

**REPERCUSSÕES ESPACIAIS DO PROJETO ARCO NORTE NO  
DISTRITO DE CAMPO VERDE – ITAITUBA/PA**

**SPACE REPERCUSSIONS OF ARCO NORTE PROJECT IN THE CAMPO  
VERDE DISTRICT – ITAITUBA/PA**

**REPERCUSIONES ESPACIALES DEL PROYECTO ARCO NORTE EM EL  
DISTRITO DE CAMPO VERDE – ITAITUBA/ PA**

**Gleicy Ane Oliveira dos Santos**

Discente do Curso Tecnólogo em Saneamento Ambiental do Instituto Federal de Educação,  
Ciência e Tecnologia do Pará – IFPA/Campus Itaituba.  
[gleicyanne22@hotmail.com](mailto:gleicyanne22@hotmail.com)

**Eliana Souza Machado Schuber**

Professora EBITT do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará – IFPA/Campus  
Itaituba. Doutoranda pelo Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do  
Trópico Úmido da Universidade Federal do Pará – NAEA/UFPA.  
[eliana.machado@ifpa.edu.br](mailto:eliana.machado@ifpa.edu.br)

**Recebido para avaliação em 31/08/2017; Aceito para publicação em 07/11/2017.**

**RESUMO**

O presente artigo é fruto do projeto de extensão intitulado “Levantamento socioeconômico das áreas de influência das estações de transbordo de cargas (ETC) no município de Itaituba (PA), distrito de Campo Verde”, realizado pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará (IFPA), Campus Itaituba, no período de agosto a dezembro de 2015, em parceria com a Prefeitura Municipal de Itaituba. Esse projeto caracterizou a dinâmica urbana do Distrito de Campo Verde, no município de Itaituba, sudoeste do Estado do Pará, a partir da forte pressão socioambiental exercida pelo projeto logístico de âmbito federal, denominado de “Arco Norte”, traduzido como uma nova rota para o escoamento da produção agrícola (grãos) do Centro-Oeste do país, utilizando a integração de eixos rodoviários, fluviais e ferroviário. Este artigo discute a repercussão espacial dos empreendimentos portuários no distrito de Campo Verde a partir dos dados socioeconômicos coletados pelo projeto, em 253 domicílios. Inicialmente apresenta-se uma caracterização da infraestrutura urbana atual do distrito, através de dados relativos ao saneamento, regularização fundiária, habitação e equipamentos disponíveis, correlacionando a percepção atual dos moradores referente a qualidade de vida. Em segundo momento, segue uma análise sobre ações de planejamento que possam assegurar a permanência de espacialidades construídas e combater a especulação imobiliária, garantindo alguns hábitos que se caracterizem como próprios dos moradores locais.

**Palavras-chave:** Produção do Espaço Urbano; Impactos Socioeconômicos; Qualidade de Vida.

**ABSTRACT**

This article is the result of an extension project titled "Socioeconomic survey of the areas of influence of cargo transshipment stations (ETC) in the municipality of Itaituba (PA), district of Campo Verde", carried out by the Federal Institute of Education, Science and Technology of Pará (IFPA), Itaituba Campus, in the period of August to December 2015, in partnership with the Municipality of Itaituba. This project characterized the urban dynamics of the Campo Verde

District, in the municipality of Itaituba, southwest of the State of Pará, due to the strong socio-environmental pressure exerted by the federal logistic project, called "Arco Norte", translated as a new route for the flow of agricultural production (grain) from the Center-West of the country, using the integration of road, river and rail. This article discusses the spatial repercussion of the port enterprises in the district of Campo Verde from the socioeconomic data collected by the project in 253 households. Initially, a characterization of the current urban infrastructure of the district is presented through data on sanitation, land regularization, housing and available equipment, correlating the current perception of the residents regarding the quality of life. Secondly, it follows an analysis of planning actions that can assure the permanence of constructed spaces and combat real estate speculation, guaranteeing some habits that are characterized as own of the local residents

