



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL

MARIA CLARA SOUZA SANCHES

**“VIERAM DE TODOS OS LADOS, DEIXANDO O PASSADO EM TERRAS
DISTANTES”: MINERAÇÃO E ROTAS MIGRATÓRIAS EM CANAÃ DOS CARAJÁS –
PA**

Montes Claros – MG
Fevereiro 2026

MARIA CLARA SOUZA SANCHES

**“VIERAM DE TODOS OS LADOS, DEIXANDO O PASSADO EM TERRAS
DISTANTES”: MINERAÇÃO E ROTAS MIGRATÓRIAS EM CANAÃ DOS CARAJÁS –
PA**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros (PPGDS-UNIMONTES) como requisito final para obtenção do título Mestre em Desenvolvimento Social.

Orientador: Prof. Dr. Rômulo Soares Barbosa

Coorientadora: Andréa Maria Narciso Rocha de Paula

Montes Claros – MG

Fevereiro 2026

S211v Sanches, Maria Clara Souza.
“Vieram de todos os lados, deixando o passado em terras distantes” [manuscrito]:
mineração e rotas migratórias em Canaã dos Carajás - PA / Maria Clara Souza Sanches. –
Montes Claros (MG), 2026.
93 f. : il.

Bibliografia: f. 87-92.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Montes Claros - Unimontes,
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social/PPGDS, 2026.

Orientador: Prof. Dr. Rômulo Soares Barbosa.
Coorientadora: Profa. Dra. Andréa Maria Narciso Rocha de Paula.

1. Emigração e imigração. 2. Minas Gerais. 3. Canaã dos Carajás (PA). 4. Amazônia -
Aspectos sociais. 5. Mineração. 6. Vale S.A. (Empresa). I. Barbosa, Rômulo Soares. II.
Paula, Andréa Maria Narciso Rocha de. III. Universidade Estadual de Montes Claros. IV.
Título. V. Título: mineração e rotas migratórias em Canaã dos Carajás - PA.

Catálogo: Biblioteca Central Professor Antônio Jorge

MARIA CLARA SOUZA SANCHES

**“VIERAM DE TODOS OS LADOS DEIXANDO O PASSADO EM TERRAS
DISTANTES”:** MINERAÇÃO E ROTAS MIGRATÓRIAS EM CANAÃ DOS CARAJÁS –
PA

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros (PPGDS-UNIMONTES) como requisito final para obtenção do título Mestre em Desenvolvimento Social.

Orientador: Prof. Dr. Rômulo Soares Barbosa

Coorientadora: Andréa Maria Narciso Rocha de Paula

Dissertação aprovada em: 12 / 02 /2026

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Rômulo Soares Barbosa
PPGDS/Unimontes

Prof.^a. Dr.^a. Andrea Maria Narciso Rocha de Paula (Coorientadora)
PPGDS/ Unimontes

Dr.^a.Ana Flávia Rocha de Araújo (Examinadora Interna)
PPGDS/Unimontes

Prof. Dr. Marcos Cristiano Zucareli
(FJP/EG) (Examinador Externo)

Para minha mãe, que sempre me incentivou a realizar um trabalho que falasse sobre Canaã dos Carajás e, de certa forma, da nossa família.

AGRADECIMENTOS

O trabalho realizado só foi possível graças à existência de diversas pessoas em minha vida. Entre elas, gostaria de destacar minha mãe, Maria Alves, por ter me apoiado na realização desta pesquisa, com enfoque em Canaã dos Carajás, e meus irmãos, Rayonnan e Paulo Henrique, que ajudaram a me criar desde que nasci. Sem a presença dessas três pessoas e todo o apoio que me forneceram ao longo dos anos, minha entrada na faculdade não teria sido possível, muito menos a existência desta dissertação.

Agradeço ao NIISA (Núcleo de Investigação Socioambiental da Unimontes) e a todos os pesquisadores que compõem o grupo, bem como ao grupo de estudos e pesquisa Opará-Mutum, por terem acompanhado a mim e à minha pesquisa desde 2022, quando eu ainda estava na graduação. Vocês foram minha família mineira, sempre me incentivando e me corrigindo quando necessário.

Dentro desses grupos, há três pessoas em especial a quem gostaria de agradecer. Primeiramente, ao meu amigo Matheus, que, como bom historiador, contribuiu com a ideia inicial de verificar, nos obituários, as datas de naturalidade, a fim de comprovar as rotas migratórias; à minha colega Maria Cecilia, por ter sido sempre alguém com quem pude esclarecer minhas dúvidas; e à minha coorientadora Andréa Narciso, por sua escuta atenta, prestativa e amiga.

Por fim, agradeço ao meu orientador, Rômulo Barbosa, por ter me encorajado a realizar esta dissertação; à Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES), universidade em que me formei e onde realizo a pós-graduação, local em que conheci a maioria daqueles que hoje chamo de amigos e que são de suma importância para a minha vida; e à FAPEMIG, pelo apoio financeiro, sem o qual a realização desta pesquisa não teria sido possível.

Sim

Eu tenho a cara do Pará, o calor do tarubá

Um uirapuru que sonha

Sou muito mais

Eu sou, Amazônia!

Amazônia – Nilson Chaves.

Te trago da minha terra

O que ela tem de melhor

Um doce de bacuri

Um curió cantador

Trago da minha cidade

Tudo o que lá deixei

Dentro do bolso a saudade

E na mala o que sei.

Da Minha Terra – Jamil Damous e Nilson
Chaves.

RESUMO

A presente pesquisa investiga a rota migratória de Minas Gerais para o município de Canaã dos Carajás, no sudeste do Pará, a partir de uma abordagem interdisciplinar de natureza antro-sociológica. O estudo analisa a relação entre migração e empreendimentos minerários, buscando compreender de que maneira as migrações induzidas pela atividade mineral contribuem para a organização e desorganização simbólica e material do território amazônico. Embora a rota migratória mineira não seja a principal em termos de quantitativos no município, ela exerce influência significativa em sua formação, sobretudo por sua vinculação direta aos projetos minerários instalados na região. Nesse sentido, a pesquisa acompanha o modo como o extrativismo mineral, historicamente presente no estado do Pará (com destaque para o sudeste paraense) atua na formação do espaço, promovendo processos acelerados de urbanização, reorganização territorial e intensificação dos fluxos migratórios, que implicam tanto na expulsão de populações nativas quanto em deslocamentos compulsórios de imigrantes e emigrantes no interior da Amazônia brasileira. Metodologicamente, o estudo articula revisão bibliográfica, análise de dados secundários do IBGE e da FAPESPA e pesquisa documental baseada em certidões de óbito do município, referentes ao período de 2010 a 2024, com o objetivo de identificar a naturalidade dos indivíduos e mapear as rotas migratórias, especialmente a rota Minas Gerais–Pará. Complementarmente, são analisadas as rotas aéreas com destino ao Aeroporto de Carajás (CKS), bem como entrevistas breves com passageiros, buscando compreender os motivos do deslocamento e sua relação com os empreendimentos minerários. Os resultados evidenciam uma conexão direta entre Minas Gerais e Canaã dos Carajás, mediada principalmente pelas atividades da mineração, em especial pela atuação da Vale S.A., cujos voos fretados reforçam a dinâmica migratória analisada. Dessa forma, a pesquisa contribui para a compreensão das relações entre migração, mineração e produção do espaço na Amazônia contemporânea.

Palavras-chave: Amazônia; Canaã dos Carajás; Mineração; Vale S.A.

ABSTRACT

This research investigates the migratory route from Minas Gerais to the municipality of Canaã dos Carajás, in southeastern Pará, through an interdisciplinary approach of an anthropological nature. The study analyzes the relationship between migration and mining ventures, seeking to understand how migrations induced by mineral activity contribute to the symbolic and material organization and disorganization of the Amazonian territory. Although the migratory route from Minas Gerais is not the primary one in quantitative terms for the municipality, it exerts a significant influence on its formation, particularly due to its direct link to the mining projects installed in the region. In this sense, the research tracks how mineral extractivism, historically present in the state of Pará (with an emphasis on southeastern Pará), acts in the formation of space, promoting accelerated urbanization processes, territorial reorganization, and the intensification of migratory flows. These processes imply both the displacement of native populations and the compulsory movement of immigrants and emigrants within the Brazilian Amazon. Methodologically, the study articulates a literature review, secondary data analysis from **IBGE** and **FAPESPA**, and documentary research based on municipal death certificates from the period of **2010 to 2024**, with the objective of identifying the birthplace of individuals and mapping migratory routes, especially the Minas Gerais–Pará route. Additionally, air routes to **Carajás Airport (CKS)** are analyzed, along with brief interviews with passengers, seeking to understand the reasons for travel and their relationship with mining ventures. The results demonstrate a direct connection between Minas Gerais and Canaã dos Carajás, primarily mediated by mining activities—specifically the operations of **Vale S.A.**, whose chartered flights reinforce the analyzed migratory dynamics. Thus, the research contributes to the understanding of the relationships between migration, mining, and the production of space in the contemporary Amazon.

Keywords: Amazon; Canaã dos Carajás; Mining; Vale S.A.

RESUMEN

La presente investigación analiza la ruta migratoria desde Minas Gerais hasta el municipio de Canaã dos Carajás, en el sureste de Pará, desde un enfoque interdisciplinario de naturaleza antropológico-sociológica. El estudio analiza la relación entre la migración y las empresas mineras, buscando comprender de qué manera las migraciones inducidas por la actividad minera contribuyen a la organización y desorganización simbólica y material del territorio amazónico. Aunque la ruta migratoria de Minas Gerais no es la principal en términos cuantitativos en el municipio, ejerce una influencia significativa en su formación, sobre todo por su vinculación directa con los proyectos mineros instalados en la región. En este sentido, la investigación analiza cómo la extracción minera, presente históricamente en el estado de Pará (especialmente en el sureste), influye en la configuración del espacio, promoviendo procesos acelerados de urbanización, reorganización territorial e intensificación de los flujos migratorios, lo que implica tanto la expulsión de poblaciones nativas como el desplazamiento forzoso de inmigrantes y emigrantes en el interior de la Amazonia brasileña. Metodológicamente, el estudio articula una revisión bibliográfica, un análisis de datos secundarios del IBGE y la FAPESPA y una investigación documental basada en certificados de defunción del municipio, referentes al período de 2010 a 2024, con el objetivo de identificar el lugar de nacimiento de los individuos y trazar las rutas migratorias, especialmente la ruta Minas Gerais-Pará. De manera complementaria, se analizan las rutas aéreas con destino al Aeropuerto de Carajás (CKS), así como breves entrevistas con pasajeros, con el fin de comprender los motivos del desplazamiento y su relación con los proyectos mineros. Los resultados evidencian una conexión directa entre Minas Gerais y Canaã dos Carajás, mediada principalmente por las actividades mineras, en especial por la actuación de Vale S.A., cuyos vuelos chárteres refuerzan la dinámica migratoria analizada. De esta forma, la investigación contribuye a la comprensión de las relaciones entre migración, minería y producción del espacio en la Amazonia contemporánea.

