

| 636 | A ATIVIDADE GARIMPEIRA NA PROVÍNCIA MINERAL DO TAPAJÓS E SUA INFLUÊNCIA NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO

Eliana Souza Machado

Resumo

Este artigo tem por objetivo analisar a produção do espaço da cidade de Itaituba/PA, popularmente conhecida como “Cidade Pepita da Amazônia”, que passou por profundas transformações frente à exploração dos recursos naturais, principalmente vinculados à atividade garimpeira, proporcionando grandes períodos de glória, estagnação e de decadência para a sua população. Considera-se que a atividade garimpeira se estruturou de forma diferente do extrativismo tradicional, com características específicas, desde a instalação de garimpos manuais até os grandes investimentos do setor privado, imbricados às intervenções governamentais. Portanto, a análise se desenvolverá a partir de uma periodização da atividade garimpeira, a partir da década de 60, estabelecendo os principais períodos que influenciaram, de alguma forma, na produção do espaço.

Palavras-chave: A Produção do Espaço na Amazônia; Fronteira Amazônica; Garimpagem na Província do Tapajós.

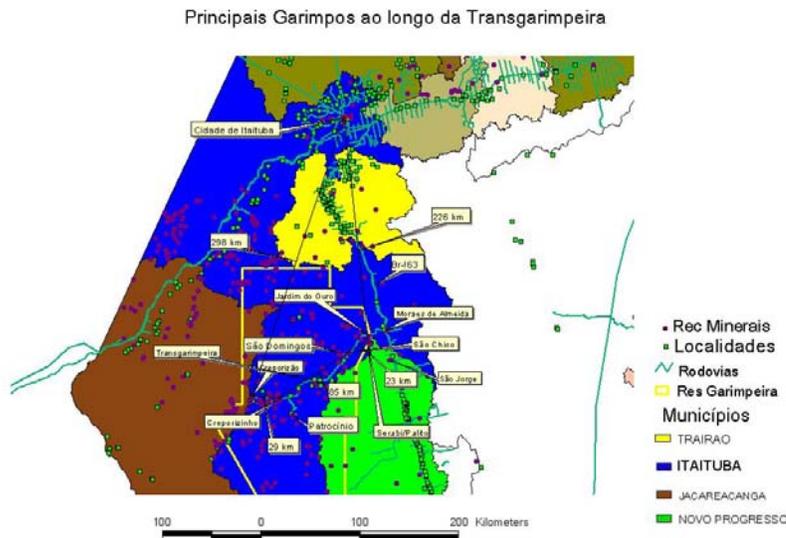
Introdução

A produção do espaço na Amazônia vem sendo discutido ao longo dos anos, associado a estudos de como a população ocupou esse território a partir da exploração dos recursos naturais, intensificada pelas políticas intervencionistas governamentais e por ações da iniciativa privada. Conforme Corrêa (2000, p.33), a trajetória das cidades e do urbano na Amazônia seguem distintas tendências ou paradigmas, fundamentados nas diferentes e plurais realidades urbanas no contexto amazônico, que podem ser facilmente identificadas em função da diversidade de interesses e de agentes que compõe e produzem a diferenciação do espaço interno.

A cidade de Itaituba, unidade de análise desse artigo, possui uma posição estratégica na Região Amazônica às margens do Rio Tapajós (figura 01), que proporcionou à cidade a característica de centro de apoio e distribuição de mercadorias frente a dois períodos históricos de exploração de recursos naturais (borracha e ouro), além da importância atual referente à logística da Amazônia. Localiza-se na mesorregião sudoeste do Estado do Pará, ocupando uma área correspondente a 17,7% do estado (221.992,977 Km²). Segundo IBGE (Censo, 2010), a

população municipal está estimada em 97.443 habitantes, sendo 70.682 habitantes (72%) residem na zona urbana.

Figura 1: Localização da cidade de Itaituba e indicação dos principais garimpos (Fonte: ZEE BR-163).



No entender de Machado (1999, p.109), as especificidades apresentadas na urbanização do território da Amazônia Brasileira, chamada de fronteira de povoamento, são decorrentes principalmente da forte mobilidade da população em busca das oportunidades de trabalho, associada ao fluxo e refluxo de imigrantes. A urbanização determina o “modo de produção” do espaço regional, sendo o elemento organizador do sistema de povoamento, que define sua estrutura, seu conteúdo e sua evolução atual. Deste modo, a visão de espaço proposta por Milton Santos (1995 p.14), onde o espaço é um “sistema de ações que define uma racionalidade, representada pela vida social que o anima”, demonstra que a dinâmica atual do espaço se define a partir da lógica do sistema de objetos e sistemas de ações. Assim, o espaço está constantemente se organizando e se desorganizando, a partir da alteração de definição do conteúdo funcional das regiões.

Neste contexto, a produção do espaço da cidade de Itaituba, será dividida em duas fases: a primeira, antes de 1960, desenvolvida exclusivamente através dos cursos fluviais, com exploração da borracha; e a segunda, após 1960, onde o crescimento urbano foi estimulado pela

exploração mineral (atividade garimpeira), auxiliados pelas ações intervencionistas do governo federal, principalmente com a construção das rodovias.

