com essas características e apresenta-se como proposta para a apreensão de processos urbanos ligados a megaprojetos com estreita vinculação aos fluxos internacionais e com ressignificação dos territórios onde se situam.

Para tanto, buscar-se-á compreender os processos dialéticos do espaço na relação entre os fluxos de aceleração da modernidade que estão diretamente ligados às lógicas globais, e à forma em que se concretizam nesses territórios. Qual a manifestação física dessa correlação entre o global e o local? Quais as características dos processos de urbanização ligados e/ou desencadeados por esses empreendimentos? Estas indagações fazem parte de um olhar que procura observar, de maneira crítica, a urbanização em regiões que não fazem parte do *mainstream* teórico nacional e apontam alguns direcionamentos que buscaremos responder ao longo deste artigo. Para tal finalidade o apresentaremos subdividido em 3 tópicos nos quais (i) apontaremos o conceito de urbanização a ser adotado na análise; (ii) pontuaremos as transformações espaciais onde estes empreendimentos se localizam e (iii) discutiremos as características que estes processos de urbanização tendem a promover.

MATERIAL E METODOS

Como abordagem trataremos empreendimentos localizados nas regiões Norte e Nordeste do Brasil (Figura 1) que apresentam nuances dos processos de urbanização em tempos históricos distintos, a saber:

Fordlândia, criada em 1928 no sudoeste paraense foi construída para garantir o impulso à industrialização que ocorria nos Estados Unidos no início do Século XX. Henry Ford, fundador da empresa Ford Motor Company, considerado o pioneiro da produção em massa, com o objetivo de diminuir seus custos com a importação de látex da Ásia, decidiu investir na floresta amazônica com o plantio de seringueiras e a construção de uma cidade que desse suporte ao fornecimento da borracha, acreditando que assim garantiria o aumento da sua produção para fabricação de pneus e peças automotivas e o desenvolvimento da sua empresa. Para isto conseguiu a concessão de uma área de um milhão de hectares às margens do Rio Tapajós para o plantio, na qual construiu o núcleo urbano chamado de Fordlândia.

Carajás, tomando como referência a Estrada de Ferro Carajás (EFC) criada em 1984 sob o viés dos Grandes Projetos lançados para a Amazônia. A mesma faz parte de um complexo mineiro-metalúrgico que se distribui ao longo de 892 km entre os estados do Pará e Maranhão. Ao longo dos anos Carajás vem alçando papel de protagonista no cenário de exportação de commodities mineraria. Sua localização em uma região ainda pouco consolidada territorialmente tem provocado, desde o século passado, inúmeras alterações físicas e movimentado contingentes populacionais em busca de oportunidade no mercado de trabalho. Os empreendimentos são mantidos pela mineradora Vale que ao longo do tempo passou de empresa pública para privada e que, atualmente, opera o maior empreendimento minerário do mundo e também da história da mineradora: o complexo Carajás, S11D.

Porto de Pecém, localizado no município de São Gonçalo do Amarante, a 55 km de Fortaleza (CE), teve suas operações iniciadas em 2001. É uma instalação posicionada estrategicamente do ponto de vista geopolítico em relação às rotas de navegação internacionais. E, em função de sua proximidade com o Canal de Panamá e de sua profundidade natural, isenta de dragagem, pode receber navios maiores, Pós-Panamax, representando um ganho de escala significativo. Faz parte do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), e em 2018, teve 30% de suas ações adquiridas pelo Porto de Roterdã. Antes 99,8% era do Governo do Estado. Dentre as principais cargas, movimenta placas de aço, gás, frutas, sal, cereais, cimento, calçados, pás eólicas, sendo o principal responsável por disponibilizar minério de ferro e carvão à Companhia Siderúrgica de Pecém, localizada também dentro do CIPP.

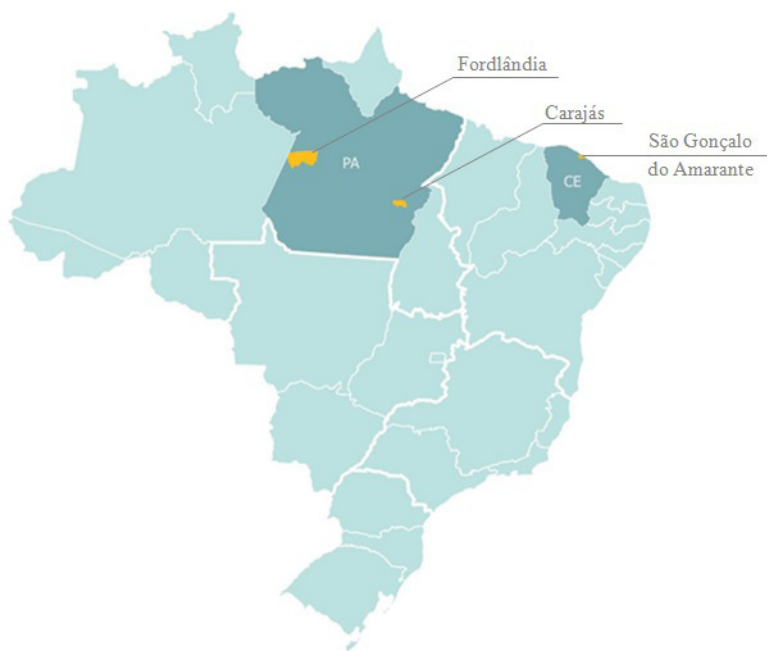


Figura 1 - Localização Geográfica da Fordlândia, do Porto de Pecém e de Carajás. Elaboração: Carvalho, 2019.

Embora localizados em áreas distintas, estes projetos oferecem nuances específicas do processo de urbanização e permitem visualizar suas transformações espaciais, influências e particularidades em cada caso. Como se trata de grandes empreendimentos construídos em tempos distintos, foram realizadas pesquisas bibliográficas e consultas documentais com vistas a compreender como estes empreendimentos se efetivaram, quais foram os contextos de inserção e as transformações decorrentes de suas implantações. Dessa forma foi possível constituir um quadro com informações necessárias para identificar as especificidades de cada processo de urbanização dentro de seu próprio tempo.