**Keywords:** Production of Urban Space; Socioeconomic Impacts; Quality of Life.

### RESUMEN

El presente artículo es fruto del proyecto de extensión titulado "Levantamiento socioeconómico de las áreas de influencia de las estaciones de transbordo de cargas (ETC) en el municipio de Itaituba (PA), distrito de Campo Verde", realizado por el Instituto Federal de Educación, Ciencia y Tecnología de Pará (IFPA), Campus Itaituba, en el período de agosto a diciembre de 2015, en asociación con el Municipalidad de Itaituba. Este proyecto caracterizó la dinámica urbana del Distrito de Campo Verde, en el municipio de Itaituba, suroeste del Estado de Pará, a partir de la fuerte presión socioambiental ejercida por el proyecto logístico de ámbito federal, denominado "Arco Norte", traducido como una nueva ruta para el flujo de la producción agrícola (granos) del Centro-Oeste del país, utilizando la integración de ejes viales, fluviales y ferroviarios. Este artículo discute la repercusión espacial de los emprendimientos portuarios en el distrito de Campo Verde a partir de los datos socioeconómicos recogidos por el proyecto, en 253 domicilios. Inicialmente se presenta una caracterización de la infraestructura urbana actual del distrito, a través de datos relativos al saneamiento, regularización agraria, vivienda y equipamientos disponibles, correlacionando la percepción actual de los habitantes referente a la calidad de vida. En segundo momento, sigue un análisis sobre acciones de planificación que puedan asegurar la permanencia de espacialidades construidas y combatir la especulación inmobiliaria, garantizando algunos hábitos que se caractericen como propios de los habitantes locales.

**Palabras clave:** Producción del Espacio Urbano; Impactos Socioeconómicos; Calidad de Vida.

---

## INTRODUÇÃO

O desenvolvimento urbano na Amazônia está associado à diversidade de interesses e de agentes que compõe a plural realidade da exploração desordenada dos recursos naturais, suscetível à constantes alterações na definição do conteúdo funcional da região pelos interesses hegemônicos, repercutindo em cidades que apresentam graves problemas sociais, ambientais e de infraestrutura física urbana (SANTOS, 1995; CORRÊA, 2000).

O Distrito Campo Verde localiza-se no município de Itaituba a uma distância de 30km de sua sede, seguindo pela BR-230 (Transamazônica) até sua confluência com a BR-163 (Santarém-Cuiabá), conforme podemos observar em destaque na figura 01. Percebe-se que esta localização, ao longo dos anos, vem exercendo grande influência na produção desse espaço urbano, especialmente pelo aumento do fluxo de veículos nesses eixos

rodoviários a partir do avanço das obras de pavimentação asfáltica promovida pelo Governo Federal no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC na década de 2000.