Primeira Fase da Produção do Espaço (antes de 1960)

A origem da cidade está associada aos registros históricos de 1812 que identificam a existência do lugar Itaituba como centro de exploração e comércio de especiarias no alto Tapajós, a partir do qual, desenvolveu-se um aglomerado urbano seguindo a tipologia da maioria das cidades ribeirinhas da Amazônia, que inicialmente têm suas ruas com traçado orientado pelo rio (Idesp/PA, 1977, p.54).

Através da Lei Estadual nº 8 de 31 de outubro de 1935, Itaituba tornou-se unidade autônoma, sendo considerado na ocasião, o maior município em extensão territorial do Brasil, com área total de 156.578 km². No entanto, sofreu reduções significativas em sua área original, sendo que a primeira redução foi em 1961 com a criação do município de Aveiro, e as demais ocorreram no ano de 1991, com a criação de três novos municípios: Jacareacanga, Trairão e Novo Progresso.

A formação econômica da cidade teve início em 1856, a partir da economia baseada no extrativismo vegetal com o ciclo da borracha e das “drogas do sertão”, atingindo seu ápice a partir da 2ª metade do século XIX até a 2ª década do século XX (Idesp/PA, 1977, p.54). Nesta época, diversos fluxos imigratórios procedentes do Nordeste e Sudeste do país se direcionaram para a Amazônia para explorar a borracha, originando uma rede de povoados, vilas e pequenas cidades ligadas pelas vias fluviais. No entanto, o desenvolvimento do modo de vida urbano não possuía incentivo, principalmente pela inexistência de equipamentos urbanos, mesmo nas aglomerações maiores. A sazonalidade da coleta da borracha e o movimento de entrada e saída de embarcações no porto ditavam um ritmo lento e intermitente na vida das aglomerações menores (MACHADO, 1999, p.110).

No ano de 1913, o T^e. C^{el}. Raymundo Pereira Brasil, então intendente municipal de Itaituba, escreveu um livro com descrições da cidade de Itaituba, que seria apresentado na exposição nacional da borracha, relatando que estava edificada em terreno plano onde viviam cerca de 50 estrangeiros, sendo todos comerciantes. A população foi estimada em dois períodos: “de maio a dezembro, 900 almas; de Janeiro a Abril, 1.500 almas”, distribuídas em 80 casas “de telhas” e diversas outras edificações. Descreveu ainda os seguintes equipamentos urbanos: o

Palacete Municipal, três ruas largas, arborizadas com mangueiras; 04 praças; 07 travessas; um poço público com água potável; 03 escolas municipais e 02 do Estado; um Trapiche tipo ponte e iluminado, nas margens do Tapajós, onde se realizava o embarque e desembarque dos dois barcos a vapor que faziam viagens para a capital duas vezes por mês (BRASIL, 1913, p.9-10).

Neste período a exportação da borracha sustentava exclusivamente a economia do município. Os registros municipais indicavam que a produção anual do município era superior a mil toneladas (GASPAR, 1990, p.34).

À concorrência com os modernos seringais do sudeste asiático e consequente depreciação da cotação da borracha no mercado internacional, levou à primeira decadência da economia da borracha, levando o município de Itaituba à estagnação econômica. Esse cenário mudou com o advento da 2ª Guerra Mundial, quando as plantações do oriente estavam sendo ameaçadas pelos japoneses, recolocando a borracha amazônica no centro dos interesses internacionais. Assim, entre os anos de 1924 a 1946, Brasil e Estados Unidos assinaram diversos acordos com o objetivo gerar cooperação técnica, científica e financeira para o crescimento rápido na produção da borracha nativa, resultando na primeira grande intervenção do Estado na economia da região amazônica. A partir de então, vários seringais foram reabertos e centenas de nordestinos foram para a Amazônia como “soldados da borracha”, por um processo migratório induzido pelo Estado (GASPAR, 1990, p.34; D’ARAÚJO, 1992, p.03-05). Na visão de Morales (2002, p.9), o governo Vargas transferiu para a Amazônia, a partir do ano de 1943, uma parcela da população do nordeste com dois objetivos principais: o primeiro foi introduzir força de trabalho nos seringais; e o segundo, foi dar continuidade à política de colonização interna na qual o alvo era povoar a Amazônia com trabalhadores nacionais.

No início da década de 50, a segunda crise econômica da borracha refletiu imediatamente na cidade de Itaituba. Nessa época, o centro urbano de Itaituba caracterizava-se por “um pequeno comércio local para a população, que na maioria eram funcionários da prefeitura”, uma vez que grande parte da população se concentrava ainda próximos aos seringais (zona rural), e a ligação entre as cidades vizinhas eram feitas através dos rios. Não havia ainda telefone interurbano e funcionava apenas uma agência de correios e telégrafos (GASPAR, 1990, p.30-50).

Apesar disso, mesmo com uma produção pouco expressiva, a borracha continuou a ser a principal atividade econômica do município até o início da atividade garimpeira na Amazônia, no final década de 1950, quando ocorreu a rápida expansão da garimpagem de ouro

na região do Tapajós, que foi um elemento de transformação essencial na dinâmica econômica de toda a região oeste do Pará. Portanto, a descoberta do garimpo afeta os seringais tanto em termos de força de trabalho disponível como em termos de produção. Para os Seringalistas, não é o declínio do seringal que leva o trabalhador para o garimpo, mas o garimpo esvazia do seringal (GASPAR, 1990, p. 52).