A URBANIZAÇÃO COMO PROCESSO

A urbanização não mais se concentra em apenas pontos nodais e nem se restringe a regiões delimitadas. Essa assertiva de Brenner (2014) delinea as novas feições que o processo de urbanização assumiu na contemporaneidade. Para o referido autor, compreender a urbanização contemporânea seria uma tarefa praticamente impossível se forem utilizados conceitos tradicionais ou mesmo os esquemas binários que o reduzem à dicotomia urbano/rural. Isto porque a tradução do que hoje é a cidade e que expressa a condição de urbanização estaria em todos os lugares:

“Se o mundo urbanizado é agora uma cadeia de áreas metropolitanas conectadas por lugares/corredores de comunicação (aeroportos e linhas aéreas, estações e ferrovias, estacionamentos e estradas, tele-portos e autopistas informáticas), então o que não é o urbano? É o povo, a aldeia, o campo? Talvez, mas apenas a um grau delimitado. As pegadas da cidade estão em todos esses lugares, na forma daqueles que viajam diariamente para o trabalho, turistas, trabalho à distância, meios de comunicação e urbanização

dos modos de vida. A divisão tradicional entre a cidade e o campo foi perfurada” (Amin & Thrift apud Brenner, 2014, p.90)

A complexificação das dinâmicas trouxe a tônica de articulação entre lugares que derrubaram as segmentações tradicionais de ver a organização das cidades. É justamente essa condição contemporânea e as perspectivas para a adoção de novas estratégias conceituais que entram na pauta dos debates e que são capazes de decifrar as realidades e as potencialidades urbanas emergentes em diversos lugares, territórios e escalas. A partir dessas considerações, Brenner (2014) aponta o urbano como uma construção teórica, que não se reduz a um local, um espaço ou objeto pré-estabelecido. O urbano teria como demarcação uma zona de pensamento, representação, imaginação ou ação onde só se pode produzir por meio de um processo de abstração teórica (Martindale 1958; Abu-Lughod 1969; Castells 1977 [1972], apud Brenner, 2014).

As questões de conceitualização do processo de urbanização configuram o núcleo de todas as formas de estudo atuais que, sob o prisma do capitalismo, possuem um efeito ideológico de práticas específicas nos planos históricos e geográficos e que criam, assim, um aspecto estrutural de singularidade, coerência e delimitação territorial ao passo que estão inseridas num turbilhão mundial mais amplo, caracterizado pela rápida transformação socioespacial (Goswami, 2002, apud Brenner, 2014). Dessa forma, pode-se afirmar que o urbano é uma abstração em que as relações socioespaciais contraditórias do capitalismo se territorializam em contextos concretos e generalizados.

Estas são considerações que corroboram e ampliam a linha Lefebvriana: “abrir o pensamento e a ação no sentido das possibilidades, ditando o horizonte e o caminho” (Lefebvre, 2001). Nesse sentido a urbanização seria, portanto, um processo passível de ser considerado em diferentes perspectivas, mas que, sobretudo, estão ligadas às lógicas de transformações e conexões em diversas esferas tendo como tônica o viés do capitalismo. Para Harvey (2005),

o capitalismo produz uma geografia histórica distintiva que, dialeticamente, é modelado pelas condições e as circunstâncias da acumulação do capital ao longo do tempo e do espaço. O processo de urbanização e de feitura da cidade seria, dessa forma, tanto produto como condição das relações sociais em transformação e produção em andamento, onde ambos implicam e influenciam na tessitura das coisas. Estes movimentos traduziram-se como expressão espacial do capitalismo.

Assumindo essa perspectiva que o movimento é dialético, nos aproximamos do pensamento miltoniano onde:

(...) o espaço organizado pelo homem é como as demais estruturas sociais, uma estrutura subordinada-subordinante. É como as outras instâncias, o espaço, embora submetido à lei da totalidade, dispõe de uma certa autonomia (Santos, 1978, p. 145).

E sendo assim, enquanto processo, a urbanização além de estar em constante movimento e ligada à lógica capitalista, ainda assim vai ser distinta em diversos lugares (Santos, 1978; Harvey, 2005). Compreendê-la como processo permite-nos um olhar contemporâneo e contextual voltando-se para a dinâmica dos fluxos imateriais e seus impactos em espaços longínquos e locais que se mantêm conectados, e que transformam e são transformados por uma lógica em comum. Assim, o primeiro pressuposto para esta abordagem é a compreensão da urbanização como processo, como fenômeno de fluxos interligados e em constante transformação. O segundo é de que embora mantidos por esses laços comuns, produzem ressonâncias distintas.

Nesse contexto, Fordlândia (ver Figuras 2 e 3) como Company Town¹

¹ De acordo com o geógrafo Gilberto de Miranda Rocha, as Company Towns, representam uma extensão da linha de produção do próprio empreendimento. As cidades têm certa autonomia econômica e “política” em relação ao contexto local e regional no qual se inserem, expressando uma concepção urbanística fechada, na forma de “enclave” urbano, que assegura a funcionalidade das atividades da empresa e o controle da força de trabalho mobilizada. No entanto, guardam estreita ligação com os fluxos e interesses de valorização internacional do capital. (TREVISAN, 2019)

nascida conceitualmente da visão fordista, buscava definir um território construído em série, padronizado, para que pudesse garantir a qualidade dos processos de produção para a qual foi idealizada, no caso a produção da borracha. Para isto, urbanisticamente fechada em si mesma, como um “enclave urbano”, ou ilhas, no que Lencioni (2008) chama de arquipélagos urbanos, oferecia aos seus moradores (funcionários da empresa Ford) as atividades e infraestruturas consideradas imprescindíveis por Ford, relacionadas ao controle da força de trabalho mobilizada, à segurança, saúde, lazer, etc. (Ver Figura 4), de modo que a cidade fora dotada de equipamentos urbanos (rede de água, esgotos, serviços, centro comercial e de serviços), demonstrando claramente o papel do capitalismo como condutor dos processos sociais e urbanos sobre o território.



Figura 2 – Imagem da Company Town, caracterizada como “Retas e simples” localizadas na Avenida Beira-rio com o Rio Tapajós à direita. Fonte: Grandin, 2010



Figura 3 – Vista aérea do complexo fabril de Fordlândia em 1933. Fonte: Prefeitura de Aveiro².