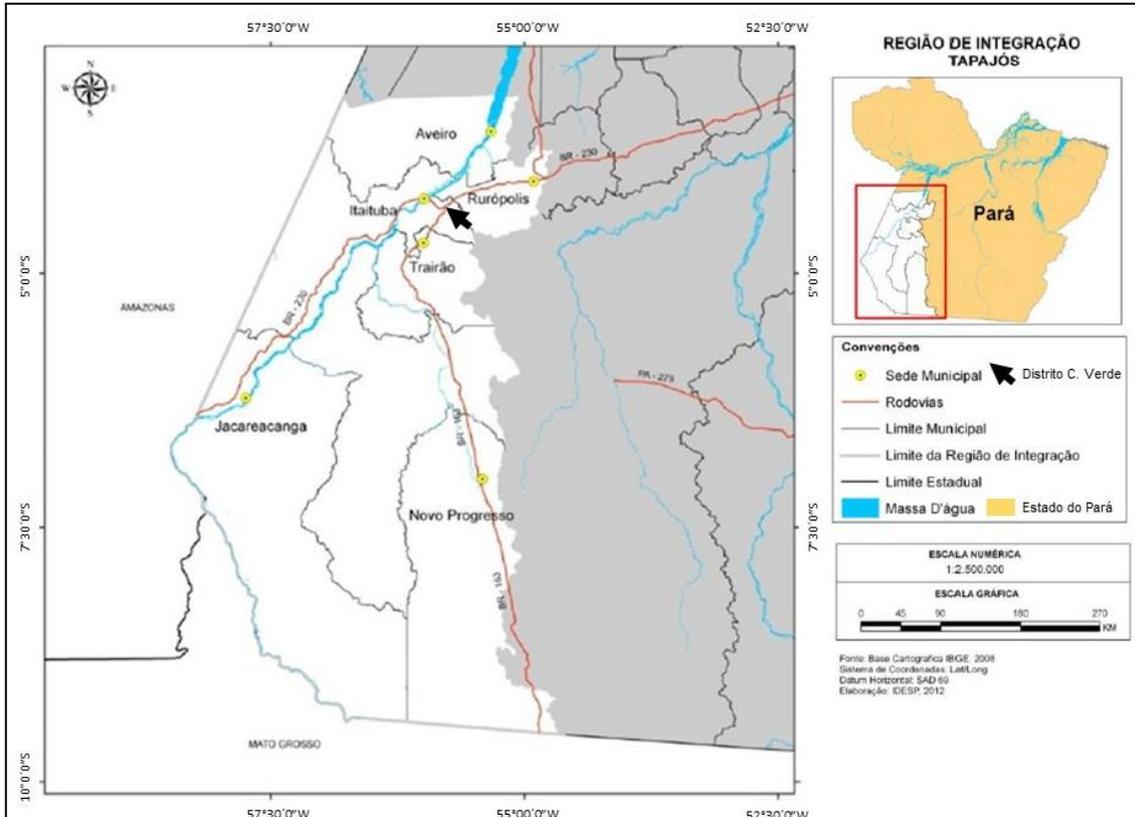


Figura 01 – Indicação da Área de Estudo  
 Fonte: IDESP, 2012 (Editado pelas autoras).

Atualmente, além das repercussões da intensificação dos fluxos rodoviários tradicionais, o distrito foi inserido na Área de Influência Direta - AID de empreendimentos portuários denominados de Estação de Transbordo de Cargas – ETC, que compõe o projeto logístico de âmbito federal denominado de “Arco Norte”, cujo objetivo é escoar a produção agrícola do Centro-Oeste do país utilizando uma infraestrutura intermodal, ou seja, a integração de eixos rodoviários, fluviais e ferroviários, para o escoamento estimado de 40 milhões de toneladas (grãos) do Centro-Oeste até 2020, com redução aproximada de até 34% no custo atual do frete.

As ETC em instalação às margens do rio Tapajós no município de Itaituba, tem como finalidade o transbordo de cargas provenientes do Centro-Oeste do país via transporte rodoviário (carretas bi-trens) para o transporte fluvial por meio de barcas, estas irão seguir até os portos de Barcarena/PA ou de Santana/AP para então serem colocadas em navios para a exportação (Figura 02). A partir no funcionamento pleno das

ETC's previstas para serem instaladas no município de Itaituba, a estimativa de movimentação de cargas por meio rodoviário é de, aproximadamente, 15.000 caminhões/dia (SCHUBER; DE MORAIS, 2015).



Figura 02 – Visão Geral do Projeto Arco Norte

Fonte: <<http://amazonia.org.br/2013/01/megaprojeto-privado-cria-rota-exportadorano-norte/>>.

A implantação de grandes projetos de investimentos proporciona transformações regionais significativas que redefinem a realidade local historicamente construída, especialmente vinculadas às formas de uso e ocupação do território, o modo de vida das populações locais, os vínculos entre as cidades, repercutindo diretamente nos seus circuitos de acumulação e de desenvolvimento (SCHUBER; DE MORAIS, 2015). Nesse contexto, percebe-se que a localização do distrito de Campo Verde, às margens das rodovias de acesso principal a esses empreendimentos, representa um polo de atração de empresas correlacionadas a atividade rodoviária e portuária, as quais poderão impulsionar e diversificar a economia local.