Segunda Fase da Produção do Espaço (Pós 1960)

A cidade de Itaituba foi fortemente influenciada pela renda derivada dos garimpos, experimentando um ritmo de crescimento populacional superior ao identificado em outras cidades da região. Uma vez que, em função de sua localização estratégica dentro da Província Aurífera do Tapajós, adquiriu, ao longo dos anos, a característica de principal pólo urbano de distribuição de mercadorias e serviços às diversas jazidas próximas.

A garimpagem, segundo estabelecido no art.10 da lei n 7805 de 18/06/89, é definida como uma “atividade de aproveitamento de substâncias minerais garimpáveis executadas no interior de áreas estabelecidas para este fim, exercida por brasileiro, cooperativa de garimpeiros, autorizada a funcionar como empresa de mineração, sob o regime de permissão de lavra garimpeira.” O parágrafo segundo do mesmo artigo enuncia que “o local em que ocorre a extração de minerais garimpáveis, na forma deste artigo, será genericamente denominado garimpo” (MIRANDA *et. al.*, 1997 p.4).

O garimpo na fronteira amazônica se estruturou de forma diferente do extrativismo tradicional. Embora não seja uma atividade tipicamente urbana, estabeleceu os contornos de um padrão de urbanização específicos, exercendo intenso efeito direto e indireto de urbanização, uma vez que todos os subsetores dependentes da renda gerada pelo garimpo se localizam em pólos urbanos (PEREIRA, 1990, p.235-238). Desse modo, várias pequenas localidades também surgiram como apoio secundário à atividade garimpeira, possuindo geralmente acesso fluvial e infraestrutura mínima somente para apoio imediato aos garimpos próximos, que posteriormente foi acrescido por uma pista de pouso.

Considera-se que o início efetivo da atividade garimpeira em toda a bacia do Tapajós teve início em 1958, partir da descoberta do Sr Nilçon Pinheiro, um garimpeiro que liderou uma expedição partindo do Rio Amazonas até adentrar pelo rio Tapajós, encontrando a primeira

jazida com alto teor de ouro no Rio das Tropas, a 350 km da cidade de Itaituba. A notícia da descoberta da primeira jazida logo ganhou fama pela sua alta produtividade, levando muitos homens a procurar, por conta própria, novas jazidas em outros afluentes do Rio Tapajós. Surgindo assim, os primeiros garimpos às margens dos Rios das Tropas, Crepori e Jamanxim. (PEREIRA, 1990, p. 135;GASPAR, 1990, p. 42-46).

A partir de 1965, o Projeto RADAM – Levantamento de Recursos Naturais constatou a existência de várias substâncias minerais na Região do Tapajós, aumentando o interesse pela exploração mineral nessa região. No entanto, é importante destacar que a constituição da atividade garimpeira, durante a década de 1960, refletia muito pouco sobre a cidade de Itaituba, sendo que estava vinculada a cidade de Santarém, que garantia um fluxo regular de mercadoria para os garimpos. Segundo Mathis (1997, p.993), as elites locais não demonstraram interesse imediato pela nova atividade econômica, sendo que a renda obtida em Itaituba através do extrativismo vegetal e da caça de peles de animais silvestres era praticamente igual à renda proveniente da extração de ouro.

Nesta época, imperava o caráter clandestino de grande parte da exploração de ouro, em função da inexistência de um órgão de fiscalização em Itaituba, permitindo que o registro da produção fosse feito em Santarém, possibilitando grandes desvios de ouro e da cassiterita (Idesp/PA, 1977,p.136).

A partir de 1960, iniciou um novo sistema de acesso aos garimpos, através da construção da primeira pista de pouso para pequenos aviões, no garimpo do Cuú-cuú. (LESTRA, NARDI, 1984, p. 159, apud GASPAR, 1990, p. 46). Esse novo sistema de acesso tornou-se fundamental na operação dos garimpos, para viagens e abastecimentos, que rapidamente se proliferou para outros garimpos, através da construção de inúmeras pistas de pouso.

Os primeiros sinais de uma crise na atividade garimpeira surgem no final da década de 1960, como consequência das técnicas rudimentares pelos quais os aluviões foram trabalhados, ou seja, sem modificações na base técnica da extração, até então manual, onde só recuperavam a metade do ouro contido nos aluviões altamente ricos. Por isso, depois de 10 anos, a produtividade começava a cair e as restrições naturais (redução do teor dos aluviões) indicavam o fim da garimpagem na região. (MATHIS, 1997, p.393-394; MIRANDA, 1997, p.11).

No entanto, nesse momento de crise a garimpagem se modificou e superou a crise ficando momentaneamente fortalecida. Segundo MATHIS (1997, p. 394), isso ocorreu a partir do surgimento de um conjunto de modificações nas variáveis externas responsáveis pela

estruturação da garimpagem. Dentro os fatores que contribuíram para que ocorresse esse fenômeno estão: um aumento significativo do preço do metal (1971) e a chegada das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.

Neste contexto, para melhor compreensão dos processos de estruturação da região de estudo associada à atividade garimpeira, é necessário realizar uma breve contextualização das políticas governamentais destinadas à região, a partir de meados do século XX.