Figura 4 – Enfermaria do Hospital. Fonte: Grandin, 2010

² Disponível em: <https://aveiro.pa.gov.br/mpf-quer-agilidade-no-tombamento-da-vila-de-fordlandia-em-aveiro/#jp-carousel-2766>. Acesso em 24 nov. 2019

Assim, com padrões e “valores” americanos (Ver Figuras 5 e 6), a cidade foi construída em plena Amazônia desvinculada da realidade territorial e cultural, impondo aqui modos de vida e rotinas incomuns para os trabalhadores brasileiros como o incentivo ao golfe, dietas rigorosas, proibição de bebidas alcoólicas e jornada de trabalho das 09 às 17h, embora o calor amazônico exigisse ritmo diferenciado. A cidade como uma prótese urbana, vivenciou assim, vários conflitos e problemas ao longo de 17 anos que pertenceu a Henry Ford, incluindo revolta de trabalhadores às regras impostas e dificuldade de adaptação de funcionários americanos às condições da Amazônia.



Figura 5 – Campo de Golfe de Fordlândia. Fonte: Grandin, 2010.

A urbanização nesse caso, de inspiração utópica, passou a ser vista cada vez mais como processo de transformação das sociedades em busca de um futuro moderno (Monte-Mór, 2006). O urbanismo moderno na sua maneira de pensar o espaço de funcionamento da cidade, de maneira estruturada e funcional, foi o viés de transformação encontrada pelo capital para sua maior fluidez.



Figura 6 – Sapataria de Fordlândia. Fonte: Grandin, 2010.

Em um aspecto relativamente diferenciado, e ainda no contexto de exploração dos recursos naturais da Amazônia, localiza-se o megaprojeto da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que também encontra-se encapsulado pelas lógicas de conexão ao contexto global, impacta no processo de urbanização empreendido ao longo da ferrovia. Com 892 km a EFC faz parte do complexo mineiro-metalúrgico onde hoje se encontra um dos maiores projetos de mineração do país: o S11D. Embora essas infraestruturas se distribuam por cerca de 28 municípios, entre os estados do Pará e do Maranhão, as transformações urbanas mais intensas centram-se, sobretudo, nas cidades de Parauapebas e Canaã dos Carajás, sudeste paraense. São nessas cidades que se localizam as minas e grandes bases logísticas do empreendimento.

As duas cidades têm (re)direcionado o processo de urbanização na região do sudeste paraense e empreendido a lógica do capital. Parauapebas foi originada na mesma década de criação da EFC. Desde 1985 a pacata vila indígena de Marabá começa a receber um grande número de trabalhadores em razão do

projeto e em 1988 consegue a emancipação (Verde e Fernandes, 2009; Coelho, 2014). Em cerca de 31 anos de formação administrativa, a cidade explodira demograficamente ao ponto de se aproximar do mesmo contingente populacional da cidade a qual fora emancipada, Marabá (279.349 habitantes) que possui 96 anos de formação administrativa. Atualmente Parauapebas possui, segundo IBGE (2019), a população projetada em 208.273 pessoas. Entre os censos de 2000 e 2010 teve uma taxa média de crescimento de 8,0%. Enquanto Canaã dos Carajás, surge numa segunda etapa dos projetos minerários na região e que caracteriza-se pela modernização do setor. O município que inicialmente fora um assentamento agrícola, implantado, em 1982, pelo Grupo Executivo das Terras do Araguaia e Tocantins (GETAT), do Governo Federal, tinha o objetivo de atenuar os conflitos pela posse da terra na região na área conhecida como Bico do Papagaio. No decorrer de três anos, 1.551 famílias foram assentadas na área que ficou conhecida como CEDERE (Centro de Desenvolvimento Regional) (IBGE, 2019). Canaã dos Carajás, entre os censos 2000 e 2010, teve um crescimento de 9,4% que, juntamente com Parauapebas são as maiores taxas de crescimento do Estado do Pará.

Trata-se da (re)organização espacial de territórios cujas modelagens trazem do modelo “urbano-industrial” que foram utilizadas para a integração de áreas que antes eram isoladas, mas que ao mesmo tempo vivenciaram a exploração dos seus recursos. Para Monte-Mór (2006) essa característica aponta o caráter extensivo da urbanização, ao criar infraestruturas e integrar áreas.

Ambas ligadas a mesma lógica de exploração dos recursos, Parauapebas e Canaã dos Carajás, valem-se das contingências e fatores locais como os recursos naturais, que Harvey (2005) aponta como espaços específicos. São neles que estão ancoradas as infraestruturas necessárias para facilitar o crescente volume de comércio internacional (Harvey, 2005). Embora, dotadas de infraestruturas

que facilitam a fluidez do capital, estas duas cidades não tiveram a espessura de sua rede de infraestrutura, configurando o que Santos (2006) denomina como próteses no território já que não produzem transformações significativas no espaço. Observa-se um processo de urbanização com seus sistemas de fluxos e fixos a serviço do capital.

Na mesma linha de apreensão pode ser analisado o Porto de Pecém. Constitui em si, a infraestrutura logística necessária para escoar carga facilitando o comércio internacional e é em si mesmo um processo de urbanização de fluxos e fixos. No entanto, embora também possa ser visto como uma prótese, parece dar sinal de alguns transbordamentos, mesmo que ainda possa estar se configurando como um arquipélago urbano.

De acordo com Lencioni (2008), a urbanização tem na dimensão territorial da metrópole contemporânea um produto decorrente de um processo que conurba cidades, mas também fragmenta o território, formando arquipélagos urbanos. Assim, é necessário utilizar-se de ferramentas metodológicas que possam auxiliar na captação dos fluxos imateriais nas atividades urbanas. Para esta autora, a urbanização, que tem na metrópole com sua forma espraiada sua grande expressão, concentra os recursos, trabalhos qualificados que conecta os fluxos virtuais em escala global. O Porto de Pecém, situado dentro de uma Zona de Processo para Exportação (ZPE) a 55 km de Fortaleza, capital do Ceará (Ver Figura 7), pode ser analisado a partir desses fluxos imateriais. É na metrópole onde mora a maior parte dos funcionários que prestam serviços no porto. Vários ônibus saem da cidade em direção à instalação portuária, levando a mão de obra qualificada, que não se encontra, por exemplo, na vila mais próxima, São Gonçalo do Amarante (Ver Figura 8). A metrópole de Fortaleza concentra a mão de obra qualificada. Por outra parte, quando a questão é investimento, dados de 2017 indicam que o estado Ceará recebeu R\$4,4 bilhões, dos quais 43,44%

foram para as indústrias do município de São Gonçalo do Amarante, onde está localizado o CIPP, o que explicita a alta concentração de recursos na região.