Diversos estudos acadêmicos apontam que o crescimento desordenado das cidades brasileiras causa diversos problemas estruturais, sociais e ambientais. Esse quadro é agravado ao se identificar que a busca por soluções desses problemas só ocorre após os danos serem notórios e muitas vezes de difícil reversão. São escassos ou mesmo inexistentes, registros de cidades cujo crescimento econômico tenha sido acompanhado e planejado de forma a garantir a qualidade de vida de seus moradores, apesar desse direito ser abordado como condição fundamental nos documentos de planejamento e políticas governamentais. Nesse contexto, as cidades que sofrem um rápido crescimento econômico

incitado por grandes empreendimentos, apresentam como características predominante o surgimento de bolsões de pobreza (periferias) e a falta de infraestrutura urbana capaz de suportar a nova demanda. No caso das cidades amazônicas, esse quadro é mais agravante, uma vez que muitas delas, antes mesmo de sofrerem os inchaços populacionais característicos dos grandes empreendimentos, não possuem infraestrutura de saneamento básico, energia, redes de educação e saúde, que garanta a qualidade de vida para seus moradores conforme é preconizado na legislação federal.

Pensar em qualidade de vida significa valorizar parâmetros qualitativos mais amplos, não limitados apenas no controle de sintomas, diminuição da mortalidade e aumento da expectativa de vida, associando-o a diversos referenciais teóricos que refletem conceitos como: satisfação com a vida, felicidade, existência com significado e bem-estar subjetivo (FRISCH, 2000).

Este artigo discute a repercussão espacial dos empreendimentos portuários no distrito de Campo Verde, apresentando inicialmente uma caracterização da infraestrutura urbana atual do distrito, através de dados relativos ao saneamento, regularização fundiária, habitação e equipamentos disponíveis, correlacionando a percepção atual dos moradores referente a qualidade de vida. Em segundo momento, apresenta-se uma análise sobre ações de planejamento que possam assegurar a permanência de espacialidades construídas e combater a especulação imobiliária, garantindo alguns hábitos que se caracterizem como próprios dos moradores locais.

## **CAMPO VERDE, UM DISTRITO NO ENCONTRO DAS BR's**

A ocupação do local exato do distrito de Campo Verde aconteceu na década de 1970 a partir do Programa de Integração Nacional (PIN), que implantou a colonização oficial dirigida na Amazônia Oriental e os “Eixos de Desenvolvimento”, apoiado no discurso de promover a rápida integração da região à economia nacional.

A primeira etapa do PIN constituiu-se na construção de rodovias de longas distâncias, entre as quais estão as rodovias Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163) que se consolidaram como umas das principais rotas de migração para a Amazônia, apesar de ambas se apresentarem atualmente inacabadas no que se refere a pavimentação asfáltica (KOHLHEPP, 2002). A segunda etapa do PIN ocorreu com a implantação dos Projetos de colonização e reforma agrária, denominados de “Projetos Integrados de Colonização” (PIC's), que reservou uma faixa ao longo dessas rodovias para

a operação oficial de assentamento agrícola em grande escala. Os PIC's receberam majoritariamente migrantes nordestinos, pelo crescimento das tensões sociais resultantes de um período crítico de seca em sua região de origem.

O PIC Itaituba teve seu início efetivo no ano de 1972, quando foram assentadas 30 famílias remanescentes das empresas construtoras da rodovia Transamazônica, chegando ao total oficial de 1.900 famílias assentadas no final do ano de 1978, constituindo-se em três ramais: Ramal Norte (pela rodovia Cuiabá-Santarém, de Rurópolis até o Km 40/Belterra, com 510 lotes); Ramal Transamazônica (Miritituba até o limite do PIC Altamira, com 620 lotes); e o Ramal Sul (por 150 km da rodovia Cuiabá-Santarém a partir de sua separação com a Transamazônica até a altura do Rio Jamanxim, com 500 lotes) (BOTELHO, 1981).