Os princípios ideológicos da Integração Nacional nortearam vários programas de modernização da produção econômica na Amazônia. No ponto de vista de Becker (2001, p.137), o planejamento efetivo da região amazônica somente ocorreu entre os anos 1966-85, quando o Estado decidiu por um projeto geopolítico para a modernidade acelerada da sociedade e do território nacional. Portanto, a Amazônia foi intensamente afetada pela “malha programada”, e sua ocupação foi considerada prioritária em termos estratégicos e de exploração econômica, devido à riqueza de seus recursos naturais e à sua extensão aliada a baixas densidades demográficas. A implantação da malha programada, de modo rápido e violento, configurou a região como grande fronteira de recursos nacional e internacional (BECKER, 1999).

Desse modo, o planejamento de ocupação da região privilegiou o capital em detrimento das condições ambientais e sociais da região, com objetivo de promover a integração dessa região ao resto do país. (MAIA; MOURA, 1996).

Assim, determina-se que o começo efetivo da implantação da colonização na Amazônia Oriental, ocorreu no início dos anos 1970, a partir da criação do Programa de Integração Nacional (PIN), baseado no conceito de planejamento de eixos de desenvolvimento, com a finalidade específica de financiar o plano de obras de infraestrutura nas regiões de atuação das agências regionais (SUDENE e SUDAM), promovendo a sua rápida integração à economia nacional (KOHLHEPP, 2002, p. 38; BECKER, 1999, 1988; BOTELHO, 1981, p. 32).

A primeira etapa do PIN objetivava a construção de rodovias, entre as quais a Transamazônica e Cuiabá-Santarém, que funcionaram como rotas de migração para a Amazônia (KOHLHEPP, 2002, p. 38, BECKER, 1988, p. 69). Além disso, o programa reservou uma faixa ao longo das rodovias para os projetos de colonização e reforma agrária do Governo Federal, favorecendo a implantação dos “Projetos Integrados de Colonização” (PIC’s), sob responsabilidade do Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Dentre os quais destacamos o PIC Itaituba, que foi mais um atrativo para essa região, já fortemente influenciada

pela atividade garimpeira, aumentando conseqüentemente o fluxo migratório e a presença do Estado nesta região (MATHIS, 1997, p. 394).

No entanto, os objetivos explícitos da colonização dirigida, em atingir uma acelerada expansão da fronteira agrícola, a partir de um rápido aumento da produção agrícola, não foram atingidos no PIC-Itaituba. Botelho (1981, p. 113) associa a razão principal desse insucesso, a ausência de capital de investimento e uma infraestrutura básica de comercialização e escoamento da produção, neste e de outros projetos de colonização. Por sua vez, Mahar (1988 apud KOHLHEPP 2002, p. 39) considera que o fracasso da colonização agrícola, especialmente ao longo da rodovia Transamazônica, está associado a incompreensão das condições ecológicas, onde a sustentabilidade foi avaliada de maneira muito positiva.

No entender KOHLHEPP (2002, p. 39), apesar do insucesso da colonização agrícola na região, na segunda metade dos anos de 1970, o slogan do governo: *“Há terra para todos na Amazônia”*, impulsionou a migração espontânea em massa para o Norte. Quando se acelerou a apropriação especulativa de terras, no mesmo momento em que as políticas de colonização do PIN eram substituídas pela nova política de desenvolvimento (Pólo amazônia - 1974 a 1980), com o conceito de *“pólos de crescimento”* através de incentivos para a iniciativa privada, focado em extração de recursos minerais e grandes projetos agropecuários, a população excedente passou a crescer aceleradamente (KOHLHEPP 2002, p. 39; PEREIRA, 1990, p. 166).

Portanto, verifica-se que as políticas governamentais intervencionistas proporcionou o maior impulso à dinâmica migratória dessa região, influenciando a configuração espacial do povoamento, considerando que o deslocamento deixou de ser pela rede fluvial e passou a ser pelas estradas pioneiras, tanto para os fluxos imigratórios dirigidos como para as correntes imigratórias espontâneas. O processo efetivo de povoamento foi produto de uma ordem espontânea, resultante do imbricamento das atividades do sistema de povoamento e a ação das instituições governamentais (MACHADO, 1999, p. 116-138).

Neste contexto, a economia e a sociedade de Itaituba foram se modificando em ritmo cada vez mais acelerado a partir da abertura das rodovias Transamazônica (BR-320) e da Cuiabá-Santarém (BR-163), que facilitou a ligação da cidade com os mercados financeiros e direcionou um grande fluxo de migrantes das diversas regiões do país. Por outro lado, o programa de colonização trouxe para a região de fronteira, além das pessoas carentes de terra do nordeste, um *“contingente razoável de pequenos empresários com posse de capital dispostos a investir”*. Sendo que uma parte desses empresários investiu no comércio, que se expandiu

consideravelmente depois da transformação da cidade em centro de apoio dos garimpos, e outra parte encontrou uma forma de investir o seu capital na garimpagem, através de uma prática que ficou conhecida como “meia praça” (MATHIS, 1997, p. 394-395).