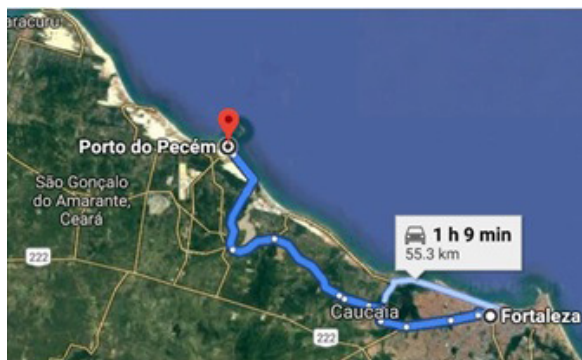


Figura 7 – Distância entre o Porto de Pecém e Fortaleza. Fonte: Google maps



Figura 8 – Vista de São Gonçalo do Amarante (CE). Fonte: smartcitylaguna.com.br

Assim, pode-se pensar que a instalação da megainfraestrutura portuária dinamiza, por si, fluxos urbanizatórios em espaços longínquos através de fluxos imateriais e também contíguos.

Na vila mais próxima ao empreendimento, a população passou de 35.738 habitantes no ano 2000 para 48.516 em 2018, aumento de 35%. Só entre 2000 e 2010, a população de São Gonçalo do Amarante cresceu a uma taxa média anual de 2,08%, enquanto no Brasil foi de 1,17%, no mesmo período. A alavanca principal do crescimento do povoado foi a multiplicação de serviços, restaurantes e estabelecimentos comerciais (Ver Figura 9).

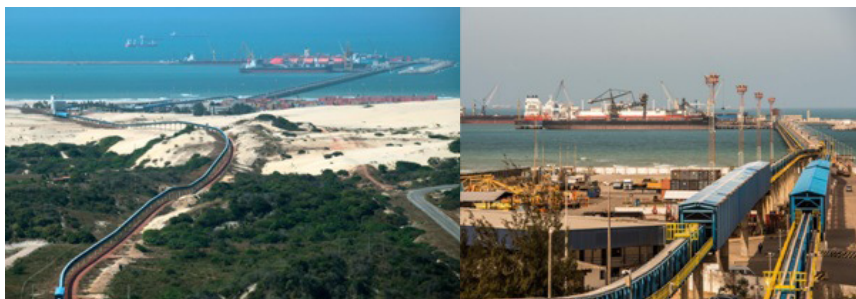
Embora localizada próximo à vila, a influência do processo gerado a partir desse grande empreendimento chega também em Fortaleza, onde grande parte dos funcionários que trabalham no porto realizam seus salários, convertendo o fluxo financeiro em mercadorias e serviços.



Figura 9 – Vista aérea do Porto de Pecém, São Gonçalo do Amarante e Estreiras que alimentam à CSP. Fonte: Porto de Pecém

Ainda, após a aquisição de parte das ações do Porto de Pecém pelo Porto de Roterdã, diversos gerentes holandeses passaram a compor o quadro diretivo. Assim, a conexão de fluxos (imateriais) se visualiza neste caso na ligação intercontinental com os Países Baixos, onde está a centralização de parte da gestão do grupo econômico que passou a adquirir ações do porto. São fluxos

concretos, pois materializam a transformação física do espaço, mas também abstratos pois envolvem lógicas de escalas e interesses distintos. Ao passo em que muitos dos serviços ligam-se diretamente à gestão do capital, desencadeiam uma relação direta entre o aumento de centralização e os diversos serviços avançados nas metrópoles. Constitui-se, assim, uma multicentralidade, caracterizada por hierarquias cujas tônicas são a internacionalização dos serviços desenvolvidos nelas, onde os fluxos mais densos, que estão no topo da pirâmide, fazem vínculos com o exterior.



Figuras 10 e 11 – Vistas aéreas do Porto de Pecém. Fonte: Porto de Pecém

Dado que os processos urbanizatórios são expressão do capital, pode-se afirmar que há uma dinâmica comum. Porém, também estão sujeitos a um processo dialético particular que responde de forma única aos processos globais em função da singularidade histórica de cada território. Essas particularidades são uma das condições que têm influenciado fisicamente as alterações de território e têm sido sua maior expressão de transformação (Ver Figuras 10 e 11).

AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS NO TERRITÓRIO

A urbanização proporcionada pela implantação de megaprojetos, como os apresentados, impacta a regionalidade e a localidade. Nos casos das

megaempresas, em maior ou menor medida, expõem a relação entre o processo e o objeto, ou seja, especializam através dos conjuntos espacialmente estabelecidos, para a atuação do capital, a configuração para fluidez do capital. Assim sendo, produzem artefatos diversos que se exemplificam através dos espaços produzidos e manifestam os sistemas de recursos de qualidades específicas que se organizam em configurações espaciais distintas (Harvey, 2005), ligando o local ao global.

As localidades expressam fisicamente as intenções dos empreendimentos, seja nas infraestruturas próprias do funcionamento ou naquelas criadas decorrentes das primeiras. Podemos observar essas configurações físicas em três formas distintas.

Em Fordlândia que foi

construída nos moldes de uma little town americana em meio à Amazônia foi iniciada pela “limpeza” do sítio, efetiva tabula rasa da flora existente: foi ateado fogo na mata e alterada a topografia. Depois do terreno nivelado, os edifícios fabris e públicos, bem como as unidades habitacionais – importadas integralmente dos EUA e transportadas até o local por navios –, foram dispostos rigorosamente em seus lugares por guindastes. O projeto, conduzido sob o olhar atento de Ford, era algo muito maior que um simples acampamento operário; previu-se uma cidade para abrigar até 5 mil habitantes (Sena, 2008, APUD TREVISAN, 2019, p.08).



Figura 12 – Vista do núcleo residencial de Fordlândia, com devastação da flora do entorno. Fonte: Trevisan, 2019.



Figura 13 – Vista geral do complexo fabril de Fordlândia. Fonte: Prefeitura de Aveiro³.