O Distrito de Campo Verde teve início com a formação de um pequeno povoado no cruzamento das rodovias BR-230 e BR-316, voltado para atividades comerciais de suporte às rodovias, como por exemplo: posto de combustível, mecânico, restaurante, hotel etc. Através da lei municipal 1.177/99 o povoado foi elevado à categoria de Vila, com a denominação de Vila de Campo Verde, e recebeu os seguintes equipamentos urbanos: escola municipal de nível fundamental, posto de saúde, posto da polícia militar e um sistema de micro abastecimento de água.

O fracasso dos PIC's intensificou o fluxo de migração do campo para a cidade (KOHLHEPP, 2002), refletindo na aceleração do processo de urbanização do Distrito de Campo Verde, com a expansão da malha urbana ao longo das rodovias federais.

Atualmente, o contexto imposto pelo projeto logístico Arco Norte, reflete na identificação de transformações vinculadas as formas de uso e ocupação do solo urbano e no modo de vida da população local. O impacto inicial ocorreu com o aumento do fluxo das carretas bi trens, seguido pela instalação de postos de combustíveis pertencentes a grandes redes nacionais, e dos pátios de estacionamentos para as carretas onde é feito a triagem para as ETC's.

O papel da Extensão Universitária é essencial no processo educativo, cultural e científico, uma vez que articula o ensino e a pesquisa de forma indissociável e viabiliza uma relação transformadora entre as instituições de ensino e a sociedade. Consolidando ainda compromissos e parcerias mútuas através de uma prática de intervenção social, objetivando a produção do saber transformador e formador, construtor da cidadania e da consciência crítica.

Considerando a necessidade de um planejamento estratégico para gestão desse espaço urbano, o projeto de extensão intitulado “Levantamento socioeconômico das AID das ETC’S no município de Itaituba - distrito Campo Verde”, desenvolvido pelo IFPA/Campus Itaituba em parceria com a Prefeitura Municipal de Itaituba, elaborou um diagnóstico da realidade social e ambiental do Distrito de Campo Verde, visando servir como embasamento para o planejamento de ações de intervenção para minimizar e/ou modificar possíveis impactos socioambientais, e ainda integralizar o diagnóstico socioeconômico que compõe o processo de elaboração do zoneamento do distrito, atualmente em construção.

A primeira etapa do projeto foi coletar dados socioeconômicos dos moradores com aplicação de questionário estruturado com questões objetivas relacionadas à infraestrutura urbana disponível, questões sociais e de qualidade de vida, no período de agosto a dezembro/2015, mobilizando os alunos do 4º ano dos cursos técnico em Edificações e Saneamento, abrangendo 255 domicílios. A segunda etapa compreendeu análise e tabulação dos dados. E a terceira e última etapa, consistiu no planejamento de ações de intervenções a partir das carências levantadas.

Os principais equipamentos urbanos presentes na paisagem urbana contemporânea, segundo observações durante o projeto foram: a Igreja Católica, a Escola Municipal de nível fundamental Eng. Francisco Barros, o Posto da Polícia Militar e o Posto de Saúde. Foi identificado também o início de ações especulativas no solo urbano, através de iniciativas de parcelamento na forma de loteamentos habitacionais, em sua maioria irregulares no que tange as exigências estabelecidas na legislação municipal do Plano Diretor.

Os domicílios possuem a madeira como material de construção predominante das paredes externas, presente em 70% do total, sendo que 45% destas foi identificada como madeira apropriada para construção e 25% como madeira aproveitada, conforme observado no gráfico e fotografias da figura 03. Essa preferência está relacionada não apenas ao custo da construção, mas também a questões empíricas de conforto ambiental relatadas por diversos moradores, que justificaram o uso da madeira como elemento de vedação por proporcionar uma redução da temperatura interna das construções.



Figura 03 – Distrito Campo Verde: Caracterização do material predominante na construção das paredes externas

Fonte: SCHUBER, 2013.