O relatório do Idesp/PA (1977, p.55-56) identifica que em Itaituba, no ano de 1976, aumentou de 37 para 170 o número de estabelecimentos comerciais e que a cidade ainda conservava inúmeros traços originais de sua formação, visível nas ruas próximas do rio e do centro comercial, possuindo apenas quatro vias urbanas com pavimentação, com grande diversidade na tipologia habitacional, em função da decorrência natural das modificações no quadro socioeconômico do município, com predominância de construções de madeira e de alvenaria. Sendo que as mudanças urbanas constituíam-se no acréscimo de quadras mais regulares e a formação de um novo bairro à margem da rodovia Transamazônica. Porém, a inexistência de um zoneamento identificando áreas por função ou utilização dos lotes, permitia o uso múltiplo dos lotes urbanos e um dimensionamento variável.

Retomando o foco para a atividade garimpeira, que a partir da primeira crise se fortaleceu, principalmente em função do aumento do preço do ouro no mercado internacional, gerando o incremento de novas técnicas para superar o esgotamento dos aluviões superficiais mais ricos. Tem-se na segunda metade da década de 1970, a exigência de uma transformação na base tecnológica do processo de extração do ouro para dar prosseguimento à garimpagem na região. A partir de então, houve no Tapajós (1978) a introdução de balsas para auxiliar no processo de extração de ouro, que marcou o início da fase da mecanização da garimpagem (MATHIS, 1997, p.396; PEREIRA, 1990, p.168; GASPAS, 1990, p.85), possibilitando o trabalho em jazidas que antes não estavam no alcance dos garimpeiros, além de acelerar o ritmo do crescimento da produção. Por outro lado, conforme posto por Mathis (1997, p.397) o aumento da produção individual de ouro decorrente dessa nova fase de mecanização do garimpo, repercutiu na “força destrutiva” do garimpo sobre a natureza, uma vez que ocorreu com o aumento do material aurífero trabalhado e não de um melhor aproveitamento desse material trabalhado.

Do ponto de vista de Pereira (1990, p.137-138), essa tendência à mecanização foi intensificada nos anos 80, tanto em função do aumento do preço do ouro como pelo fato da província do tapajós proporcionar um horizonte de produção estável, em função da magnitude de suas jazidas. No entanto, o acréscimo de custo associado às deficiências de infraestrutura da região, conhecido por “fator amazônico”, é especialmente elevado no Tapajós em função da falta de alternativas ao transporte aéreo.

De forma geral, as oportunidades efetivas de fixação para as populações excedentes na região Amazônica, foram bastante inferiores ao fluxo efetivo de migrantes. Na análise de Machado (1999, p.122), a redução dos investimentos do governo federal na Amazônia, após 1984, gerou significativas alterações no sistema de povoamento regional, uma vez que, a maioria dos projetos de infraestrutura foi desativada, principalmente a construção de novas estradas, além da desarticulação da estrutura de apoio financeiro aos projetos de colonização, público e privado.

A partir dos anos 80, quando o garimpo surge reformulado, se torna uma alternativa imediata e rentável para grande parte desta população excedente. Na visão de Mathis (1995, p.4), os projetos de colonização não conseguiram competir com a lucratividade da extração do ouro, transformando o garimpo em “atrator” da força de trabalho, tanto dentro da região quanto em outros estados. O autor aponta que um contingente significativo de garimpeiros é proveniente dos projetos de colonização, sendo que, no estado do Pará a maioria dos garimpeiros (55%), trabalhava na agricultura antes de ingressar na garimpagem e são oriundos da região Nordeste (73%). O Levantamento Nacional dos Garimpeiros (DNPM/1993) apontou que a dentre os garimpeiros de origem nordestina, destaca-se a participação importante de maranhense em quase todos os estados, perfazendo 49,11% somente no estado do Pará (MIRANDA *et al.*, 1999, p.18; MATHIS, 1995, p.4).

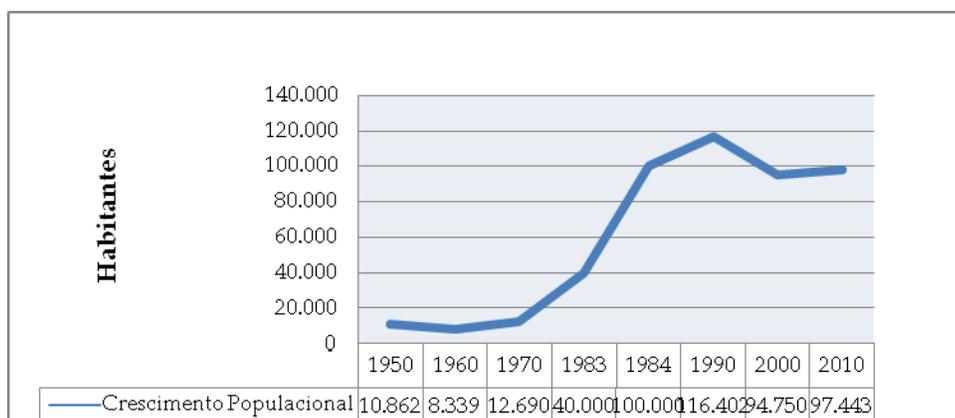
Dessa maneira, a fronteira agrícola se tornava fronteira do garimpo, de um novo garimpo que passava a conduzir a economia das regiões ao ritmo de sua própria expansão (PEREIRA, 1990, p.102). Por outro lado, esse direcionamento para os garimpos também repercutiu na falta generalizada de mão de obra e alta taxa de salário. Portanto, a dimensão do emprego gerado pelo garimpo, direta e indiretamente, foi decisiva para que não ocorresse o esvaziamento demográfico da fronteira amazônica, redefinido o sentido da ocupação humana¹ do espaço amazônico, além de acentuar a tendência à urbanização herdada dos anos 70, gerando renda e emprego suficientes para induzir a expansão de outras atividades econômicas.(PEREIRA, 1990, p. 168-235).