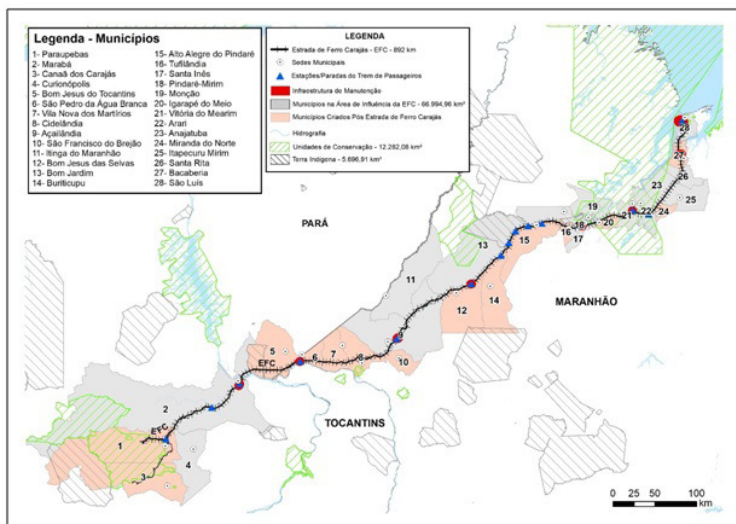
Estimulada pelo governo do Pará por meio de incentivos especiais (concessão de terras e fiscais) a implantação do empreendimento na região buscava reanimar a economia regional, deprimida desde 1910, quando o Brasil perdeu o monopólio

³ Disponível em: <https://aveiro.pa.gov.br/mpf-quer-agilidade-no-tombamento-da-vila-de-fordlandia-em-aveiro/#jp-carousel-2769>. Acesso em 24 nov. 2019.

da borracha para a Ásia (Grandin, 2010). Entretanto, tal implantação ocorreu tão desconectada com a realidade territorial local, que foram desconsiderados aspectos básicos necessários à garantia da produção da borracha (que era o principal objetivo do empreendimento) como a falta de conhecimento da agricultura local, gerando graves erros à plantação da seringueira, prejudicando diretamente a produção do látex no Brasil. Posteriormente, a dificuldade da plantação de seringas associada à descoberta da borracha sintética, levou Ford ao abandono do empreendimento no Brasil efetivamente em 1945.

Além disso, é importante destacar que Fordlândia foi uma localidade que não estava conectada fisicamente com outros núcleos urbanos das proximidades. Tratava-se de uma ilha de urbanidade. Entretanto, a área fazia parte de uma lógica global, que no caso tratava-se da lógica de comercialização da borracha para o circuito internacional.

O megaprojeto no qual está inserida a EFC está vinculada à lógica dos Grandes Projetos para a Amazônia que possuía como principal slogan: “terra sem homens para homens sem Terra”. O projeto também foi inserido numa das regiões menos povoadas do Brasil. Dessa forma, quaisquer que fossem os processos de ocupação, já teriam provocado alterações físicas na região. Entretanto, as feições do processo de urbanização ligadas a EFC têm passado por diferentes estágios. Desde sua criação em 1984 o território vem se redesenhando, seja por influência direta e/ou indireta. Somente após sua criação, surgiram 14 municípios ao longo da ferrovia (Ver Mapa 1). Nas cidades de Parauapebas e Canaã dos Carajás as transformações foram intensas e as cidades, atualmente, conformam verdadeiras colchas de retalhos em decorrência do *boom* imobiliário que nelas ocorreram. Canaã dos Carajás teve, durante o auge do processo de implementação do seu perímetro urbano alterado cerca de quatro vezes (Ver Figura 14) para atender aos interesses do mercado de terras que dominava a região (Bandeira, 2014).



Mapa 1 – Municípios que surgiram após a criação da Estrada de Ferro Carajás. Elaboração: Galvão, 2018.

Foi um movimento que representou a inserção de pequenos serviços como restaurantes, hotéis e aluguéis de imóveis num tecido que atualmente abriga aproximadamente 32 loteamentos, regularizados e não regularizados, mas que marcam a forma decorrente do processo de construir cidades na fronteira da Amazônia.

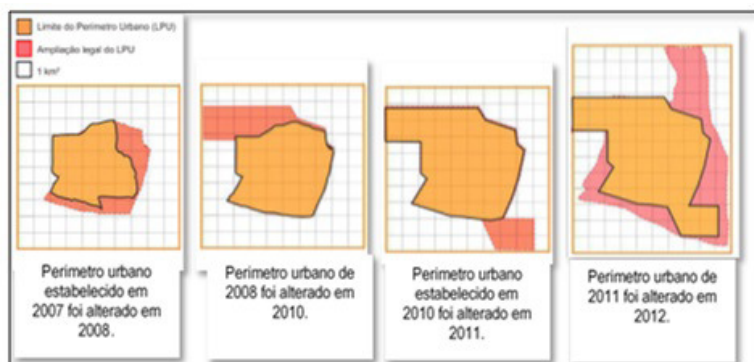


Figura 14 – Dinâmica de alteração do perímetro urbano em Canaã dos Carajás. Fonte: Bandeira, 2014.

Lógica esta que não difere muito dos diversos loteamentos para os empreendimentos habitacionais próximos ao Porto de Pecém. Ao longo da estrada que leva ao porto, estão se multiplicando loteamentos para a construção de *smart cites*, dentre as quais, pode-se citar o empreendimento Smart City Laguna⁴ (Ver Figura 15), projeto urbanístico de 330 hectares e com capacidade para 25 mil habitantes. Até agosto de 2018, 2.700 lotes tinham sido vendidos de um total de 7.065, sendo considerada entregue 100% da primeira etapa de construção. Surge, assim, uma configuração acessória, porém derivada da presença de novos atores do capital que veem sempre a oportunidade de especular e produzir tecidos urbanos para segmentos específicos da sociedade capitalista. Não raro, ocorre a fragmentação e a periferação ao longo desses megaprojetos, haja vista que tendem a manifestar infraestruturas que atendam às classes neles envolvidas.



Figura 15 – Vista aérea do loteamento para o projeto de urbanização Smart City Laguna em São Gonçalo do Amarante, na estrada que liga Fortaleza ao Porto de Pecém. Fonte: Smart City Laguna⁵.

⁴ O projeto é apresentado no site da seguinte forma: “Cidade Inteligente Social é uma evolução do conceito de cidade inteligente. Ela oferece aos cidadãos um alto padrão de infraestrutura, inovação e tecnologia. É rica em convívio humano e cultura. É um projeto resiliente, inclusivo e acessível, com soluções que visam garantir melhor qualidade de vida aos seus moradores”. Disponível em: <<https://smartcitylaguna.com.br>>. Acesso em 24 nov. 2019.