Palabras clave: Amazonia; Canaã dos Carajás; Minería; Vale S.A.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Seringueiras (<i>Hevea brasiliensis</i>) na Floresta Amazônica.....	28
Figura 2 – Autoridades em visita ao trecho concluído da ferrovia Madeira-Mamoré (1908) ..	29
Figura 3 – Obra de reconstrução da rodovia BR-319.....	35
Figura 4 – Vila 17 de Abril (Eldorado-PA).....	39
Figura 5 – Manifestação em memória ao Massacre de Eldorado dos Carajás.....	40
Figura 6 – Assentamento CEDERE II.....	48
Figura 7 – José Braga observa cidade que viu nascer e se tornar potência.....	53
Figura 8 – Feira livre dos acampados na praça de Canaã dos Carajás.....	55
Figura 9 – “BH + MG” nos muros de Canaã dos Carajás – PA.....	58
Figura 10 – Núcleo Urbano de Carajás.....	71
Figura 11 – Placa Aerovale.....	77
Figura 12 – Voos saídos de Carajás.....	78

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Território Sudeste Paraense	18
Mapa 2 – Grão-Pará.....	27
Mapa 3 – Localização de Eldorado dos Carajás no Estado do Pará.....	37
Mapa 4 – Sudeste Paraense	38
Mapa 5 – <i>Company towns</i> na Amazônia	44
Mapa 6 – Localização da região de Vila CEDERE III	50

LISTA DE QUADROS E TABELAS

QUADROS

Quadro 1 – Perfil dos entrevistados no Aeroporto de Carajás (21 de outubro).....	72
Quadro 2 – Perfil dos entrevistados no Aeroporto de Carajás (21 de outubro).....	75
Quadro 3 – Obituários por polo regional.....	83

TABELAS

Tabela 1 – População, Área Territorial (km ²) e Densidade Demográfica – 2021	43
Tabela 2 – População urbana e rural de Canaã dos Carajás - PA (2000-2022).....	50
Tabela 3 – Óbitos em Canaã por UF e Ano (2010-2024).....	80
Tabela 4 – Óbitos em Canaã Minas Gerais X Sudeste (2010–2024).....	81
Tabela 5 – Óbitos ocorridos em Canaã dos Carajás segundo naturalidade e período	81
Tabela 6 – Óbitos de migrantes	82

LISTA DE SIGLAS

CEDERE – Centros Administrativos de Desenvolvimento Regional

CVRD – Companhia Vale do Rio Doce

EFC – Estrada de Ferro Carajás

FAPESPA – Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas

FLONACA – Floresta Nacional dos Carajás

GETAT – Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MST – Movimento Sem Terra

PIN – Plano de Integração Nacional

PGC – Programa Grande Carajás

S11D – Bloco D do corpo geológico S11

TIs – Terras Indígenas

VALE S. A. – Vale Sociedade Anônima

SISU – Sistema de Seleção Unificada

UNIMONTES – Universidade Estadual de Montes Claros

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
Trajetória da pesquisa: contextualização sobre o tema.....	20
Objetivo geral.....	21
Objetivos específicos	21
Procedimentos metodológicos	21
Organização dos capítulos	24
CAPÍTULO 1 – PARÁ: TERRA SEM GENTE? O Mito do Vazio Demográfico.....	25
1.1 Grão-Pará: colonização e o primeiro megaempreendimento no Norte.....	26
1.2 Ciclos do extrativismo no Pará	28
1.3 Transamazônica e PA-150: um símbolo de integração geográfica e social.....	34
1.4 A curva do S na PA-150: um marco na luta por terra.....	37
1.5 Parauapebas: rio de águas rasas	41
1.6 Complexo Urbano Carajás: uma <i>company town</i> no sudeste paraense	43
CAPÍTULO 2 – IDENTIDADES E MIGRAÇÕES NA CIDADE DO “MINÉRIO”.....	47
2.1 Do CEDERE à Capital do Minério.....	48
2.2 Reestruturação do espaço canaense	56
2.3 Canaã dos Carajás: a cidade da promessa.....	63
CAPÍTULO 3 – DO SUDESTE DO BRASIL AO SUDESTE PARAENSE.....	68
3.1 MG-PA: pensando Canaã por meio das rotas migratórias	69
3.2 Aeroporto de Carajás: identificando rotas de viagem.....	70
3.3 Pesquisa documental e as rotas migratórias mineiras	78
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	84
REFERÊNCIAS.....	87
ANEXOS.....	93

INTRODUÇÃO

O território amazônico é historicamente marcado pelas relações de poder, “estamos nos referindo a uma região que é periférica no interior dos diversos países que exercem soberania sobre ela que, por sua vez, são países periféricos no sistema do mundo moderno-colonial” (Gonçalves, 2015, p. 64). Essa afirmação evidencia que a Amazônia ocupa uma posição de subordinação nas relações estabelecidas com outros territórios, igualmente subordinados.

Essa posição subordinada não se expressa apenas em políticas econômicas, mas também nos modos como a Amazônia é pensada e representada. Há dois olhares predominantes sobre ela: o primeiro a vê como um recurso inesgotável a ser explorado; o segundo, como um espaço de preservação intocado. Ambas as perspectivas correspondem a ideias etnocêntricas, pois a concebem como reserva, seja ambiental ou de recursos naturais inesgotáveis (Gonçalves, 2015).

Essas representações não permaneceram apenas no plano simbólico, na prática, a Amazônia sempre foi tratada como uma fronteira de recursos. Um exemplo claro desse processo é o ciclo da borracha, que fortaleceu a narrativa da exploração da natureza em favor do crescimento da economia estrangeira, mesmo quando isso implicava o agravamento de questões sociais. A extração do látex em território amazônico para o comércio internacional, além de provocar o desmatamento da floresta e a espoliação do trabalhador, produziu uma falsa sensação de riqueza, que beneficiou apenas as elites belenenses e contribuiu para a intensificação da especulação imobiliária na região.

Nesse contexto, a sub-região de Carajás, no sudeste paraense, é conhecida não por sua reserva florestal (FLONCA), mas pela presença de jazidas de cobre, ferro e níquel, geralmente associadas à atuação de empresas minerárias. Esse enquadramento contribui para a construção de um imaginário no qual a população que vive no território amazônico é pouco considerada, sendo frequentemente invisibilizada diante da centralidade atribuída à exploração mineral.

Em suma, a região continua sendo vista sob uma ótica eurocêntrica, ainda que com formulações distintas, que ignoram que ela não é apenas rio, floresta ou recursos minerais, mas um território habitado há 11.200 anos e que recebeu, nos últimos cinco séculos, contribuições camponesas de grupos sociais que fugiam da opressão do desenvolvimento colonial e de seus latifúndios monocultores de exportação (Gonçalves, 2015).

É a partir dessa matriz utilitarista de interpretação que os deslocamentos populacionais passam a ser mobilizados como estratégia política e econômica. No Norte, a migração para a região amazônica foi apresentada, desde a colonização do Grão-Pará, como uma possibilidade para a superação do chamado atraso amazônico. Tal concepção possuía um cunho ideológico e

político, disfarçado de valores morais, como se observa nos incentivos à colonização sulista no Norte (Smith Júnior; Garvão, 2015), sustentados pelo discurso da suposta incapacidade da população nativa de administrar sua relação com a natureza, por não se operacionalizar pela lógica da produtividade.

Essa perspectiva, ao desconsiderar a historicidade e a presença humana na Amazônia, sustenta a ideia de um território vazio ou subutilizado e legitimou, historicamente, projetos de ocupação voltados à exploração. Com isso, a migração para o Pará passou a ser incentivada, resultando em intensos fluxos migratórios que reconfiguraram o espaço amazônico.

A materialização desses projetos ocorreu, sobretudo, por meio de políticas de integração territorial. Na década de 1950, a criação de novos eixos rodoviários, como a Transamazônica e a rodovia Belém-Brasília, favoreceu a formação de vilas no sul da Amazônia. Esses núcleos receberam, em sua maioria, migrantes do Sudeste e Centro-Oeste, diferente de outros centros, cujos fluxos migratórios se concentravam majoritariamente em Belém e Manaus. A partir desses deslocamentos, “concomitantemente, a Amazônia ganhou um perfil predominantemente urbano e novas formas de contraste social” (Lobato Sidney, 2023, p. 288).

Nesse cenário, os deslocamentos populacionais promovidos por tais políticas produziram efeitos que extrapolam a dimensão territorial, incidindo sobre as dinâmicas sociais e identitárias de Carajás. As pessoas que se deslocam para essa sub-região constroem as dinâmicas locais, agregando à “identidade” regional, permeada por relações de poder (Stuart Hall, 2000), influências de diversos lugares.

Segundo Craice e Souza (2012), é possível identificar dois tipos de migrações predominantes: os migrantes denominados desbravadores/aventureiros e aqueles que chegam a Canaã dos Carajás por intermédio de empresas minerárias, como mão de obra qualificada. As diferentes formas de inserção desses grupos no território refletem-se em suas expectativas, aspirações em relação ao destino e nas maneiras de apropriação do lugar.

A ideia de migração espontânea (aventureiros), refere-se aos deslocamentos realizados sem o apoio de empresas minerárias, embora motivados pelas possibilidades geradas pelos grandes projetos. Em contraste, os migrantes de mão de obra qualificada chegam ao território mediante garantias oferecidas pelas empresas, como moradia, educação de qualidade para os filhos, auxílios financeiros, apporto na transição entre localidades e benefícios que possibilitam o retorno periódico às suas terras de origem (Craice; Souza, 2012).

Muitos dos desbravadores, frequentemente sem redes de apoio, vivenciam um processo de “expulsão” (Sassen, 2015), uma vez que não se encontram em condição de retorno ao que

lhes é familiar. Nesses casos, não se trata propriamente de migração, mas de um deslocamento compulsório, que tensiona os próprios limites conceituais do termo.

Essa formulação dialoga com a proposta de Sassen (2015) de “desestabilizar os conceitos estáveis” (*destabilizing stable meanings*), como migração, Estado ou economia, ao compreender a expulsão, também denominada pela autora como “borda sistêmica (*systemic edge*)”, como um momento em que o familiar “se torna extremo (*extreme*)” (p. 173).

Esse tensionamento conceitual só pode ser plenamente compreendido quando inserido em uma perspectiva histórica mais ampla. O discurso desenvolvimentista e o incentivo à migração como forma de colonização do Norte e da Amazônia são processos conhecidos e que se modificam ao longo do tempo, mas mantêm uma premissa comum de exploração e mediação do espaço das cidades amazônicas. Esse movimento atravessa o período do Brasil Colônia, passa pela abertura da Transamazônica e chega, na contemporaneidade, aos empreendimentos minerários, que seguem produzindo dinâmicas migratórias específicas.

Três momentos históricos são importantes para a compreensão das dinâmicas que se estabeleceram no Norte do Brasil, mais especificamente no Pará, e que se correlacionam aos fluxos migratórios e ao mito do vazio demográfico na região. O primeiro é o ciclo da borracha, que intensificou a migração para o Pará entre os anos de 1879 e 1945. O segundo refere-se à construção da rodovia Transamazônica, ainda inacabada, mas que possui forte valor simbólico e histórico para o Norte do Brasil, intrinsecamente ligada a uma idealização de modernização nacional e aos incentivos de colonização da região.

O terceiro momento é a rodovia PA-150, fundamental para entender o Pará como um todo, e especificamente o sudeste paraense, que atravessa Eldorado dos Carajás. Essa rodovia é central para a compreensão dos conflitos agrários na região, pois foi na chamada Curva do S que ocorreu o Massacre de Eldorado, em 11 de abril de 1996, marcando profundamente a história regional. Até hoje, a Vila 11 de Abril (em referência ao dia do massacre) permanece integrada ao município de Eldorado, que se constituiu concomitantemente ao garimpo de Serra Pelada. Muitos dos antigos acampados e atuais moradores da vila têm em sua trajetória o garimpo como profissão.

Paralelamente aos conflitos agrários associados à ocupação da terra, a mineração constitui outro eixo estruturante da sub-região de Carajás. Nesse sentido, Parauapebas emerge como um dos principais municípios para a contextualização da região. Sua formação está diretamente associada à implementação de megaempreendimentos minerários, em especial ao Programa Grande Carajás (PGC). Na Serra dos Carajás localiza-se um núcleo urbano destinado

à moradia de empregados da Vale S.A. e de suas famílias. Esse núcleo funciona como um bairro dentro de Parauapebas, embora esteja situado a aproximadamente uma hora de distância da cidade, contando com infraestrutura própria, como cinema, aeroporto, zoológico e teatro.