A partir da criação da Reserva Garimpeira do Tapajós, por meio da Portaria Ministerial nº 882 de 25.07.1983 (2.874.500 ha), a cidade de Itaituba se estabeleceu como

¹ A expansão garimpeira foi decisiva para a moldagem do padrão de distribuição de população e atividades econômicas na fronteira, substituindo parcialmente os fatores classicamente apontados como atrativos de fluxos migratórios na fronteira amazônica dos anos 80. (PEREIRA, 1990, p.235).

entrepasto comercial entre o centro Sul, a região produtora e os garimpos, sendo o local de consumo dos insumos necessários para a extração de ouro. Assim, houve um aumento explosivo de sua população, de 40.000 habitantes em 1983, para 100.000 habitantes em 1984, chegando em 1990 com 116.402 habitantes (gráfico 01), tornando-se a maior região produtora de ouro no Brasil (IDESP, 1977, p.59; PEREIRA, 1990, p.137; MATHIS, 1999, p. 399).

Gráfico 1: Crescimento Populacional - Itaituba/PA



Fonte: IDESP-PA 1977, p.59; MATHIS, p.399

Contudo, a construção da rodovia Transgarimpeira (1984-1986) pelo governo federal, para facilitar a entrada dos garimpeiros afastados de Serra Pelada para os garimpos do Vale do Tapajós (Godfrey, 1992), proporcionou o acesso a depósitos significativos de ouro a partir da BR-163, contribuindo também para o aumento do fluxo migratório para Itaituba.

Segundo Miranda *et al.* (1997, p.4), esse crescimento da população de Itaituba foi impulsionou a dinâmica urbana da cidade, mantendo uma vasta infraestrutura de apoio e de lazer, repleta de compradores de ouro, lojas, bordéis e restaurantes. Na análise de Mathis (1999, p. 400), nessa época se concretizou a “dependência total da atividade garimpeira com todos os efeitos de um *boom town*”, destacando-se: o aumento do custo de vida, a falta de mão de obra disponível na cidade, crescimento desordenado da cidade e o aumento da violência.

É importante salientar que os serviços de infraestrutura urbana básica não acompanhou esse crescimento populacional. Nesse contexto, Gaspar (1990, p.80) analisa que a expectativa da população pelo “progresso” foi suprimida pelos inúmeros problemas que o aumento populacional “explosivo” trouxe, pois não existia estrutura para receber essa quantidade de pessoas. A autora aponta que os órgãos de desenvolvimento ali instalados não desempenharam corretamente seus papéis, e o descaso do poder público, contribuía para que o

município fosse considerado o mais violento e o mais miserável do país, durante o período áureo da garimpagem. Segundo essa mesma abordagem, Pereira (1990, p. 240) transcreve em sua dissertação, uma fala desesperada do então prefeito de Itaituba, Benigno Régis, publicada no Jornal *O Liberal* em 1989, sobre a situação do município, onde afirmava que os garimpos provocavam um vertiginoso crescimento populacional, levando a população do município a mais de 400.000 habitantes, incompatíveis com a capacidade de infraestrutura de Itaituba, que estabelecia uma situação de graves consequências em termos de saúde, educação e segurança pública.

A partir da década de 90, a produção garimpeira diminuiu gradativamente, em função dos custos elevados de manutenção dos equipamentos utilizados na lavra, e à exaustão dos depósitos ricos de natureza alúvio-coluvionar. Estes fatos, somados a queda do preço do ouro no mercado interno, inviabilizou a continuação do ritmo acelerado da produção garimpeira, uma vez que os depósitos primários de ouro necessitam de técnicas de engenharia para ser atingido em profundidades maiores, requerendo custos adicionais aos já existentes na lavra de aluvião (MATHIS, 1997, p.401; MIRANDA *et al.*, 1999, p.22; SILVA, 1997, p.3-4).

Deste modo, a retração da atividade garimpeira resultou uma forte crise econômica e social na cidade de Itaituba, uma vez que, esta se estruturava basicamente em função da garimpagem. (MATHIS, 1997, p.401). Levando a economia de Itaituba a diversificar-se principalmente em madeira e pecuária, apesar da pressão do governo referente à legalidade das mesmas. Portanto, a economia agrícola atual do oeste do Pará foi fortemente estimulada pelos lucros obtidos nos garimpos, ou seja, os empresários (donos de garimpos) que enriqueceram, em geral, investiram seus lucros em terra, especificamente em fazendas. Tais investimentos, associados aos altos custos de transporte de mercadorias para a região, tem levado a Pecuária, no oeste do Pará, a ser uma atividade lucrativa, que tem induzido o crescimento econômico (WALKER, 2012, p.11).