⁵ Disponível em: <<https://smartcitylaguna.com.br/galeria/>>. Acesso em 24 nov. 2019.

CONTRADIÇÕES URBANIZANTES À GUIA DE CONCLUSÕES ACERCA DOS PROCESSOS URBANIZANTES LIGADOS AOS GRANDES EMPREENDIMENTOS.

Os megaprojetos devem ser apreendidos como processos de urbanização, embora possam ou não dinamizar a vida local, transbordando atividades que levem a criar o adensamento necessário para a sustentabilidade do território onde se situam. Na medida em que se desenvolvem no território, acarretam contradições, algumas das quais ligadas a uma lógica de desenvolvimento capitalista tardio e em função das especificidades decorrentes da inserção internacional do país nas redes de produção globais a partir do fornecimento de mercadorias de baixo valor agregado, principalmente primário-exportadora e/ou de commodities.

As transformações, motivadas pelo movimento do capital que reconfiguram constantemente os espaços, manifestam a exploração de vantagens específicas, mas também exigem a presença do Estado como mediador do processo diversas vezes. Segundo Harvey (2005) é através dos investimentos públicos e privados nas infraestruturas físicas e sociais que bases econômicas são fortalecidas. Ocorre, no entanto, que essa associação tende a produzir contradições socioespaciais dada a seletividade do capital.

Essas contradições, em diferentes escalas de interesses, perpetuam, (re) constroem e (re)conformam os lugares, seja com auxílio das ações do Estado que tendem a (des)regular os espaços ou para os interesses dos empresários ou dos cidadãos. Quando esta dinâmica se confirma, corrobora o que Lefebvre (2001) denomina como relação dialética e que expõe a ausência dos encontros e enfatiza os conflitos de diferenças, onde conhecimento e reconhecimento (em que se inclui o combate ideológico e político) dos modos de viver se fragmentam, mas tornam-se os padrões que coexistem e formam a cidade.

Diante das contradições, os reconhecimentos enquanto cidadãos de um lugar tendem a diminuir, haja vista que o processo de urbanização transforma esses lugares em máquinas de morar e trabalhar para o capital. Muito dessa influência deve-se aos novos papéis do Estado – conforme dito anteriormente – que para Harvey (2005) vem se modificando desde a recessão de 1973. No Brasil e na América Latina do século XX e início do XXI, manifestou-se através de uma intensa desindustrialização, austeridade fiscal, apelo à racionalidade de mercado e à privatização. Foram ações declinantes dos Estados-Nação para associar-se aos fluxos financeiros e empresas multinacionais. Estas condições se intensificam em momentos de crise ou atenuam em momentos de instabilidade. Mas, dependem sempre do viés “mais ou menos desenvolvimentista” que os governos progressistas adotam. Todavia, todas constituem o pano de fundo do desenvolvimento tardio brasileiro e latino-americano, que em suma tem na ação do Estado uma busca incessante de captar investimentos para o desenvolvimento local.

Fordlândia ao deixar de atender às expectativas do capital, seja pela dificuldade de produção do látex ou pela descoberta da borracha sintética, foi abandonada pelos americanos repentinamente, deixando para trás todo investimento, as infraestruturas construídas e os moradores brasileiros (locais) ficaram sem apoio direto da empresa. Isso fez com que parte da população ao longo do tempo também abandonasse a cidade em busca de oportunidades de trabalho e condições de vida melhores em outros locais. Dessa forma, Fordlândia foi transformando-se em uma cidade-fantasma, existente até hoje, atualmente em péssimo estado de conservação.

A lógica de atuação do Estado está ligada aos empreendimentos voltados para a ocupação e utilização dos recursos da floresta. Em 1966, ainda sob os regimes militares foi criada no Brasil um plano denominado “Operação Amazônia” cujo intuito era incentivar, dentre outros, pesquisas para compreender melhor os

potenciais minerais da região. A lógica de atuação do Estado estava ligada aos empreendimentos voltados para a ocupação e utilização dos recursos da floresta. Foi nesse contexto que, anos depois, em 1980, o Projeto Grande Carajás (PGC) foi criado. Nele estava contida a política centralizadora e de caráter militar segundo a qual foi concebido nos anos 70. Para sua implantação, os governos militares fizeram uso de decretos-leis que, na prática, significava a exclusão do poder legislativo federal, estadual e da sociedade civil brasileira da discussão e implementação das políticas públicas (Benatti, 1997).



Figura 16 – Ruínas de Fordlândia. Fonte: Prefeitura de Aveiro⁶.

Derivado de interesses intervencionistas do Estado e mesmo apresentando fatores que dificultavam a instalação do PGC, prevaleceu o interesse em aumentar as divisas e assim arcarem com o pagamento da dívida externa (Benatti, 1997). Dentre as dificuldades à época, pode-se citar que (a) os investimentos iniciais na mina eram muito altos; (b) havia sérios problemas de transporte, em razão da distância da mina localiza-se em local e difícil acesso: no meio da floresta

⁶ Disponível em: <<https://aveiro.pa.gov.br/mpf-quer-agilidade-no-tombamento-da-vila-de-fordlandia-em-aveiro/#jp-carousel-2762>>. Acesso em 24 nov. 2019.

amazônica, e (c) o mercado de ferro estava instável; ainda assim os militares assumiram os riscos de criar o megaprojeto. Prevaleceu o interesse em aumentar as divisas e assim arcarem com o pagamento da dívida externa (Benatti, 1997).

O projeto se concretizou através da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), empresa estatal que em 1997 foi privatizada. Após a privatização, a mineradora intensificou e expandiu seus negócios. Nos anos 2004, a empresa atingiu a marca de 30.000 toneladas anuais de cobre, triplicando a produção quando passou a comercializar o produto da mina de Sossego, em Parauapebas tornando-se uma das mineradoras mais competitivas do mundo (Souza, 2012).