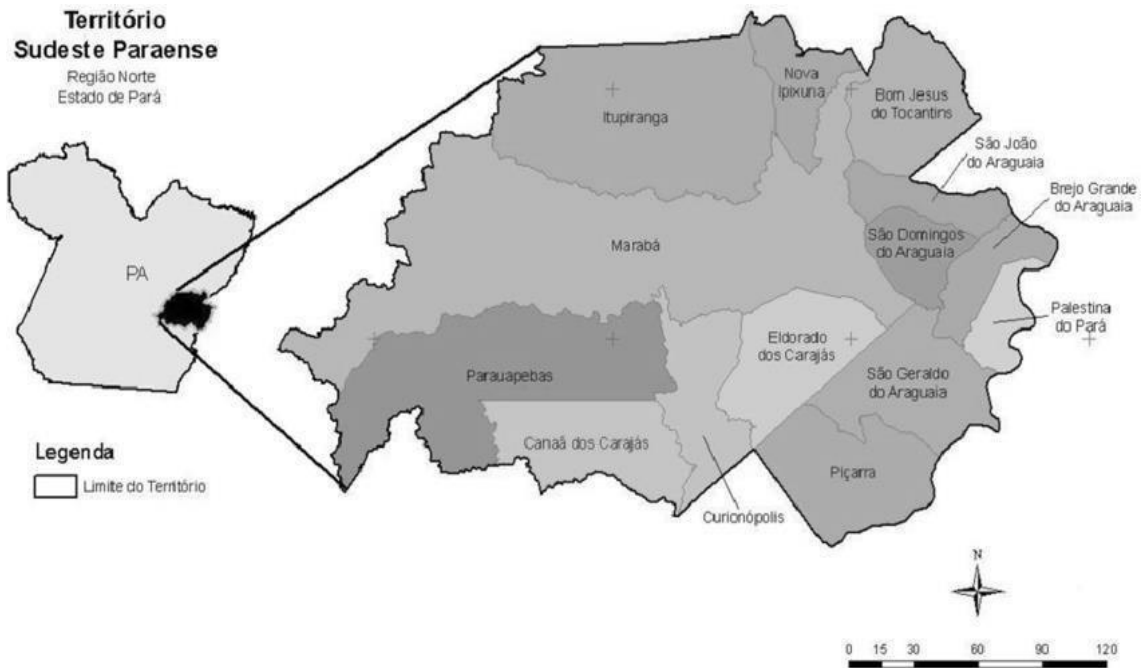
O Núcleo Urbano da Serra dos Carajás pode ser caracterizado como uma *company town* (cidade-empresa), pois, apesar de formalmente localizado no território de Parauapebas, Carajás não se integra completamente à cidade. Isso ocorre porque a Serra não é de livre acesso, exigindo uma série de procedimentos burocráticos para a entrada de pessoas não relacionadas à Vale S.A. Assim, o Núcleo Urbano é responsável por organizar o espaço da região de Carajás. A descoberta de minério na Serra é um dos principais fatores de migração para a sub-região, depois do garimpo de Serra Pelada.

Além disso, o plano de urbanização associado ao projeto PGC (Programa Grande Carajás) tem início a partir da descoberta de minério, fomentando a criação de vilas e, posteriormente, de municípios, como ocorreu com os CEDERES (Centros de Desenvolvimento Regional). A identificação de jazidas na Serra impulsionou o processo de emancipação do atual município de Parauapebas-PA. O Núcleo Urbano da Serra dos Carajás é uma das poucas *company towns* que apresentaram relativo êxito em seu funcionamento, estabelecendo um padrão de vida diferente das cidades vizinhas. Canaã dos Carajás e Parauapebas só se tornaram municípios devido à descoberta de minério de ferro, que também possui relação com a Serra.

Muitos migrantes seguiram o “sonho de desenvolvimento”, alguns por meio de deslocamentos compulsórios, outros como mão de obra qualificada dos grandes empreendimentos minerários. A partir desses fluxos migratórios, constitui-se a região de Carajás, conhecida pela riqueza de suas terras e, mais especificamente, forma-se o jovem município amazônico Canaã dos Carajás. É nesse espaço que se localiza o *locus* desta pesquisa.

Canaã dos Carajás tem apenas 31 anos e está localizado no eixo Carajás, no sudeste do Pará. Essa região é conhecida pelo intenso processo migratório e pela presença de grandes empreendimentos minerários. O eixo é composto pelos municípios de Bom Jesus do Tocantins, São João do Araguaia, Brejo Grande do Araguaia, São Domingos do Araguaia, Palestina do Pará, São Geraldo do Araguaia, Piçarra, Eldorado dos Carajás, Curionópolis, Canaã dos Carajás e Parauapebas. Além da proximidade geográfica, eles compartilham uma inserção regional profundamente marcada pela mineração e pelos impactos sociais, econômicos e territoriais decorrentes dessa atividade.

Mapa 1 – Território Sudeste Paraense



Fonte: Área de estudo destacando a Mesorregião Sudeste Paraense - IBGE (2006).

Canaã dos Carajás, também conhecido como “cidade do trabalho”, nem sempre foi um polo minerário com a maior mina de ferro do mundo. Antes da criação dos CEDERES, já existiam vilas na área onde hoje se localiza o município, sendo Mozartínopolis uma das mais conhecidas, também chamada de Racha Placa.

O desenvolvimento regional foi impulsionado pelo Projeto Grande Carajás, que resultou na criação dos Centros de Desenvolvimento Regional (CEDERES) entre 1982 e 1985. Segundo Carmo (2023), o projeto foi desenvolvido pelo Grupo Executivo das Terras do Araguaia e Tocantins (GETAT), em parceria com a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), atual Vale S.A., após sua privatização. Com a implementação dos CEDERES, a Vale se instalou na região atualmente conhecida como Canaã, assentando diversas famílias.

Entretanto, a carência de infraestrutura de saúde, educação, transporte, meios de comunicação, energia elétrica, estradas e tecnologias apropriadas para o trabalho com a terra, somada ao esgotamento das florestas próximas e ao difícil acesso aos centros de distribuição de mercadorias, constituiu um conjunto de fatores que provocou o deslocamento de grande parte das famílias assentadas pelo Grupo Executivo das Terras do Araguaia e Tocantins para outras áreas rurais, com maior disponibilidade de floresta. “Assim, estima-se que apenas 10% das famílias assentadas pelo GETAT mantiveram-se nos lotes oficiais, pois grande parte deles foi vendida para fazendeiros e outras famílias camponesas oriundas de outros lotes e de outras regiões” (Cabral; Enríquez; Santos, 2011, p. 42).

Embora muitos assentados não tenham permanecido nos CEDERES em razão das limitações de infraestrutura, a atividade minerária se firmou. Em 1997, ocorreu a descoberta da jazida de minério e, em 2004, a mina Sossego entrou em operação. Desde então, o município passou por transformações significativas, iniciando um processo de urbanização impulsionado pelos empreendimentos minerários e por intensos fluxos migratórios. Esse processo contribuiu para que uma cidade de base agropecuária se tornasse a capital do minério, criando dinâmicas de dependência. Apesar dessa mudança, o setor rural não foi extinto, mas reestruturado, resultando em conflitos fundiários que surgiram e se intensificaram.

A região é formada por contradições que envolvem um fator central: o processo migratório atrelado aos empreendimentos minerários. O Sudeste Paraense mantém uma relação intensa com o Sudeste Brasileiro e com o Centro-Oeste, mais especificamente com os estados de Minas Gerais e Goiás, o que influencia até mesmo os padrões de consumo, a identidade local e as práticas culturais. A cultura paraense mescla-se à maranhense, mas também incorpora muitas referências da migração do estado de Minas Gerais. Assim, o foco desta dissertação é compreender a rota migratória Minas Gerais–Canaã dos Carajás, sob a hipótese de que o fluxo em questão está majoritariamente associado à migração de mão de obra qualificada.

A industrialização das cidades amazônicas atua como mecanismo indutor do processo migratório que ocorre na região (Levfbreve, 2011), ao passo que o extrativismo organiza e desorganiza o território amazônico. Em Canaã dos Carajás, esse processo se expressa por meio do Programa Grande Carajás (PGC), que funciona como um programa “guarda-chuva”, articulando empreendimentos minerários e os fluxos migratórios por eles acarretados, em um processo de urbanização acelerada, que tende a suprimir as múltiplas identidades presentes nos municípios que funcionam como polos mineradores.

Os grandes empreendimentos, ao reconfigurarem o espaço, também redefinem e, muitas vezes, apagam a história da região, seja pela supressão de comunidades preexistentes, seja pela forma como organizam os territórios, como ocorreu com os CEDERES. Porém, não são apenas essas identidades que são apagadas, também há o silenciamento das contribuições que os migrantes fazem no município e na região do Sudeste Paraense como um todo.

Nesse sentido, o deslocamento de pessoas de Minas Gerais para o sudeste do Pará está intimamente ligado à crescente concentração de atividades minerárias na região da Serra dos Carajás-PA. Busca-se, portanto, analisar, por meio de entrevistas e obituários, como a mineração influencia essa migração e, por extensão, a formação do município de Canaã dos Carajás e da sub-região de Carajás.

Por fim, considerando que fontes estatísticas oficiais nem sempre são operacionalizadas de maneira democrática e acessível, a pesquisa recorreu a fontes secundárias (documentos vitais), como certidões de nascimento e obituários. Os dados provenientes desses documentos são articulados às entrevistas e a informações obtidas em artigos, livros, sites e jornais, permitindo aprofundar a compreensão da relação entre migração, mineração e estruturação do município de Canaã dos Carajás.

Trajetória da pesquisa: contextualização sobre o tema

Apesar de ter morado em Canaã dos Carajás-PA dos 3 anos aos 18 anos de idade, nunca havia pensado em discuti-lo academicamente, ainda que se trate de um município jovem. O interesse em abordá-lo como foco de pesquisa surge em minha trajetória no ano de 2022, ao final do período pandêmico, quando, em uma conversa informal com minha orientadora de graduação (e hoje coorientadora desta dissertação), Andréa Narciso, fui perguntada sobre minha origem. Naquele momento, tratava-se de uma das primeiras vezes em que nos encontrávamos pessoalmente, em razão das restrições impostas pela pandemia.

Respondi que sou paraense, natural de Canaã dos Carajás, e passei a discorrer sobre a minha família, relatando a trajetória de migração de meus familiares, que saíram do Nordeste para o Norte, percurso que acompanhava o plano de desenvolvimento da região nortista. Comentei, ainda, que a minha mãe foi uma das primeiras funcionárias públicas de Canaã e que meu avô foi garimpeiro. Essas experiências e situações de vida, narradas por eles ao longo dos anos, nunca haviam sido por mim estranhadas ou problematizadas. Até então, eu nunca havia refletido de maneira aprofundada sobre o fato da minha família ser composta por migrantes, tampouco questionado o tipo de migração ali vivenciada: um deslocamento compulsório.

Baseando-me nessas reflexões, durante minha graduação em Ciências Sociais, comecei a discutir e analisar a migração a partir da metodologia da autoetnografia. Essa abordagem permitiu explorar, de forma profunda e pessoal, as experiências de meus familiares migrantes, bem como o desenvolvimento do município, que emergiu em função das atividades minerárias da Vale. A autoetnografia proporcionou uma perspectiva reflexiva, conectando as histórias individuais, especialmente as do meu avô e de minha mãe ao contexto mais amplo da migração e urbanização na região.

Assim, a minha pesquisa de conclusão de graduação foi intitulada “Espaços e ausentes: processo migratório em Canaã dos Carajás-PA”, defendida em 2023. Esse recorte originou meu

projeto de mestrado no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, no qual ingressei em 2024, sob a orientação do professor Rômulo Barbosa. Em discussões com o orientador, resolvemos dar continuidade à pesquisa, direcionando o foco para a relação entre migração e megaempreendimentos minerários.