Os dados coletados referentes ao saneamento básico no distrito representam um quadro crítico que incide diretamente nas questões de saúde e qualidade de vida dos moradores. Analisando inicialmente os dados coletados sobre o abastecimento de água, identifica-se que 51% dos domicílios visitados são abastecidos por poços rasos dispostos nos próprios lotes (Figura 04). A forma de escoadouro dos banheiros ocorre predominantemente em fossas negras, totalizando 82% dos domicílios visitados (Figura 05). Ao cruzar esses dois dados percebe-se o alto risco de contaminação da água que abastece esses domicílios, devido à proximidade entre o poço e a fossa, observada tanto no próprio lote, como também entre os lotes vizinhos. Os moradores mostraram desconhecimento sobre a necessidade da distância mínima que a fossa deveria estar do poço para evitar tal contaminação. Esse quadro é agravado quando se identifica que mais de 50% dos domicílios consomem água sem nenhum tipo de tratamento prévio (Figura 06).

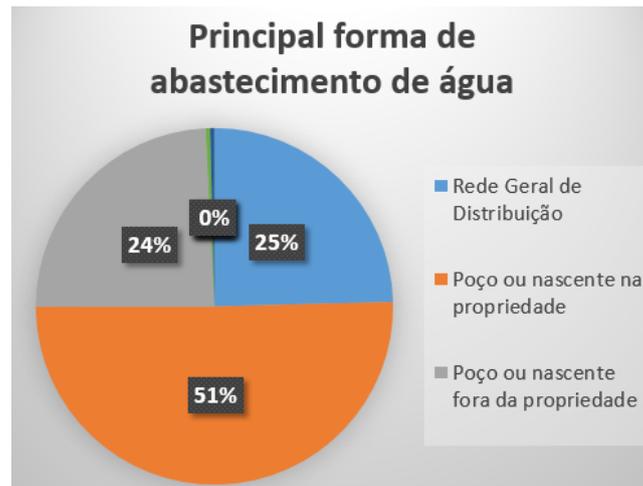


Figura 04 – Distrito Campo Verde: principal forma de abastecimento de água  
Fonte: SCHUBER, 2015.

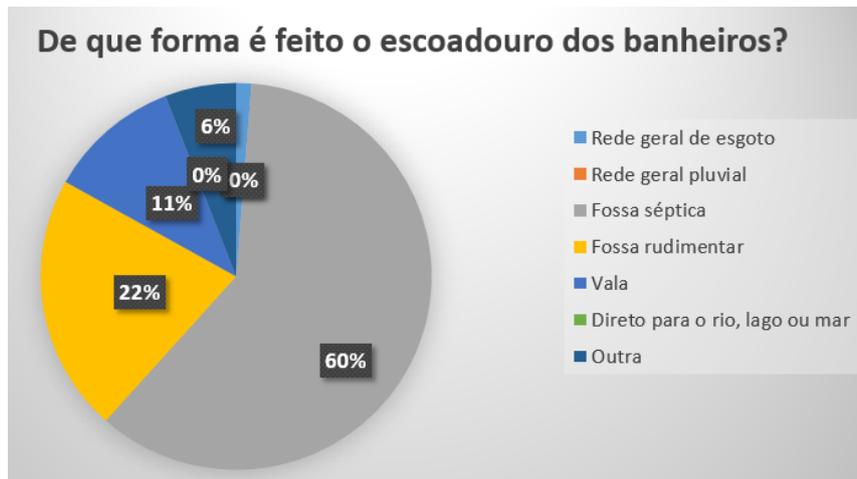


Figura 05 – Distrito Campo Verde: forma de escoamento dos banheiros  
Fonte: SCHUBER, 2015.