De acordo com Souza (2012), essa competitividade é facilitada por inúmeras situações: (a) pelo fato do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ser acionista da empresa e fazer investimento, (b) por expandir suas operações com carvão térmico, que um combustível fóssil de mais baixo custo e talvez um dos mais poluentes utilizado para a produção de energia, (c) por ser beneficiada por incentivos fiscais, que historicamente tem sido formas de repasse de recursos públicos para empresas privadas, (d) por ter acesso a empréstimos em bancos comerciais em condições bastante favoráveis, (e) por ter acesso ao minério de ferro de alta qualidade e de fácil acesso, mas também a níquel, cobre, manganês, bauxita, caulim, carvão térmico, ouro e outros bens minerais no Pará, no Brasil e no mundo e (f) competitiva por que conta com apoio do Estado na desapropriação de área agrícola e na organização da infraestrutura urbana necessária para a implantação de projetos de mineração. São situações em que, em maior ou menor medida, o apoio do Estado perpetuou ou aprofundou as desigualdades locais.

Nas cidades de Parauapebas e Canaã dos Carajás, no Pará, as contradições se sobressaem principalmente nas questões acerca da inserção da população nos empreendimentos. Em Parauapebas, a mineração contribui com cerca de

63,9% no PIB municipal, mas a população vinculada ao setor de extrativismo mineral só corresponde a cerca de 16,7%. Enquanto em Canaã dos Carajás a participação da mineração corresponde a 51,7% do PIB municipal e apenas 0,5% de pessoas vinculadas ao setor de extrativismo mineral. Os números de Canaã dos Carajás são reflexos do alto desenvolvimento tecnológico empregado no empreendimento. O maior empreendimento da mineração mundial gera somente 5.200 empregos diretos (Vale, 2013), sendo, em sua maioria, destinados para formações qualificadas. Trata-se de um processo de urbanização onde a população local é pouco inserida. É comum encontrar num mesmo território onde existe uma das locomotivas mais modernas do mundo encontrarmos o carro de boi como veículo que transporta a subsistência familiar (Ver Figura 17).



Figura 17 – O encontro das lógicas globais e locais ao longo da EFC. Fonte: Acervo de pesquisa Lilyan Galvão.

Em uma lógica relativamente distinta, mas também marcada por contradições, situamos o Porto de Pecém, que gera em torno de 5 a 6 mil empregos diretos

e indiretos, respondendo por algo em torno de 0,3% dos empregos gerados no estado. Já ao pensar o CIPP como um todo, estima-se algo em torno de 40 mil empregos.



Figuras 18 e 19 - Vistas aéreas do Porto de Pecém. Fonte: Porto de Pecém.

A história de sua constituição remonta à década de 90 a partir de articulações do governo do estado com o Governo Federal para buscar financiamentos com vistas à expansão da capacidade portuária no Ceará. Assim, em 1995, navios da Marinha do Brasil iniciaram estudos hidroceanográficos para detectar as áreas mais adequadas para novas instalações portuárias. E foi a partir dessas parcerias entre o governo do estado do Ceará e o Governo Federal que se detectou a condição geográfica que ocasionava algo em torno de 16 metros de profundidade natural, sem dragagem. A possibilidade de ter tido uma licença como Terminal de Uso Privativo (TUP), sendo um porto totalmente público e transportando, portanto, cargas de terceiros, também se deu em função da sinergia de interesses do governo do estado, e de empresários do Ceará, os quais conseguiram uma espécie de mix dentro dos moldes portuários à época. A própria forma de funcionamento do porto como *landlord port* já é de por si uma parceria pública privada em que a administração é realizada pelo ente público enquanto que a operação é viabilizada por agentes privados, que são os que operam de fato os terminais e realizam as operações de carga e descarga e todas as restantes de apoio e administração relativas a estas.

Este tipo de iniciativa conjunta entre os setores público e privado nos remete ao que Harvey (2005) denomina de empreendedorismo urbano, em que poderes locais visam maximizar sua atratividade para o desenvolvimento capitalista, concorrendo por recursos, capital e trabalho.

Já que a definição de urbanização proposta nesta análise é a de processo, podemos entender tal concorrência como a busca dos governos regionais por atrair capital, os quais irão expressar, em maior ou menor densidade, os processos urbanizatórios, dele decorrentes e com todas suas contradições (Ver Figuras 18 e 19). Nas palavras de Harvey: “Normalmente, o novo empreendedorismo urbano se apoia nas parcerias público-privada (PPP), enfocando o investimento e o desenvolvimento econômico, por meio da construção especulativa do lugar em vez da melhoria das condições num território específico, enquanto seu objetivo econômico imediato (ainda que não exclusivo)” (Harvey, 2005).

Os megaprojetos discutidos neste artigo, embora nem todos PPP, se situam dentro do que Harvey (2005) considera como competição no bojo da divisão internacional de trabalho, que irá criar condições para a exploração de vantagens específicas, seja de recursos, localização ou através do desenvolvimento das infraestruturas físicas e sociais que fortaleçam a base econômica da região como exportadora de bens e serviços, conforme expusemos ao longo dos exemplos explicitados. Entretanto, é preciso pontuar, que

[...] governos nacionais, estaduais e municipais têm impulsionado iniciativas políticas espacialmente seletivas para criar novas matrizes vinculadas à inversão de capitais transnacionais e o desenvolvimento urbano em vastas zonas de seus territórios (Ong 2000; Brenner 2004; Correa 2011; Park, Child Hill e Saito 2011). Essas estratégias públicas às vezes apontam para os núcleos metropolitanos

tradicionais, mas também articulam amplas estruturas de acumulação e regulação espacial, que se organizam ao longo de corredores intercontinentais de transporte, grandes redes de infraestrutura, telecomunicações e energia, zonas de livre comércio, triângulos de crescimento transnacionais e regiões fronteiriças internacionais. Essa paisagem estendida de urbanização é agora um campo de força constituído por estratégias estatais regulatórias entrecruzadas, que têm sido desenhadas para territorializar, em longo prazo, investimentos de larga-escala no ambiente construído e para canalizar fluxos de matéria-prima, energia, produtos básicos, trabalho e capital por meio do espaço transnacional. (Brenner, 2014, p. 266) [grifo nosso]

Em geral os empregos gerados nos megaprojetos são funções administrativas de baixo escalão ou técnicos com remunerações diferentes aos dos cargos administrativos, com apenas alguns cargos específicos bem pagos e diversos cargos-chave são trazidos de fora, o que conduz ao aumento da desigualdade social e intensifica a concentração.

Os megaprojetos, embora audaciosos, muitas vezes ignoraram completamente características e potenciais locais, reforçando em maior ou menor medida, o processo de urbanização ligado aos megaprojetos citados como próteses no território (Santos, 2006), conforme apresentado.