O estudo passa, então, a se concentrar em uma rota migratória menos explorada: de Minas Gerais para Canaã dos Carajás, investigando como ela se configura e sua relação com os empreendimentos minerários na região. A escolha desta rota se justifica pela influência que a Vale S.A. exerce no território canaense e pela forma como essa influência se relaciona à contratação de mão de obra para trabalhar em Canaã. A proposta consiste, portanto, em deslocar-se de uma análise autoetnográfica para o mapeamento da rota MG-PA.

Objetivo geral

Investigar e analisar as rotas migratórias de Minas Gerais para o município de Canaã dos Carajás (PA) decorrentes das atividades minerárias.

Objetivos específicos

1. Compreender os processos históricos constitutivos de Canaã dos Carajás.
2. Examinar a relação entre migração e mineração na configuração dos espaços no município.
3. Identificar rotas migratórias de Minas Gerais para Canaã dos Carajás.

Procedimentos metodológicos

Para além da revisão bibliográfica, realizada por meio da consulta a artigos e livros de diversas áreas, com o objetivo de compreender o espaço social no qual esta pesquisa se insere, o estudo também se ancora em uma abordagem quantitativa, baseada na análise de dados secundários, fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entre outras fontes, como a Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (FAPESPA).

A partir desses dados, foram elaboradas tabelas que subsidiaram as análises desenvolvidas nos capítulos II e III, os quais se concentraram na investigação das rotas migratórias para Canaã dos Carajás. Para isso, foi realizada uma pesquisa documental como

forma de confirmar a hipótese formulada sobre a rota migratória MG-PA, bem como entrevistas no aeroporto mais próximo de Canaã, o Aeroporto de Carajás (CKS), localizado em Carajás, a aproximadamente uma hora do município.

Segundo Kripka, Scheller e Bonotto (2015), a pesquisa documental consiste na investigação do conteúdo simbólico das mensagens presentes nos conteúdos dos documentos analisados, “cuja função é encontrar respostas para as questões formuladas e/ou confirmar hipóteses estabelecidas previamente e também em descobrir o que está por trás dos conteúdos manifestos, indo além das aparências, do que está sendo comunicado” (p. 246). Nesse sentido, “o pesquisador descreve e interpreta o conteúdo das mensagens em busca de respostas para o problema de pesquisa e, assim, corrobora com a produção de conhecimento teórico relevante para a área em questão” (p. 246).

A análise documental foi realizada a partir de certidões de óbito, documentos que registram não apenas o local de falecimento, mas também a naturalidade. A partir dessas informações, tornou-se possível identificar a existência da rota migratória e avaliar se ela ocorre em larga escala ou não, “o ponto de partida para a análise de documentos é a compreensão interpretativa do texto, que possibilitará realizar inferências válidas para a pesquisa realizada” (Kripka; Scheller; Bonotto, 2015, p. 245).

A escolha pela análise de obituários justifica-se, sobretudo, pela escassez de literatura aprofundada sobre a rota migratória mineira para Canaã dos Carajás. Os dados documentais analisados abrangem o recorte temporal de 2010 a 2024, permitindo não somente observar a rota MG-PA, mas também compará-la com os obituários de outras regiões, como Nordeste e Centro-Oeste. Além disso, será realizada uma análise dentro do próprio Sudeste, com o intuito de compreender a rota a partir dessas comparações internas e externas.

Os obituários foram fornecidos pela Secretaria de Saúde de Canaã dos Carajás, em julho de 2025. O recorte temporal escolhido (2010-2024) deve-se ao fato de que os registros anteriores a 2010 não continham informações sobre a naturalidade dos falecidos, impossibilitando a identificação da origem geográfica dos migrantes.

Outra estratégia adotada para compreender essa relação é a análise das rotas aéreas; o propósito é identificar a quantidade de voos que partem de Minas Gerais com destino ao Aeroporto de Carajás. Essa investigação é relevante, sobretudo, porque existem voos fretados diretos de Minas Gerais para Carajás, utilizados principalmente para o transporte de trabalhadores ligados às atividades minerárias na região.

No aeroporto, foram realizadas entrevistas com passageiros, no dia 20 de outubro de 2025, com o intuito de compreender o motivo da viagem ao sudeste paraense, quantos passageiros se deslocavam especificamente para Canaã dos Carajás, o tempo de permanência no município e o motivo do deslocamento. Essas informações permitem avaliar o histórico (quando começou), a frequência desses itinerários e suas conexões, bem como a dinâmica migratória relacionada aos empreendimentos minerários.

Até o momento, sabemos que a Vale S.A. realiza voos fretados partindo dos aeroportos da Pampulha e de Confins, em Minas Gerais, com destino a Carajás, no Pará. Esses voos são fundamentais para o transporte de funcionários e colaboradores, evidenciando a conexão direta entre Minas Gerais e as atividades minerárias na região de Carajás. A terceirização desses voos é considerada mais econômica do que a manutenção de aeronaves próprias, além de permitir que a empresa concentre esforços em seu *core business* (Pebinha de Açúcar, 2023).

Além da Azul Linhas Aéreas, também foram fretados voos de Minas Gerais pela empresa Gol, terceirizando operações anteriormente realizadas pelo jato Embraer E190, que atendia ao serviço do AeroVale. Esses voos diretos, ligando Belo Horizonte (Pampulha) ao aeroporto de Carajás (Parauapebas-PA), tinham como objetivo “levar trabalhadores entre o Quadrilátero Ferrífero e a Serra dos Carajás, os principais pontos de exploração no Brasil da companhia” (Pebinha de Açúcar, 2023).

As entrevistas realizadas a fim de constatar o fluxo foram realizadas no dia 21 de outubro de 2025, onde foram entrevistadas 19 pessoas ao todo, no aeroporto de Carajás Parauapebas. Para que as entrevistas pudessem ser viabilizadas foi necessária uma estadia de dois dias na Serra, o tempo previsto das entrevistas era curto, pensando justamente que as pessoas entrevistadas estariam no fluxo as perguntas que guiaram as entrevistas foram realizadas de maneira objetiva e rápida, como: De onde a pessoa vinha, seu destino final, o propósito da viagem (se era a trabalho, lazer ou moradia) se a estadia na cidade seria curta ou se estenderia por mais.

Todas as perguntas e respostas junto as reflexões sobre a serra foram anotadas em um caderno de campo, como forma de registro algumas fotos foram tiradas da visita a Serra, onde algumas dessas imagens foram selecionadas para compor o trabalho desenvolvido nas demais páginas.

Organização dos capítulos

Os capítulos foram estruturados para atender aos objetivos específicos da pesquisa. O primeiro capítulo apresenta a contextualização do Pará, da região de Carajás e, por fim, de Canaã dos Carajás, abordando a criação dos municípios, a formação de seus espaços e a articulação destes com os empreendimentos minerários.

Compreender a localização e a concentração dessas atividades é fundamental para aprofundar a análise dos aspectos migratórios, que serão abordados nos capítulos seguintes. Muitos migrantes são contratados por empresas minerais, demonstrando que discutir a migração de Minas Gerais para Canaã dos Carajás significa, também, explorar a dinâmica dos empreendimentos minerários na região.

No segundo capítulo, a migração para a região será investigada, contextualizando a rota estudada e sua influência tanto na cidade quanto na região. Já no terceiro capítulo, por meio de análise documental e de rotas aéreas, examinaremos a rota propriamente dita, com o objetivo de estimar essa população e sua conexão com o crescimento da mineração na região. Busca-se compreender se a migração reflete o deslocamento de Minas Gerais para o Pará, se a rota é significativa, se apresenta crescimento ao longo dos anos e qual sua influência na formação da identidade do município.

Ainda no terceiro capítulo, serão analisados os obituários e os itinerários aéreos com destino à região de Carajás/Canaã dos Carajás. A análise das rotas aéreas permitirá identificar a quantidade de voos que partem de Minas Gerais para Carajás e seu retorno, buscando e entender a frequência e concretude dessa rota de deslocamento. Os obituários, por sua vez, possibilitarão identificar a origem das pessoas que permaneceram em Canaã e faleceram, oferecendo uma compreensão sobre a trajetória migratória e a fixação populacional na região.

CAPÍTULO 1 – PARÁ: TERRA SEM GENTE?

O Mito do Vazio Demográfico



1.1 Grão-Pará: colonização e o primeiro megaempreendimento no Norte

Em 1616, Belém-PA foi fundada como parte da ocupação militar estratégica no final do rio Amazonas, em um período marcado por intensas disputas territoriais pelo controle das chamadas ‘drogas do sertão’. A defesa desses territórios era essencial, e a criação de São Luís-MA ocorreu nesse contexto, em 1615.

Em 1621, foi criado o Estado denominado Grão-Pará, com sede em São Luís. No século XVIII, surgiram os primeiros sistemas de controle de território, e, ao final do mesmo século, já haviam sido criadas duas capitanias da Coroa: Pará e Gurupá (Tavares, 2008). Esses sistemas tinham como propósito impedir alianças entre populações indígenas e europeias.

Para esse feito, foram introduzidas companhias religiosas para manipular e desapropriar as terras indígenas para controle do território amazônico. Entre todas as ordens religiosas, os jesuítas exerceram o maior poder na Amazônia na época. Eles administraram a escravização dos indígenas, transformando aldeias em vilas e batizando-as com nomes europeus.

O processo de incentivo à migração para o Norte do Brasil, especificamente para o Pará, começou durante o período colonial, quando a região ainda era conhecida como Grão-Pará. Naquela época, havia um plano para colonizar a província nortista por migrantes europeus.

Os primeiros passos da migração estrangeira no Norte do país de forma organizada ocorreram de forma lenta ainda no século XIX, nos anos de 1855 até o final de 1890. Naquele momento, algo já se podia afirmar desse movimento, nem todos os imigrantes estrangeiros que vieram para o Brasil no século XIX tinham apenas a agricultura como principal objetivo de trabalho, mas também o comércio e outros ramos de trabalho (Smith Júnior; Garvão, 2015, p. 43).

A justificativa para esse processo de colonização se dava, inicialmente, na alegada falta de mão de obra qualificada para o trabalho. Essa lógica se articula ao discurso, ainda hoje difundido, de que a região possuía “*muita terra para pouca gente*”, expressão popularizada durante o governo do ex-presidente Emílio Garrastazu Médici, ao sobrevoar as regiões Nordeste e Norte do país. Nesse contexto, ‘vendeu-se’ o Norte como local para exploração, e a Amazônia como um recurso inesgotável. Belém, por sua vez, ocupava um espaço central nesse imaginário, sendo representada como uma capital desenvolvida e tecnológica, aos moldes europeus.

O incentivo à migração como estratégia de colonização europeia da Amazônia era acompanhado de diversas promessas envolvendo a oferta de infraestrutura e auxílios destinados àqueles que se dispusessem a ocupar e explorar a região. Entretanto, o discurso de colonização europeia não era hegemônico, havendo importantes figuras políticas contrárias a esse incentivo.

O presidente acreditava que o nativo, o paraense, deveria passar por uma mudança de pensamento sobre o trabalho, mas para isso seria necessário que a sua lavoura fosse fixa, sem intervalos, para que o mesmo se acostumassem com a rotina do trabalho. Somente assim, retiraria este indivíduo daquele marasmo no qual parecia estar imposto por séculos. A rotina de uma vida acomodada a certas facilidades que a natureza lhes proporcionava, parecia tê-los transformado em um povo avesso e resistente ao trabalho braçal. Daí o problema dos paraenses vez por outra serem chamados em relatórios de província como “preguiçosos e sem instrução” (Smith Júnior; Garvão, 2015, p. 49).