Segundo o Plano Nacional de Mineração 2030 (PNM-2030, 2010, p.42), desde o início de 2005, a produção de ouro no Brasil tem crescido a partir do desenvolvimento de novos projetos e expansões das minas em atividades, chegando a uma produção de 57 t em 2009. Desde então, a crescente valorização das cotações deste bem mineral tem estimulado o crescimento dessa produção. Em 2001 a cotação média foi de US\$273/oz, em 2008, US\$872/oz, em 2010 atingiu a marca de US\$1.300/oz revelando a expressiva preferência pelo ouro como um ativo de segurança, em momentos de crise financeira. O ouro também tem sido a substância

mineral mais procurada no Brasil, com investimentos para a pesquisa mineral da ordem de R\$ 580 milhões entre 2004 a 2008. No entanto, conforme estima o PNM-2030 (2010, p.88), essa produção irá dobrar até o ano de 2017, consolidando o ouro, como segundo bem mineral em valor de exportação, depois do minério de ferro, desde que as cotações vigentes se mantenham. Nesse sentido, configurou-se uma possibilidade em aproveitar as reservas de ouro menores que apresentam custo maior de extração, sustentados também pelas atuais cotações do metal.

Neste contexto, a atual fronteira de expansão da mineração no Brasil é a Amazônia (PNM-2030, 2010, p.57-60), onde ocorrem extrações irregulares, que se instalaram por anos, como por exemplo, ouro no Tapajós, Serra Pelada e Madeira (PA). Portanto, por suas especificidades geológicas, ambientais, territoriais (difícil acessibilidade) e condição histórica, a exploração mineral na Amazônia impõe um desafio adicional às políticas minerais para a região, pois além de visar à competitividade do setor mineral como um todo, devem considerar fortemente o contexto socioeconômico regional. Nesse sentido, o PNM (2010, p.60) destaca quatro importantes desafios para a implementação de políticas públicas para a região: primeiramente a execução do Macrozoneamento Ecológico-Econômico da Amazônia Legal, consolidando os diferentes acessos e usos do solo e subsolo; O segundo desafio é considerar a mineração como vetor de desenvolvimento regional, em harmonia com os compromissos formalizados por cada um dos seus estados, assegurando que os benefícios provenientes da extração mineral sejam revertidos em prol do desenvolvimento da região; O terceiro desafio é a regulamentação da mineração em terras indígenas (Constituição 1988, Artigo 231); O quarto desafio, muito importante para a região dessa pesquisa, reside na legalização da atividade garimpeira, promovendo o aproveitamento dos bens minerais que ocorrem em depósitos passíveis de extração por meio de Permissão de Lavra Garimpeira.

Em questão as legislações pertinentes a Exploração de Recursos Minerais ainda existem muitas fragilidades e inconsistências, principalmente referente à atual legislação da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM), leis n 7.990 de 1989 e n 8.001 de 1990, que tem gerado jurisdições e inseguranças, tanto para quem arrecada como para quem recolhe, suscitando amplo reconhecimento sobre a necessidade de atualização legal referente à CFEM. Em outra perspectiva, o papel dos royalties é o de promover a justa redistribuição dos benefícios econômicos que a mineração gera, baseado numa partilha dos ganhos entre o minerador e a sociedade, considerando a conversão de uma riqueza não

renovável, dada à exaustão de uma jazida mineral, em valor constante e sustentável para a sociedade (PNM-2030, 2010, p.65).

Assim, a atividade mineral em áreas de garimpo tem como maior problema a informalidade, referente às legislações minerais e ambientais, que acarreta na impossibilidade de acesso a qualquer tipo de apoio oficial. Todavia, a atividade da mineração necessita de políticas adequadas para assegurar que o desenvolvimento sustentável, local ou regional, ocorra automaticamente. Considerando a importância da região Amazônica como grande produtora de vários bens minerais, mas contraditoriamente carente nas questões urbanas e sociais.

Atualmente, a revalorização do ouro no mercado internacional vem reaquecendo a economia garimpeira da cidade de Itaituba, proporcionando a inserção de novos equipamentos para auxiliar a atividade (Pá carregadeira e novas balsas), além da mineração industrial, como é o caso recente da empresa Brazauro Recursos Minerais – companhia brasileira ligada à canadense Eldorado Gold, que durante a audiência pública realizada em julho de 2012, informou que pretende investir US\$ 383,50 milhões no “Projeto Tocantinzinho”, localizado no município de Itaituba, cujo objetivo não é apenas a extração do ouro, mas como também, a verticalização da produção do ouro no próprio município, onde o produto final beneficiado será o “bullion”, ou seja, ouro em barras.

Conclusão

Atualmente, outras questões também estão influenciando no reaquecimento econômico da cidade de Itaituba, com consequente influência na dinâmica urbana. Primeiramente, relacionada à sua localização dentro da região amazônica, como ponto importante na rede logística de escoamento da produção do Mato Grosso (soja). Como também a expectativa de implantação de grandes projetos hidrelétricos no Rio Tapajós e seus afluentes, chamado de Complexo hidrelétrico do Tapajós (Eletrobrás).

No entanto, a evolução urbana de Itaituba não seguiu uma regulamentação urbanística efetiva que resultou no agravamento da questão sócio-ambiental, principalmente ligada a falta de saneamento básico e ocupação de áreas ambientalmente frágeis. Acredita-se que, se houvesse a adesão da administração local à noção de Desenvolvimento Sustentável Urbano e à sua aplicação na formulação e planejamento de políticas públicas, poderíamos ao

final vislumbrar diretrizes para a cidade se reconstruir através de novos valores ambientais, políticos, sociais e econômicas, perante esses novos investimentos e consequente aumento considerável da sua população.