E, finalmente, principalmente nos casos de Fordlândia e de Carajás não se verificam transbordamentos que dinamizem outras indústrias de maneira densa o suficientemente como para gerar uma dinâmica de desenvolvimento que ganhe densidade e se sustente. No Porto de Pecém, o momento atual aponta certo transbordamento, no entanto, com aspectos centralizadores e concentradores, ligados principalmente à inserção do país na divisão internacional do trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por fim, concluímos que, embora, os grandes projetos analisados representem processos de urbanização que diferem entre si no tempo e no espaço, ainda assim manifestam as contradições características do mesmo. Se na introdução nos indagamos acerca da manifestação física dessa correlação entre o global e o local e quais seriam as características dos processos de urbanização ligados e/ou desencadeados por esses empreendimentos, ao longo do trabalho pudemos observar que as contradições apresentam-se ora semelhantes, ora distintas aos processos de urbanização em espaços mais desenvolvidos, conforme aponta o *mainstream*.

O processo de urbanização, nas áreas menos desenvolvidas do país, deflagra problemas e evidenciam a falta de conexão das lógicas capitalistas de produção global com a escala local. Ademais a seletividade do capital contribui para produzir contradições socioespaciais que se apresentam de diferentes formas em relação a capacidade de transbordamento e que pouco dinamizam a vida local.

A presença do Estado, que poderia ser mediador dos transbordamentos, atua no desenvolvimento da infraestrutura necessária aos grandes empreendimentos. Nos casos analisados a presença do Estado está intimamente ligado ao capital internacional e embora fortaleçam a base econômica, não resignificam as especificidades da inserção internacional do país nas redes de produção globais.

Nesse sentido, é importante chamar a atenção sobre a necessidade do debate em torno de políticas públicas para o desenvolvimento do território onde se situam, buscando minimizar as contradições e garantindo o estabelecimento de vínculos para que estas infraestruturas deixem de funcionar como próteses e gerem transbordamentos ao local.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BANDEIRA, A. (2014). **Alterações sócio-espaciais no sudeste do Pará: a mudança de terra rural para solo urbano na cidade de Canaã dos Carajás**. Belém: FAU-UFPA (Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Pará.
- BAUMAN, Zygmunt. (2001) **Modernidade líquida**. Tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar.
- BENATTI, José Heder (1997). Carajás: desenvolvimento ou destruição. In: MARIA CÉLIA NUNES COELHO, RAYMUNDO GARCIA COTA (org) **Dez Anos da Estrada de Ferro Carajás**. Belém: UFPA/NAEA; Ed. Gráfica Supercorres, 1997, pp. 79-105.
- BRENNER, Neil. (2014) **Teses sobre a urbanização** (Theses on urbanization). Revista Eletrônica e-metropolis, n. 19. Ano 5.
- COELHO, Tádzio Peters. (2014) **Projeto Grande Carajás: Trinta anos de desenvolvimento frustrado**. Rio de Janeiro: Ibase.
- GRANDIN, Greg. (2010) **Ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva**. Tradução de Nivaldo Montiguelli Jr. – Rio de Janeiro: Rocco.
- HARVEY, David. (2005) **A Produção Capitalista do Espaço**. Annablume.
- IBGE (2019). População estimada. Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de referência 1º de julho de 2019. In: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/municipio/panorama>.
- _____. (2019). Perfil dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro, 2019. In: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/municipio/historico>.
- LEFEBVRE, Henri. (2001) **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro.
- LENCIONI, Sandra. (2008) **Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar**. Reflexões a partir do caso de São Paulo. Revista

- de Geografia Norte Grande, 39: 7-20.
- MONTE-MÓR, Roberto Luís. (2006) As teorias e o Planejamento Urbano no Brasil. Belo Horizonte: Editora da UFMG, In: CROCCO E DINIZ (Orgs.). Economia Regional e Urbana. **Contribuições teóricas Recentes**, p. 62-86.
- MORIM, Júlia. (2009) *Fordlândia*. **Pesquisa Escolar Online**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco. In: http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&id=1040:fordlandia.
- PORTO DE PECÉM (2019). **Complexo Industrial e Portuário de Pecém**. Secretaria de Desenvolvimento Economico, Governo do Estado do Ceará, 2019. In: <http://www.cearaportos.ce.gov.br/>
- PREFEITURA DE AVEIRO (2019). In: <https://aveiro.pa.gov.br/mpf-quer-agilidade-no-tombamento-da-vila-de-fordlandia-em-aveiro>
- PROGRAMA GRANDE CARAJÁS (S/D). Presidência da República Secretaria De Planejamento: Conselho Interministerial do Programa Grande Carajás. Acervo Socioambiental. In: <https://documentacao.socioambiental.org/documentos/T2D00030.pdf>.
- SANTOS, M. (1978) **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, Edusp.
- _____. (2006) **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade São Paulo.
- SENA, Cristovam. (2008) Fordlândia: breve relato da presença americana na Amazônia. São Paulo: Cadernos de História da Ciência, v. 4, n. 2, p. 89-108. In: http://periodicos.ses.sp.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-76342008000200005&lng=pt&nrm=iso.
- SMARTCITYLAGUNAS (2019). In: smartcitylaguna.com.br
- SOUSA, Raimundo (2012). A influência do estado no crescimento da economia do setor mineral: o caso da CVRD de 1942 a 2010. Tese (Doutorado em Desenvolvimento

Sustentável do Trópico Úmido) – Nucleo de Altos Estudos da Amazônia.

THRIFT, Nigel. (2003) Space: The fundamental stuff of Human Geography. **Key concepts in Geography**, p. 95-107.

TREVISAN, R.; FICHER, S.; SANTOS, A.T. (2019) Tempo ao tempo de cidades empresarias: a fantasma Fordlândia, a modernista Serra do Navio e a vernacular Caraíba. Natal: Anais XVIII ENANPUR 2019.

VERDE, Rodrigo Braga da Rocha Villa; FERNANDES, Francisco Rego Chaves (2009). Panorama sócio-espacial de Parauapebas (PA) após a implantação da Mina de Ferro Carajás. Jornada de Iniciação Científica–CETEM, v. 17, 2009.

VALE (2013). Projeto Ferro Carajás S11D: Um novo impulso ao desenvolvimento sustentável do Brasil. In: <http://www.vale.com/brasil/PT/initiatives/innovation/s11d/Documents/Final-Book-S11D-PORT.pdf>.