O Dr. Couto Magalhães defendia que o problema de falta de mão de obra não era de ordem quantitativa, mas moral. Segundo essa perspectiva, diferentemente do Sul do país, onde o trabalho estaria associado a uma moral específica, entre os chamados “nativos” (nortistas) as facilidades proporcionadas pelos recursos naturais (Amazônia) teriam produzido uma lógica do não trabalho, associada à ideia de preguiça. Logo, o que impedia um “melhor” uso da terra (uma terra para exploração) não era a falta de mão de obra, mas os próprios habitantes locais, que não teriam aderido ao trabalho exacerbado como valor moral.

Mapa 2 – Grão-Pará



Fonte: Mapa desenvolvido para o livro “Em Tempos Cabanos” (2013), de Antônio Pinheiro Cabral.

O objetivo inicial era, portanto, ensinar os moradores da região a trabalhar de maneira semelhante aos sulistas, que atendiam a essa lógica exploratória. Ou seja, antes que o Grão-Pará pudesse ser colonizado por imigrantes estrangeiros, era necessário que a população local ‘aprendesse a trabalhar’. Outra opinião difundida à época e contrária à migração estrangeira, segundo Smith Junior e Garvão (2015), defendia que a Europa deveria colonizar o Sul e que este, por sua vez, seria responsável pela colonização do Norte.

Sempre houve um plano de povoamento da região Norte, justificado pela ideia de um suposto vazio demográfico, como expresso na fala do ex-presidente Médici. As estratégias de colonização da região envolveram tanto materialidades quanto simbologias, que rapidamente se tornaram estereótipos. Afinal, o que uma região carente de tudo (mão de obra, infraestrutura, serviços) teria a oferecer? Espaço e riquezas naturais. Nesse sentido, os incentivos migratórios durante a história do Pará estiveram sistematicamente atrelados à exploração da natureza.

1.2 Ciclos do extrativismo no Pará

O ciclo da borracha ocorre, historicamente, entre os séculos XIX e XX, período marcado pela intensificação da produção de látex. O investimento nessa produção (matéria-prima fundamental para a fabricação da borracha) baseava-se na extração do látex da *Hevea brasiliensis* e destinava-se, majoritariamente, ao abastecimento do mercado externo, criando uma dependência da região Norte ao capital exterior (Cruz, 2019).

Com a expansão da Revolução Industrial no século XIX, alcançando diversas nações como França, Bélgica, Itália, Alemanha e os Estados Unidos da América (EUA), houve um fortalecimento da indústria automobilística (Higa, 2025), principalmente nos EUA, impulsionado pela atuação de Henry Ford, fundador da *Ford Motor Company*.

Figura 1 – Seringueiras (*Hevea brasiliensis*) na Floresta Amazônica



Fonte: BBC News Brasil (2023).

O látex necessário para a produção da borracha, essencial à fabricação de automóveis, era encontrado em abundância na floresta Amazônica, o que tornou a área economicamente estratégica. Essa abundância concentrava-se, sobretudo, na porção da Amazônia pertencente ao território brasileiro, contribuindo para o aumento do fluxo migratório em direção à região Norte do país, incentivado por esse comércio. Os trabalhadores que migravam para região em busca de um emprego nessa extração provinham, majoritariamente, da região Nordeste.

O ciclo da borracha é historicamente classificado em dois momentos. O primeiro período é datado de 1877 a 1910, quando o látex produzido na Amazônia atendia demandas externas de países europeus e dos Estados Unidos, impulsionado pela Segunda Revolução Industrial. Já o segundo momento compreende os anos de 1946 a 1960, quando o látex amazônico foi utilizado para fins bélicos durante a Segunda Guerra Mundial. Isso não significa que, antes de 1877, essa produção na região não existisse ou não fosse destinada à exportação, mas sim que seus volumes ainda não apresentavam a mesma expressividade.

Em 1907, foi criada a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, construída em Porto Velho (RO), com o objetivo de auxiliar no transporte da matéria-prima produzida na Amazônia. A intenção era unir, pela linha ferroviária, Porto Velho a Guajará-Mirim, município localizado na divisa com a Bolívia. Sua construção era justificada “pela necessidade de escoar a borracha, principal produto de exportação brasileiro. O transporte era realizado por via fluvial, elevando os custos tributários e sacrificando vidas humanas – principalmente de índios brasileiros e bolivianos – e perda de mercadorias” (Governo do Estado de Rondônia, 2021).

Figura 2 – Autoridades em visita ao trecho concluído da ferrovia Madeira-Mamoré (1908)



Fonte: Wikimedia Commons / Museu Paulista da USP (1908).

Na construção da ferrovia, foi utilizada mão de obra indígena e nordestina. Os trabalhos referentes à sua edificação eram precarizados, assim como as condições sanitárias, fatores que contribuíram para que a linha não tivesse prosseguimento.

O médico fora chamado com urgência no Rio de Janeiro, passou um mês na região e apresentou um relatório sobre as condições sanitárias. Segundo descrevera na época, “a região está de tal modo infectada que sua população não tem noção do que seja o estado hígido e para ela a condição de ser enfermo constitui a normalidade” (Governo do Estado de Rondônia, 2021).

Esses fatores impediram a construção da estrada de ferro que ligaria Porto Velho-RO a Guajará-Mirim. Somente no século XX ocorre a formalização de uma ferrovia binacional, viabilizada por meio do Tratado de Petrópolis, assinado em 07 de novembro de 1903.

O primeiro ciclo da borracha entra em crise em 1910, quando colônias europeias começam a plantar *Hevea brasiliensis* (árvore que produz o látex), criando uma forte concorrência para a produção realizada no Brasil, que chegou a perder espaço no mercado externo. Já no segundo ciclo (1942-1945), a borracha foi muito utilizada para produzir pneus de aviões e outros objetos bélicos empregados nos conflitos da Segunda Guerra Mundial.

A preferência pela matéria-prima brasileira ocorreu porque a invasão do Japão à Malásia (um dos maiores produtores de látex da Ásia) impediu o acesso dos norte-americanos a essa matéria-prima. Dessa forma, os Estados Unidos realizam um acordo com Brasil para que o látex utilizado durante a guerra fosse extraído do território brasileiro. Esse novo momento na busca pelo látex brasileiro fez com que milhares de pessoas migrassem para a região amazônica em busca de trabalho na extração (Higa, 2025).

Desde o período colonial brasileiro, a função do país na divisão internacional do trabalho tem sido a de comercializar matérias-primas ao mercado externo, gerando uma dependência econômica Brasil para com o mercado internacional.

A produção era exportada gerando lucros para os seus comerciantes, mas a entrada de outros países que concorressem com o nosso produto no exterior gerava problemas econômicos. O fim dos dois Ciclos da Borracha se deu dessa forma. No primeiro, a concorrência com o látex asiático, e no segundo, o predomínio da borracha sintética em contraposição à que era fabricada por meio do látex (Higa, 2025 sem paginação).

Os dois momentos do ciclo da borracha geraram diversas consequências para as regiões Norte e Nordeste, incluindo um intenso processo de urbanização, criando cidades e vilarejos. Em Belém, capital do Estado do Pará, observa-se um expressivo desenvolvimento nesse período, justamente por investimentos oriundos desse ciclo.

Desde os primeiros registros estatísticos, datados de 1920, a Amazônia já apresentava sinais de desmatamento, evidenciando que a natureza, mais uma vez, foi transformada em fonte de lucro privado.

Os primeiros dados estatísticos disponíveis sobre a ocupação econômica da região são de apenas de 1920, no Recenseamento Geral do Brasil de 1920, e assim apresentaremos aqui uma análise destes dados, assim como dos dados de 1940. Até 1940, sem dúvidas podemos afirmar que a Amazônia era vista pelo governo brasileiro como um espaço estratégico a ser explorado economicamente, e não como uma região ou território nacional a ser incorporado, até porque a baixa demografia (em dados oficiais) gerava a interpretação de uma região praticamente vazia. Essa economia de fronteira de recursos, herdada dos colonizadores, já ocupava e atuava na região neste período (Cantagalo, 2020, p. 132).

A pecuária extensiva molda parte dessa degradação, justamente por ser intensiva no uso de recursos naturais e centrada no capital, gerando um imenso impacto ambiental. “A problemática amazônica” refere-se ao processo socioambiental que se desenrola na Amazônia; embora observado em outros locais do Brasil e do mundo, nela ganha outra proporção.

São elementos deste processo: o rápido desmatamento das florestas e destruição da biodiversidade e a conseqüente ameaça climática global, a poluição da água, do solo e do ar, a alteração brusca das paisagens, a extração massiva de recursos naturais, a grilagem e especulação de terras, a pistolagem e seus muitos assassinatos impunes, o abandono social dos pequenos núcleos da ocupação e das áreas marginalizadas dos centros urbanos, o tráfico de animais silvestres, a biopirataria, a grande concentração de terras e renda, o descaso aos direitos indígenas e de outros povos nativos (ribeirinhos, caboclos, etc.), entre muitos outros (Cantagalo, 2020, p. 128-129).

É importante destacar que existia um custo humano para que fossem alcançados os “progressos” nos centros urbanos nortistas, por meio de um intenso processo exploratório. O projeto de Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (Ferrovia Diabo), e a campanha da borracha, realizada durante a Segunda Guerra Mundial, resultaram em inúmeras mortes causadas por doenças, em razão das condições precárias em que os trabalhadores se encontravam.

Um outro fator que retrata as fortes expectativas existentes frente ao monopólio de produção de borracha na Amazônia, que encontra sua maior taxa de produção em 1912, foi a inauguração da Estrada de Ferro Madeira-Tamandaré na Amazônia, em 1913, a qual visava intensificar o processo de exportação de matérias-primas para o norte global. A Ferrovia do Diabo, como ficou conhecida, atravessava a selva amazônica e terminava na fronteira entre Brasil e Bolívia. Considera-se que aproximadamente 6.500 pessoas morreram no projeto de construção das linhas férreas (Rocha, 2025, p. 05).

Em suma, o desenvolvimento na Amazônia foi um reflexo das necessidades do capital internacional, deixando marcas na memória nacional e nas populações locais, que foram postas como o “preço” a se pagar por um progresso que não se manteve no território. Desse modo,

houve um rompimento com os modos de vida nativos, uma vez que as comunidades presentes no território amazônico antes da colonização fortaleciam o meio ambiente.

A lógica do ‘progresso’ foi implantada pelos colonizadores, baseada na crença de que os recursos naturais seriam infinitos. A degradação não é um evento recente, mas o resultado de uma construção histórica que define a região (Norte/Amazônia) como uma zona de exploração, e não como um território a ser integrado ao Brasil.

Por sua vez, a economia da borracha consolidou a Amazônia como uma fronteira de recursos, estabelecendo as bases da degradação socioambiental que precedeu a década de 1970. Embora a extração de látex seja considerada uma atividade de baixo impacto ambiental, de acordo com os dados históricos apresentados no artigo de Michel Cantagalo (2020), o fim do ciclo, seguido de uma depressão econômica, impactou a cobertura florestal da Amazônia e a estrutura social da região. Conforme aponta o autor: “Em 1920 mais de 30% da área recenseada já se encontrava desmatada (40% no Pará, estado com ocupações maiores e mais antigas). Este desmatamento declarado representa aproximadamente de 2% do território amazônico” (p. 137).

Durante o apogeu dos ciclos da borracha, cidades como Manaus e Belém experimentaram um crescimento industrial e urbano acelerado, marcado por uma tentativa de “europeização” do Norte pela construção de infraestrutura. Entretanto, essa onda de crescimento era dependente de países industrializados, nos quais a Amazônia exercia um papel de exportadora de *commodities*. As riquezas concentravam-se na extremidade final do processo (o Norte Global), enquanto a base produtiva permanecia em condições de subsistência e servidão por dívida.