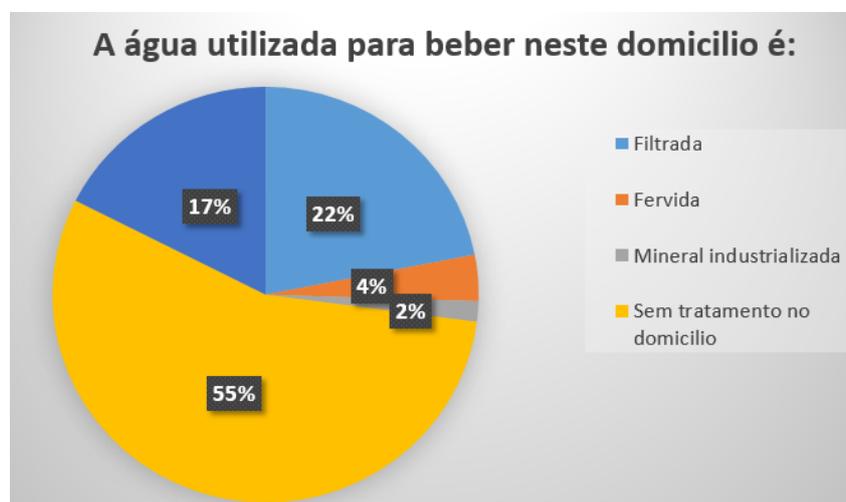


Figura 06 – Distrito Campo Verde: caracterização da água utilizada para beber  
Fonte: SCHUBER, 2015.

Outro ponto crítico observado, ainda se tratando do saneamento, está associado à precariedade da coleta de lixo e a inexistência de uma destinação final adequada deste. Durante a pesquisa, foi observado um grande quantitativo de lixo acumulado nas esquinas, ou ainda espalhado pelas ruas do distrito. Os moradores relataram que o caminhão de lixo realizava a coleta apenas uma vez por semana de forma irregular, ou seja, tinha semana que a coleta não era realizada. E ainda, que o lixo estava sendo despejado em um lixão a céu aberto nas proximidades do distrito.

A malha urbana é caracterizada por ruas de traçado regular, sem pavimentação asfáltica, perpendiculares à BR-163. Foi observado que muitas ruas se encontram com avançado processo de erosão, impossibilitando o tráfego de veículos em determinadas áreas. As áreas reservadas para a construção de praças e/ou outras áreas verdes de lazer não possuem nenhum tipo de equipamentos, como bancos, canteiros de flores, equipamentos de ginástica, etc. Este fato compreende uma das principais queixas dos moradores que responderam à pesquisa.

Ao serem questionados sobre a satisfação pessoal com a disponibilidade de serviços urbanos no distrito, os moradores apresentaram duas grandes insatisfações: a primeira com a ausência de uma área de lazer coletiva e a segunda com serviço ineficiente de coleta de lixo, conforme observado na Figura 07. Outro dado interessante, nessa figura, aponta um alto grau de satisfação com a escola dos filhos, onde também percebe-se uma alta integração e participação dos moradores no cotidiano escolar.

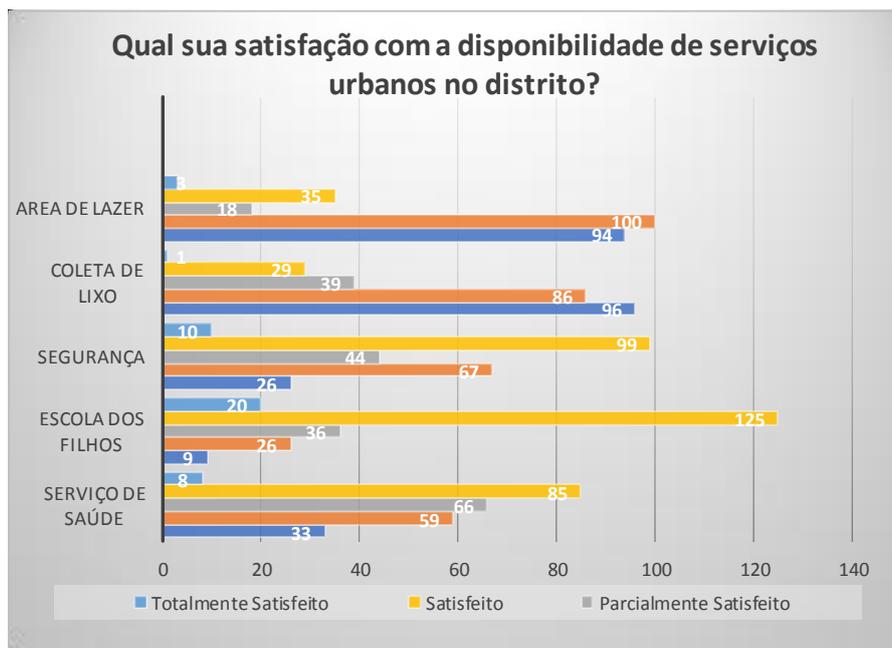


Figura 07 – Distrito Campo Verde: satisfação com a disponibilidade de serviços urbanos  
Fonte: SCHUBER, 2015.