Referência Bibliográfica

ACSELRAD, Henri. Sentidos da sustentabilidade urbana. In.: ACSELRAD, Henri (org.) **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001, p.27 - 53

BECKER, Bertha K. **Modelos e cenários para a Amazônia: o papel da ciência. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários?** Parcerias estratégicas - n° 12. 2001.

— . **Os Eixos de Integração e Desenvolvimento e a Amazônia**. Revista Território, ano IV, n° 6. 1999. P: 29-42. Disponível em: ftp://146.164.23.131/terr/N_06/v_6_becker.pdf

— . **Geopolítica da Amazônia**. Dossiê Amazônia Brasileira. Estudos Avançados 19 (53). São Paulo. 2005, p. 71-86. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142005000100005&script=sci_arttext&tlng=es

— . **Significância Contemporânea da Fronteira: Uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia brasileira**. in AUBERTIN, C. (org.), *Fronteiras*. Universidade de Brasília (UNB)/ ORSTOM, Brasília. 1988. Disponível em: http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_7/b_fdi_03_01/37776.pdf

BOTELHO, Vera Lúcia. **“Colonização dirigida e diferenciação sócio-econômica na Amazônia: o núcleo de Itaituba-Pará”**. 117p. Dissertação (mestrado em sociologia rural). Universidade Federal de Viçosa. Minas Gerais, 1981.

BRASIL, Raymundo Pereira. **O Rio Tapajós na exposição nacional da borracha de 1913 no Rio de Janeiro. Município de Itaituba**. Pará. 1913. 105p.

BRASIL, Ministério de Minas e Energia. **Plano Nacional de Mineração 2030 (PNM-2030)**. Brasília: MME, 2010. 178p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. São Paulo: Ática, 2000.

DELGADO, Nelson Giordano; BONNAL, Philippe; LEITE, Sérgio Pereira. **Desenvolvimento territorial: articulação de políticas públicas e atores sociais**. IICA-OPPA/CPDA Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, Rio de Janeiro, RJ. 2007.

GASPAR, Elizete dos Santos. **“Os bamburrados do Tapajós”**. 142p. Dissertação (mestrado em economia). Universidade Federal da Paraíba. Campina Grande, 1990.

GODFREY, Brian J. **Migration to the Gold-mining frontier in Brazilian Amazonia**. AmericanGeographicalSociety. Vol. 82, N°4. 1992. 458-469

GOVERNO do Estado do Pará – Instituto do Desenvolvimento Economico-Social do Pará – IDESP. **Diagnóstico do Município de Itaituba**. Belém, 1977.

KOHLHEPP, Gerd. **Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia Brasileira**. Estudos avançados n. 16 (45). 2002

MACHADO, L. O. **Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira**. Cadernos IPPUR, n 1. Rio de Janeiro. 1999. p. 109-138.

MAIA, Maria Lúcia, MOURA, Edila. **Da farinha ao Alumínio: Os caminhos da modernização na Amazônia**. Edna Castro, Edila A. F. Moura, Maria Lúcia Sá Maia (Org.). Industrialização e grandes projetos. Desorganização e reorganização do espaço. UFPA. Belém. 1996. p.221-260.

MATHIS, Armin. **Garimpos de ouro na Amazônia: Atores Sociais, relações de trabalho e condições de vida**. Papers do NAEA n. 37. UFPA. Belém. Abril. 1995

— . **Garimpagem de ouro na Amazônia**. In: XIMENES, Tereza (Org.). *Perspectivas do desenvolvimento sustentável: uma contribuição para Amazônia* 21. Belém: NAEA/UFPA, 1997. P. 391- 406

MIRANDA, Jocy Gonçalo de; CIPRIANI, Moacir; Mártires, Raimundo Augusto C.; GIACONI, Wagner José. **Atividades Garimpeiras no Brasil: Aspectos Técnicos, Econômicos e Sociais** Série Estudos e documentos n.38. CETEM/ CNPq. Rio de Janeiro. 1997. 61p.

MUNIZ, João de Palma. **O município de Itaituba**. Typ. Guttenberg. Pará. 1906. 123p.

PEREIRA, Antonio Carlos Lourenço. **“Garimpo e Fronteira Amazônica: As transformações dos anos 80”**. 273p. Dissertação (mestrado em economia). Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 1990.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**, Hucitec, S. Paulo 1991 (2ª ed.)

— . **A urbanização brasileira**. 3ª Ed. São Paulo: Hucitec, 1994.

— . **Os grandes projetos: Sistema de Ação e Dinâmica Espacial**. In:Edna Castro, Edila A. F. moura, Maria Lúcia Sá Maia. (Org.). **Industrialização eGrandes Projetos: Desorganização e Reorganização do Espaço**. Belém: Gráfica e Editora da UFPA, 1995. p. 13-20.

VASCONCELOS, Mário; ROCHA, Gilberto de Miranda; LADISLAU, Evandro. **Introduzindo o debate sobre o desafio político da sustentabilidade urbana.**In: VASCONCELOS, Mário; WALKER, Robert. **Spontaneous Colonization and Forest Fragmentation in the Central Amazon Basin.** Annals of the Association of the American Geographers (Regular Manuscript). 2012. 44p.