O modelo acima proposto demonstra como os lucros do extrativismo concentram-se, em grande parte, na extremidade final do processo, ao mesmo tempo em que a extremidade inicial, responsável maior por toda extração, não apenas isenta-se do lucro como também das condições de vida e trabalho digno. Ainda assim, durante o ciclo de ascensão da borracha, os municípios integrados ao comércio - Belém e Manaus - foram focos de concentração de riquezas provenientes da borracha, que produziram experiências de desenvolvimento urbano e industrial acelerados (Rocha, 2025, p. 04).

Após esta breve introdução sobre o ciclo da borracha na região Norte, é possível estabelecer um comparativo com o ciclo de extração mineral no sudeste paraense. Mesmo se tratando de períodos históricos diferentes, ambos os modelos expressam a persistência em uma lógica primário-exportadora, que privilegia o capital internacional e transforma a natureza em recurso natural.

Essas atividades extrativistas geraram crescimento econômico rápido; todavia, tais avanços contam com os seus custos sociais ao acentuar desigualdades. Dessa maneira, existe uma disparidade entre o crescimento econômico e a internalização dos benefícios em questão.

O crescimento econômico vivenciado com a expansão da borracha e recentemente com boom do minério de ferro, não se traduziu, tanto em um caso como no outro, em vetor de desenvolvimento e de mudança social favorável para o Pará. Pelo contrário, a dinâmica que se estabeleceu nestes dois momentos históricos expressou uma relação de dependência econômica sobre exportação de um produto primário, sensível a flutuações do preço no mercado mundial, de lucratividade concentrada e pouca internalização de renda no território (Cruz, 2019, p. 43).

A mineração de ferro e bauxita, no período recente, concentra-se especialmente no Estado do Pará, não significando que os benefícios da extração de minérios permaneçam no território estadual. O modelo primário-exportador, presente desde o Brasil Colônia, é renovado com a indústria mineradora. Esse processo, antigo, porém reconfigurado num “neoextrativismo”, que se configura como um padrão de poder e dominação, que se manifesta através de violência física e simbólica (Barbosa, 2024) é comum em países/economias periféricas, criando relações de dependência. Isso ocorre porque a estrutura econômica e social desses territórios é moldada externamente por circuitos comerciais que visam atender à necessidade de redução dos custos de produção do capital global (Cruz, 2019).

Segundo Adejard Gaia Cruz (2019), a extração de látex ocorrida no ciclo da borracha era destinada ao mercado internacional. A produção gomífera baseou-se no uso intensivo de mão de obra e no baixo investimento de capital. O principal fator que tornou possível o investimento foi o sistema de aviamento, que consistia no fornecimento de mercadorias a crédito para pagamento em produtos.

Nesse sentido, dadas as condições geográficas regionais e a baixa monetização da economia naquela época, a ampliação da extração de borracha se fez acompanhar da expansão do crédito – na forma de aviamento – tido como elemento articulador e estruturante da economia gomífera, cumprindo ainda a função de meio circulante (Cruz, 2019, p. 51).

No aspecto social, os trabalhadores seringueiros eram submetidos a condições análogas à escravidão, uma vez que muitos eram obrigados a trabalhar para o pagamento de dívidas. À primeira vista, a economia extrativista gerou prosperidade na região amazônica; contudo, essa prosperidade concentrou-se principalmente em Belém, beneficiando as elites belenenses e impulsionando a especulação imobiliária. Com o crescimento da demanda pelo produto, a extração passou a se internalizar em áreas cada vez mais remotas, elevando os custos.

Até meados do século XIX a produção comercial teria ficado restrita a Belém e seu entorno, mas na medida que a demanda foi crescendo, a extração também foi se internalizando para áreas mais remotas e distantes do porto exportador, aumentando assim os custos de produção e o risco do capital envolvido, tornando o sistema de organização da atividade cada vez mais complexo (Cruz, 2019, p. 51).

Entretanto, houve efeitos negativos desse enriquecimento da “elite da borracha”, pois o crescimento econômico não foi acompanhado por mudanças estruturais, tanto no âmbito econômico quanto social, o que, a longo prazo, comprometeu a possibilidade de desenvolvimento da região. Agora, a indústria mineradora que chega ao Pará na década de 1970, com o *boom* recente nos anos 2000, é marcada pela espoliação da natureza.

Diferentemente dos ciclos da borracha, a mineração no Pará é uma atividade tecnológica e moderna. Um exemplo disso é o Projeto Carajás, que inclui diversos projetos minerários, como o S11D. A empresa responsável pelo projeto minerário e urbanizador do sudeste paraense é a Vale S.A., que contou com apoio da União para sua viabilização, principalmente no que consiste em infraestrutura, como a Estrada de Ferro Carajás (EFC).

A mineração provocou e intensificou mudanças estruturais, sociais e ambientais. Assim como ocorreu no ciclo da borracha, o crescimento econômico associado ao recente *boom* do minério de ferro não representou, em ambos casos, um fator de mudança social benéfica ao Pará. O acelerado crescimento populacional e o processo de urbanização intensificaram problemas sociais, inclusive em cidades minerárias com elevado Produto Interno Bruto (PIB), como Parauapebas, pois o PIB não se traduz, necessariamente, em qualidade de vida.

A comparação evidencia que a mineração de ferro produziu, de forma ampliada, as mesmas contradições demonstradas no ciclo da borracha. Em ambos os casos, a riqueza gerada foi majoritariamente destinada para fora da região produtora, resultando em concentração de renda e exclusão social. De forma geral, embora o minério de ferro e a borracha tenham criado um ritmo acelerado de crescimento em períodos históricos diferentes, ambos reafirmam o papel da região como fornecedora de matérias-primas para o sistema capitalista mundial.

1.3 Transamazônica e PA-150: um símbolo de integração geográfica e social

A Transamazônica foi parte central do Programa de Integração Nacional (PIN), implementado no Brasil durante o governo do general Emílio Garrastazu Médici, na segunda metade da ditadura militar, em 1970. O programa consistia em um plano de colonização da Amazônia, difundido como uma solução para a escassez hídrica na região Nordeste. A região

Norte, mais uma vez, foi apresentada como “a terra prometida”, baseada na ideia de uma Amazônia de recursos inesgotáveis e de espaços geográficos vazios.

O Pará é um Estado de proporções geográficas gigantescas, sendo o segundo maior estado brasileiro, menor apenas que o Amazonas, também localizado no Norte geográfico do país. Para fins de entendimento dessas proporcionalidades, basta compreender que o Estado do Pará alcança dimensões em que países como a França caberiam duas vezes em seu território. A terra era uma promessa de prosperidade para os migrantes nordestinos, ou seja, o deserto verde prometido ao deserto árido, como forma de resolução de problemas relacionados às secas do sertão nordestino.

A Transamazônica era vista simbolicamente como uma forma de domar o “inferno verde”, como a Amazônia era conhecida à época. Essa representação exigia sua integração ao Brasil para que o país se afirmasse como uma nação coesa, estratégia entendida como necessária para alcançar a soberania popular. A colonização a partir da Transamazônica se relaciona diretamente ao domínio estatal e à criação de uma imagem nacional, por meio da hegemonia cultural, produzindo a ideia de um Brasil integrado.

Figura 3 – Obra de reconstrução da rodovia BR-319



Fonte: Pajolla (2021).

A proposta, portanto, não era apenas a união geográfica do Norte com o restante do país, mas também a integração nacional, baseada na criação de uma identidade comum a todos os brasileiros. A narrativa que sustentava a construção da Transamazônica era de conservação da

soberania nacional, articulando um discurso de desenvolvimento econômico e de segurança externa e interna, por meio da ocupação de espaços tidos como vazios.

Dessa forma, a rodovia foi ‘vendida’ para o Brasil como símbolo de um esforço nacional, uma obra feita “pelo povo”. Embora possuísse relevância factual, sua maior importância estava em como era comercializada ao imaginário brasileiro, representando uma passagem do passado para o futuro brasileiro. “De origem sulista (algumas do Sudeste), essas colonizadoras foram contratadas pela ditadura militar para trazer ‘desenvolvimento’ a região”. (WWF, 2006).

A ideia inicial era vencer a floresta e povoar as porções desconhecidas - e habitadas apenas por índios - da Amazônia brasileira. Sob o slogan nacionalista: “integrar para não entregar”, também é desta época a abertura de estradas que cortaram a Amazônia de norte ao sul - Cuiabá-Santarém (BR-163) e de leste a oeste - Transamazônica (BR-230) (WWF, 2006).

As obras relacionadas à construção da Transamazônica tiveram início em 1º de setembro de 1970, tendo como principal característica a sua transversalidade, conectando o Brasil no sentido leste-oeste. Paralelamente à sua construção, também estava prevista a implementação da rodovia Cuiabá–Santarém, ligando o Centro-Oeste ao Pará.

É importante ressaltar que, devido à incompletude do projeto, parte das estradas ainda se encontra não asfaltada. “Como a rodovia Transamazônica não é pavimentada, fica intransitável entre outubro e março, período que determina a época chuvosa na região” (Brasil Escola, [s.d.]).

A Transamazônica atravessa oito estados brasileiros (Paraíba, Ceará, Maranhão, Tocantins, Piauí, Pará e Amazonas), além de percorrer três ecossistemas e alcançar 83 municípios. No Pará, os municípios atravessados pela rodovia são: Palestina do Pará, Brejo Grande do Araguaia, São Domingos do Araguaia, Marabá, Itupiranga, Novo Repartimento, Pacajá, Anapu, Altamira, Brasil Novo, Medicilândia, Uruará, Placas, Rurópolis, Itaituba e Jacareacanga.

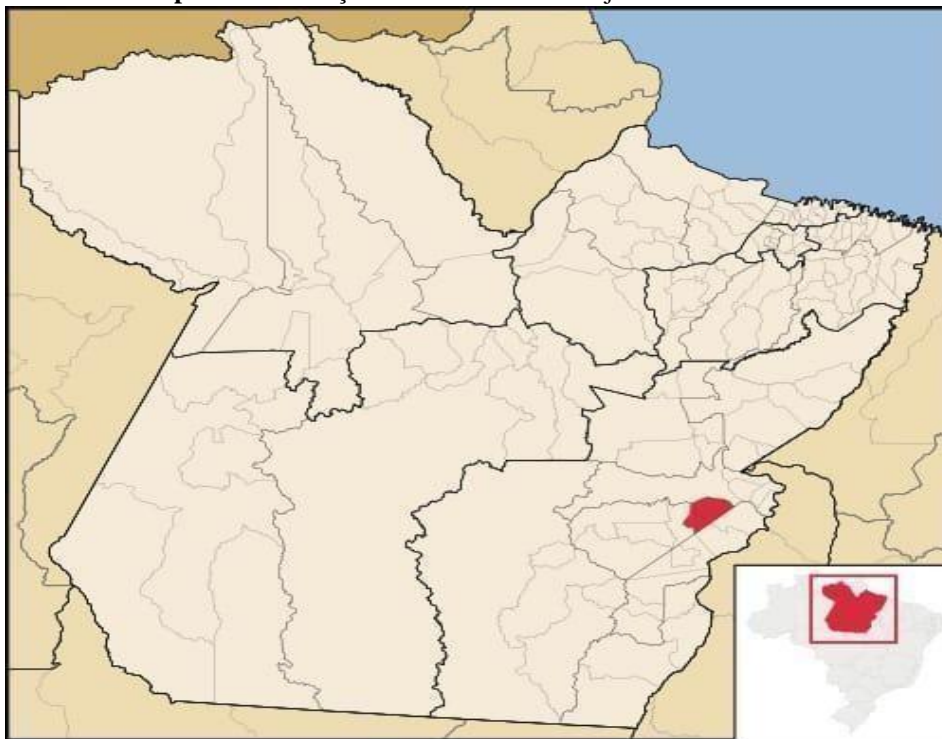
A construção da BR-230 (Transamazônica) impulsionou a criação de outras cidades. A cada 100 km de estrada construída, era prevista a implementação de núcleos básicos, que dariam suporte à formação de centros urbanos, resultando em 20 cidades no “inferno verde”. A colonização da Amazônia por meio da rodovia representava, assim, acesso, integração à modernização e legitimação do governo militar. A BR-230 era divulgada como uma forma de solucionar o maior problema atribuído às regiões amazônicas: o isolamento; sustentado pelo discurso de que, em seu entorno, existia apenas a vastidão verde.