Contrariando o cenário estabelecido pelos problemas relacionados acima, os moradores demonstraram estar satisfeitos com sua qualidade de vida, especificamente 66% dos moradores entrevistados responderam sim. Este fato nos direciona para a reflexão da valorização das condições de vizinhança estabelecidas e outras questões peculiares das pequenas cidades.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Viver em cidades pequenas tem sentidos e compreensão diferentes, uma vez que guardam valores que as cidades maiores perderam por não priorizarem estudos capazes de promover um desenvolvimento com igualdade social. Destaca-se a importância das relações de vizinhança e do bem coletivo ainda presentes em tais configurações urbanas. O sistema econômico por sua vez, está baseado em ganhos de capital e menosprezam as necessidades e estruturas sociais, econômicas e ambientais dos locais. Assim, o descompasso entre desenvolvimento econômico e qualidade de vida gera novas relações comunitárias que incidem nas relações de uso e de afetividade dos habitantes com os centros urbanos primitivos e que transformam uma espacialidade vivida e uma paisagem pré-existente que deveriam ser compreendidas como um bem público (ROLNIK; KLINK, 2011).

Falar de Qualidade de Vida Urbana significa preocupar-se com o bem-estar geral da população que vive em nucleações urbanas, independente do seu tamanho geográfico. As cidades, distritos e vilas são diferentes das do passado, apresentando maior complexidades e diversidade social, mas que representam o maior habitat populacional em todo o mundo, considerando os altos percentuais de concentração urbana.

Os grandes empreendimentos previstos no Projeto Arco Norte trazem novas lógicas para as atividades econômicas até então estabelecidas, com acréscimos de empresas, indústrias e serviços que buscam localizações estratégicas. Os moradores sofrem grande pressão para ceder seus espaços para as novas atividades econômicas e seus agentes, sendo obrigados a transferir seus domicílios para as periferias, e ainda são duramente penalizados por não possuírem a titularidade dos seus lotes, com a desvalorização do imóvel ou ainda a expulsão destes.

## REFERÊNCIAS

BOTELHO, Vera Lúcia. **Colonização dirigida e diferenciação sócio-econômica na Amazônia**: o núcleo de Itaituba-Pará. 1981. 117 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia Rural) – Universidade Federal de Viçosa, Viçosa-MG, 1981.

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

KOHLHEPP, Gerd. Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia Brasileira. **Estudos Avançados**, v. 16, n. 45, p. 37-61, maio/ago. 2002.

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

MONTEIRO, Maurílio de Abreu; COELHO, Maria Celia Nunes. As políticas federais e reconfigurações espaciais na Amazônia. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 7, n. 1, p. 91-122, 2004.

ROLNIK, Raquel; KLINK, Jeroen. Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias?. **Novos Estudos - CEBRAP**, n. 89, p. 89-109, 2011.

SANTOS, Milton. Os grandes projetos: sistema de ação e dinâmica espacial. In: CASTRO, Edna; MOURA, Edila A. F.; MAIA, Maria Lúcia Sá (Org.). **Industrialização e Grandes Projetos**: desorganização e reorganização do espaço. Belém: Gráfica e Editora da UFPA, 1995. p. 13-20.

SCHUBER, Eliana. **Relatório Final do Projeto de Extensão Levantamento socioeconômico das AID das ETC'S no município de Itaituba - distrito Campo Verde**. Itaituba: IFPA, 2015. (Não publicado).

SCHUBER, E. S. M.; DE MORAES, S. C. Desenvolvimento regional do Tapajós: um olhar sob o cenário socioeconômico na Região de Integração do Tapajós. **Revista de Estudos Sociais**, Cuiabá, v. 17, n. 34, p. 93-111, 2015.