Ao longo da história, o discurso permanece o mesmo: o do vazio geográfico, articulado junto à narrativa de uma natureza inesgotável. Essa construção simbólica sustenta a ideia de povoamento do Norte e das regiões amazônicas, justificando os seus meios e omitindo, propositalmente, o fato de que essa região sempre foi povoada.

Os planos de desenvolvimento formulados ao longo dos anos para o Norte, mais especificamente para o Pará, criaram dinâmicas de conflito ou, quando não as criaram, acabaram por intensificá-las. Desde o período colonial, a região tem sido alvo de sucessivas tentativas de colonização, a partir de um discurso de progresso que raramente chega aos nortistas: ora sob plano de colonização, ora de integração, depois pelo garimpo e, mais recentemente, pelos megaempreendimentos minerários.

1.4 A curva do S na PA-150: um marco na luta por terra

Mapa 3 – Localização de Eldorado dos Carajás no Estado do Pará



Fonte: Localização de Eldorado dos Carajás no Estado do Pará. IDESP (1990).

A PA-150 é uma rodovia que liga o sudeste paraense como um todo, integrando essa região marcada por conflitos de terra, bem como por sua riqueza mineral. A rodovia possui mais de 330 km e liga os municípios de Tailândia, Moju, Breu Branco, Ipixuna do Pará, Goianésia, Jacundá, Nova Ipixuna e Marabá.

Nessa importante rodovia localiza-se a Curva do S, no município de Eldorado dos Carajás, onde, em 17 de abril de 1996, ocorreu o Massacre de Eldorado. Na ocasião,

trabalhadores rurais vinculados ao MST (Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra) estavam bloqueando a PA-150 em uma marcha rumo a Belém para exigir a desapropriação da Fazenda Macaxeira, uma propriedade com extensão de 40 mil hectares, utilizada como pasto.

Mapa 4 – Sudeste Paraense



Fonte: Diocese de Marabá (2022).

A marcha em questão se iniciou no dia 10 de abril do mesmo ano. Segundo o livro “O Massacre: Eldorado dos Carajás – Uma História de Impunidade”, escrito pelo jornalista Eric Nepomuceno (2019), após a visita do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) à Fazenda Macaxeira, pertencente a Plínio Pinheiro Neto, surgiram boatos da desapropriação das terras consideradas improdutivas.

O complexo de fazendas era composto pelas propriedades Castanhal Macaxeira, Castanhal Fundo de Macaxeira, Castanhal Volta do Rio e Castanhal Grotta Verde. “Os técnicos do INCRA fizeram vistoria e deixaram registrado, em seus laudos, que se tratava de área

‘passível de desapropriação’. Ainda assim, no parecer final da superintendência regional, cuja sede ficava em Marabá, as terras foram classificadas como produtivas” (Nepomuceno, 2019).

A ocupação era composta majoritariamente por migrantes ex-garimpeiros. Após o sonho da melhoria de vida por meio do garimpo ter se revelado uma ilusão, eles passaram a integrar o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) em busca de uma terra para o cultivo e moradia.

Antes do dia 17 de abril, houve diversos relatos de tensão. Os “ocupantes”, como eram denominados pelo MST, retratam diversas ameaças provenientes de milícias de segurança dos fazendeiros. Já no dia em questão, o que era considerado inevitável por quem via a situação à distância acabou por se concretizar, 21 trabalhadores foram assassinados por 155 policiais militares, que dispunham de autorização do governo do Estado. No local, faleceram 19 pessoas, enquanto outras duas morreram posteriormente no hospital. Desde então, esse dia é conhecido como o Dia Internacional da Luta Camponesa.

A data também dá o nome ao assentamento localizado no município de Eldorado dos Carajás, instalado em área que anteriormente integrava a Fazenda Macaxeira. O núcleo urbano do Assentamento 17 de Abril, localizado a 15km da cidade de Eldorado, insere-se em um município que, segundo a FAPESPA (População Total e Estimativas Populacionais, Pará e Municípios), a população municipal era de 33.940 habitantes.

Figura 4 – Vila 17 de Abril (Eldorado-PA)



Fonte: Zonta (2011).

O município de Eldorado foi criado em 1993, seis anos após a desativação do garimpo de Serra Pelada, por decreto do então presidente Fernando Collor Mello. O massacre ocorreu três anos após a criação da cidade, marcando de forma permanente tanto a cidade quanto o sudeste paraense.

De lá para cá pouca coisa mudou no cenário da violência no campo brasileiro. Segundo o Caderno de Conflitos da Comissão Pastoral da Terra (CPT), no primeiro semestre de 2023 aconteceram 973 conflitos no campo, sendo a maioria por terra (791), resultando em um aumento de 8%, se comparado ao mesmo período de 2022 (MST, 2024).

A vila localizada entre Curionópolis e Eldorado dos Carajás é fruto da luta por terra e dos processos migratórios comuns na região, e não do massacre em si. Hoje, a pacata vila abriga o sonho realizado de muitos: daqueles que morreram e também dos que foram embora. Os que permaneceram não se esqueceram. O mês de abril se tornou um marco histórico, um momento de memória e lembrança. As castanheiras queimadas, mas ainda em pé, simbolizam a luta por terra e a luta por justiça social.

Figura 5 – Manifestação em memória ao Massacre de Eldorado dos Carajás



Fonte: Combate Racismo Ambiental (2020).

No caminho, o sonho dos ocupantes se fazia presente tanto materialmente como simbolicamente. Seguindo a PA-150, chegamos ao município de Parauapebas-PA, o segundo mais populoso do sudeste paraense.

1.5 Parauapebas: rio de águas rasas

Parauapebas-PA é mais um dos municípios criados a partir de megaprojetos minerários (PGC), localizado a aproximadamente 706 km de Belém e formado após a descoberta de jazidas de minério de ferro em seu território, na Serra dos Carajás-PA. Segundo a Prefeitura Municipal de Parauapebas ([s.d.]), foi na década de 60 que o geólogo Breno dos Santos descobriu a maior jazida de minério de ferro do mundo, na Serra dos Carajás, até então território de Marabá; contudo, foi apenas em 1970 que o Projeto de Ferro Carajás começou a sua fase de instalação.

A exploração das jazidas, porém, só teve início no começo dos anos 80, configurando um momento chave para a região, pois representou um *boom* migratório para a sub-região de Carajás. A partir do PGC surge a vila chamada Rio Verde, que futuramente daria origem ao município de Parauapebas, que significa “rio de águas rasas”, embora a vila fosse conhecida, à época, pelos moradores locais como “inferninho”, por ter se formado aos pés da Serra em condições precárias.

Hoje, a Serra de Carajás se encontra integrada ao município de Parauapebas. Em decorrência de seu crescimento exponencial, iniciou-se um movimento pró-emancipatório da vila em relação ao município de Marabá, culminando na emancipação político-administrativa em 10 de maio de 1988, por meio de um plebiscito que contou com 99% de aprovação da população votante de Rio Verde (antigo nome de Parauapebas).

já era objeto de concessão de pesquisa e lavra de uma empresa americana – a US Steel Co., que aqui já fazia incursões através de uma subsidiária canadense, a Cia Meridional de Mineração, dentro de um programa denominado BEP – Brazilian Exploration Program, e em 1967 essa empresa detectou jazidas de hematita e manganês em Carajás. O governo Federal, então, em 1970, criou uma empresa, a AMZA – Amazônia Mineração S/A, para assumir a concessão de pesquisa e lavra na Serra. E transferiu para essa estatal as concessões que antes pertenciam à US Steel/Meridional (Zé Dudu, 2010).

Já no final da década de 70, foi detectado um mau gerenciamento dos fundos práticos pela empresa AMZA. Dessa forma, foi determinado que a então estatal Vale do Rio Doce, fundada em Itabira-MG em 1946, onde se encontrava as suas minas de ferro, assumisse o gerenciamento do empreendimento. “Em 1978 a Vale assumiu o controle das ações, saneou a empresa, e planejou a exploração das minas, inicialmente a partir da Serra Norte” (Zé Dudu, 2010). A Serra dos Carajás é, na verdade, composta por quatro serras: Serra Norte, Serra Sul, Serra Leste e São Félix.

A previsão da empresa, para os primeiros 10 anos de exportação de minério, era de 25 milhões de toneladas; após atingir essa meta, passaria para 35 milhões e, posteriormente, essa

produção seria duplicada com a criação da ferrovia (PA-MA). Contando com o financiamento de bancos estrangeiros e contratos longos, foi criado, em 1980, o Programa Grande Carajás (PGC), que servia como um meio de integrar as ações presentes na sub-região. A existência da ferrovia servia para o escoamento do minério (Zé Dudu, 2010).

Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), atual Vale, fortaleceram as infraestruturas logísticas com a intencionalidade de expandir a capacidade de extração do minério e o escoamento produtivo; combinadas com a dinâmica econômica produzida pela agropecuária, essas ações reforçaram uma estrutura produtiva que gerou assimetrias territoriais (Gumiero; Moraes; Santos, 2022, p. 05).

Para o Projeto Grande Carajás, foi pré-determinado que o empreendimento deveria contemplar a criação de assentamentos para agricultores, que pudessem abastecer os trabalhadores das minas. Foi planejada uma cidade dentro dos padrões sanitários, capaz de comportar aqueles que migrassem para a região, atraídos pela mineração, mesmo indiretamente.

Em 1982, após a compra das terras do fazendeiro Lair Guerra Toledo (Zé Dudu, 2010), iniciou-se o processo de desmatamento para a implantação do núcleo urbano de Parauapebas. Nesse momento, também foi implementado o Assentamento Agrícola GETAT, um programa do governo federal com o objetivo de solucionar os conflitos por terra.

Até 1985, 816 famílias haviam recebido o título definitivo de terra. Porém, naquele mesmo ano, as atividades de assentamento dos sem-terra terminaram e o GETAT foi extinto. Só em outubro de 1994, através da Lei Estadual 5.860, o CEDERE foi desmembrado de Parauapebas e tornou-se município – o de Canaã dos Carajás (IBGE, [s.d.]a).

Em fevereiro de 1985, foi inaugurada a ferrovia que liga o Pará ao Maranhão, de suma importância para a exportação de minério da região de Carajás. O transporte de passageiros foi implementado apenas um ano depois. Até hoje, a prioridade é o minério, seguido pelos trabalhadores da Vale, que contam com descontos; apenas após essas categorias, os moradores ou viajantes dos dois Estados (PA-MA) podem desfrutar do serviço. Tais investimentos em infraestrutura são projetados não para atender às populações locais, mas para servir a uma logística desenvolvimentista/produtiva.

Parauapebas está intrinsecamente ligada aos empreendimentos minerários da sub-região de Carajás, mais especificamente o Programa Grande Carajás. Sem a descoberta da maior jazida de ferro na Serra de Carajás, Parauapebas não existiria como se configura hoje, sendo, entre os municípios da região, o segundo maior, perdendo apenas para Marabá, como pode ser visto na tabela abaixo.

Radar de Indicadores das Regiões de Integração – 2022
Tabela 1 – População, Área Territorial (km²) e Densidade Demográfica – 2021

Estado/Municípios	População Estimada	Área Territorial Total (km ²)	Densidade Demográfica
Pará	8.811.659	1.245.870,70	7,07
RI Carajás	707.165	44.729,35	15,81
Bom Jesus do Tocantins	17.254	2.816,60	6,13
Brejo Grande do Araguaia	7.357	1.288,48	5,71
Canaã dos Carajás	39.103	3.146,82	12,43
Curionópolis	17.764	2.369,10	7,50
Eldorado do Carajás	34.069	2.956,69	11,52
Marabá	287.664	15.128,06	19,02
Palestina do Pará	7.575	984,36	7,70
Parauapebas	218.787	6.885,79	31,77
Piçarra	12.976	3.312,71	3,92
São Domingos do Araguaia	25.945	1.392,46	18,63
São Geraldo do Araguaia	24.566	3.168,38	7,75
São João do Araguaia	14.105	1.279,89	11,02

Fonte: FAPESPA (2021).

Isso se deve ao empreendimento PGC, que engloba diversas minas e gera um fluxo migratório para a região, tanto de mão de obra qualificada (trazida de outras regiões pelas empresas minerárias) quanto de fluxos ditos como espontâneos. O Projeto Grande Carajás é um dos principais indutores desse movimento e, como suas ações estão concentradas em volta da Serra de Carajás, pode-se afirmar que, embora a serra faça parte do município de Parauapebas-PA, quem cria e urbaniza o município é Carajás, com seus empreendimentos que articularam e ainda articulam a migração e a disposição dos espaços.

1.6 Complexo Urbano Carajás: uma *company town* no sudeste paraense

As *company towns* (cidades-empresa) são desenhadas por corporações que detêm o controle de toda a infraestrutura local (desde hospitais e escolas até estabelecimentos comerciais). Assim, suas características centrais são o monopólio, o isolamento e uma qualidade de vida associada ao estilo norte-americano (*American way of life*).

Um dos modelos mais famosos foi concebido por Henry Ford (1863-1947)¹, fundador da *Ford Motor Company* (1914). Em seu projeto, Ford aplicava o método de produção em massa visando aumentar os níveis de produção da empresa automobilística. Essa lógica de trabalho é essencial para entender o que é uma *company town*.

¹Fordismo é um modelo produtivo criado por Henry Ford nos EUA. O referido sistema foi desenhado para a indústria automobilística com o objetivo de aumentar a produtividade e, em contrapartida, diminuir os custos de produção. A partir de seus benefícios na fabricação de carros, o modelo foi adaptado para a utilização em outras atividades industriais, sendo extremamente praticado no território estadunidense (Mundo Educação, 2025).

Em 1927, Henry Ford cria a “Fordlândia”, uma cidade no meio da Amazônia, à beira do rio Tapajós, seguindo os moldes estadunidenses tanto na sua arquitetura (com casas pré-fabricadas) quanto na alimentação e na organização do trabalho. O objetivo desse investimento era criar um grande polo da borracha, capaz de produzir látex para os automóveis produzidos pela empresa, assegurando o controle da matéria-prima.

A cidade funcionou por 18 anos; contudo, o projeto não se concretizou como o planejado e acabou fracassando. Somado às falhas econômicas, “vieram as insatisfações dos trabalhadores: as regras da cidade eram rígidas demais (futebol e álcool, por exemplo, eram proibidos), a comida não agradava e os americanos estavam constantemente doentes por conta de doenças tropicais, como a febre amarela” (Mourão, 2025). Assim, a Fordlândia foi abandonada pelo neto de Henry Ford e hoje é conhecida como cidade fantasma.

Um dos princípios desse modelo de cidade é o monopólio, acompanhado do isolamento geográfico e social, de modo que poucas pessoas possam ter acesso à cidade em si. A maioria dos moradores são funcionários (habitantes-empregados) do megaprojeto implementado pela empresa “dona” da cidade. “Em parte, estes funcionários são mão de obra especializada e vindos de outras regiões, fazendo que se crie ‘cidades paralelas’ no entorno das company towns, fora dos limites do projeto, como é o caso de Laranjal do Jari-AP e Parauapebas-PA” (Realidades Urbanas, 2012).

Mapa 5 – *Company towns* na Amazônia



Fonte: Realidades Urbanas (2012).

Até hoje, existem várias *company towns* na Amazônia, como a Fordlândia, Serra do Navio-AP em 1950 (projeto da mineradora ICOMI), Porto Trombetas-PA (Mineradora MRN), Monte Dourado-PA (fábrica de celulose) e, por fim, o Núcleo Carajás-PA (Projeto Carajás Vale S.A.), com diferentes graus de sucesso. Entre esses empreendimentos, destaca-se o núcleo urbano de Carajás, no sudeste paraense, fruto do Projeto Carajás, um megaempreendimento minerário da Vale S.A., sendo hoje um dos maiores exemplos bem-sucedidos desse modelo de cidade.

O Núcleo Carajás está localizado no município de Parauapebas, a aproximadamente 98 quilômetros de Canaã dos Carajás. Sua construção teve início em 1985, com o intuito de abrigar os funcionários (e familiares) da empresa Vale. É importante salientar que o núcleo está inserido dentro de uma floresta nacional (FLONACA).

O conjunto é formado por dois tipos de unidades de conservação: as de uso sustentável e as de proteção integral. Uso sustentável é como o próprio nome diz, unidade em que é permitido o uso dos recursos naturais, desde que respeitada a legislação ambiental. São assim: a Floresta Nacional de Carajás, que abriga a maior mina a céu aberto do mundo e o S11D, a Floresta Nacional Tapirapé-Aquiri, onde opera o Salobo, a Floresta Itacaiúnas e a Área de Proteção Ambiental do Igarapé Gelado (Prefeitura Municipal de Parauapebas, 2023).

A qualidade de vida no núcleo urbano de Carajás difere das cidades nas redondezas, como Curionópolis e Canaã dos Carajás. Em termos de faturamento, o PGC (Projeto Grande Carajás) representa um dos investimentos mais importantes para a empresa Vale S.A., sendo nele localizada a maior mina de minério de ferro a céu aberto do mundo.

Segundo o livro “Quatro décadas do Projeto Grande Carajás: fraturas do modelo mineral desigual na Amazônia” (2021), somente o município de Parauapebas e Canaã dos Carajás obtiveram o faturamento de 79 bilhões de reais no ano de 2020. “Carajás é o principal ativo que a Vale tem a oferecer a seus acionistas e ao mercado internacional, com altas taxas de produtividade e elevada qualidade do minério — em média, 67% de teor” (Wanderley; Coelho, 2021, p. 10).

A criação do núcleo urbano de Carajás pela empresa mineradora Vale S.A. reestrutura o espaço e o urbaniza, criando bolsões de pobreza, reforçando desigualdades, promovendo exclusões e desapropriando territórios tradicionalmente ocupados, incluindo quatro terras indígenas (TIs) diretamente afetadas – TI Xikrin do Cateté, e mais três pelas EFC (Estrada de Ferro Carajás), Mãe Maria, Caru e Rio Pindaré. Além das 88 comunidades quilombolas afetadas pela EFC e assentamentos agrários (Wanderley; Coelho, 2021). Assim, para além de um

empreendimento minerário, a *Company Town* núcleo urbano de Carajás, é um projeto de urbanização da região que provoca “expulsões” (Sassen, 2020).

Marabá é a porta de entrada para o sudeste paraense, sendo uma cidade de porte médio, localizada estrategicamente entre o Sul e o Norte do estado. No entanto, ao meu ver, é Carajás que dita as dinâmicas da região. É a partir da criação do núcleo urbano de Carajás que se urbaniza o município de Canaã dos Carajás e o próprio município de Parauapebas, onde Carajás faz parte.

Antes de sua privatização, a Vale S.A. se chamava Vale do Rio Doce, em homenagem à região do Rio Doce, localizada no leste de Minas Gerais. A empresa começou a operar na extração de ferro em Itabira em 1942. Quando chegou ao Pará, trouxe não apenas o nome em homenagem à sua região de origem, mas também os seus trabalhadores qualificados vindos do sudeste geográfico do país, mais especificamente de Minas Gerais.

Nas dinâmicas de espaço do sudeste paraense, regidas pelos processos migratórios e pelos megaempreendimentos minerários, Minas Gerais ocupa um local de civilidade, pois carrega a farda da Vale S.A., que possui um poder simbólico e um *status* social relacionado de onde a pessoa vem.

Os melhores bairros, como Jardim das Palmeiras, destinado aos trabalhadores da Vale, são, no imaginário canaense, classificados como um “bairro de mineiros”, mesmo não sendo um espaço ocupado exclusivamente por eles. Minas Gerais, portanto, faz parte da história da sub-região de Carajás.

Para falar de Canaã de uma forma mais palpável, é de suma importância falar da Serra de Carajás. Embora Carajás seja um complexo habitacional dentro de Parauapebas, tanto Canaã quanto Parauapebas se desenvolveram a partir da Serra de Carajás, uma *company town*.

CAPÍTULO 2 – IDENTIDADES E MIGRAÇÕES NA CIDADE DO “MINÉRIO”



2.1 Do CEDERE à Capital do Minério

A primeira ocupação não indígena do território hoje conhecido como Canaã dos Carajás teve início nos anos 70, quando famílias em busca de terras se instalaram na região, dando origem a pequenas vilas, uma delas chamada de Mozartínópolis, conhecida popularmente até hoje como Racha Placa. Apenas na década de 1980 é criado o assentamento agrário chamado CEDERE (Centro de Desenvolvimento Regional), por meio da GETAT (Grupo Executivo do Araguaia), órgão pertencente à Secretaria do Conselho de Segurança Nacional.

Figura 6 – Assentamento CEDERE II



Fonte: CEDERE 2 (2025). Foto do assentamento CEDERE II, disponível no perfil oficial do projeto no Instagram (@cedere2_oficial).

O assentamento estava localizado em uma região marcada pelos seus conflitos fundiários, conhecida como Bico do Papagaio, situada ao Norte de Tocantins, sendo uma área de transição entre o Cerrado e a Floresta Amazônica. A denominação da região se deve ao seu formato geográfico, que se assemelha a um bico. “A cidade mais populosa no Bico do Papagaio é Araguatins. Seu nome é a combinação de Araguaia – o rio – e Tocantins” (Portal Amazônia, 2022). O assentamento agrário CEDERE II se torna o município de Canaã dos Carajás e o Racha Placa se torna uma vila deste município.

Canaã dos Carajás recebe esse nome em referência à “terra prometida” a Abraão e seus descendentes. Essa escolha se dá pela quantidade de moradores evangélicos. “Segundo a Bíblia

Sagrada, Canaã era neto de Noé, que repovoou a região após o “dilúvio”. Tempos depois, a terra foi prometida por Deus a Abraão e sua descendência” (Canaã dos Carajás, [s.d.]). Esse nome revela-se muito certo diante do que a cidade representa para aqueles que chegam em busca de melhores condições de vida, especialmente a partir dos megaempreendimentos. A segunda parte do nome, “Carajás”, faz referência à Serra de Carajás e tem origem indígena.

A sub-região de Carajás é amplamente conhecida pelas suas minas de ouro, ferro e manganês. Na bíblia, Canaã é associada a riquezas minerais: “Canaã é descrita nos livros de Daniel e Êxodo como ‘terra que emana leite e mel’ e Gênesis afirma, sobre os recursos minerais disponíveis na região como: ouro, cobre e níquel” (Canaã dos Carajás, [s.d.]). Assim, o nome bíblico faz referência a dois fatores comuns ao município: a migração e a mineração, que o regem simbolicamente desde sua denominação até seu hino municipal.

Seu rico solo orgulho aos teus filhos traz: o cobre, o níquel, o ouro e outros tesouros que sua terra jaz (bis). Gente heroica e brava, com luta desbrava um novo horizonte Vieram de todos os lados deixando o passado em terras distantes. Do norte, nordeste e sudeste, do sul, centro oeste De todo o Brasil (Canaã dos Carajás, [s.d.], s.p.).

Antes do PGC, nos anos 80, Canaã tinha como sua base econômica a agropecuária. O município foi, de 1988 a 1994, um assentamento agrário pertencente a Parauapebas, ao qual integrou-se por aproximadamente seis anos. Em 5 de outubro de 1994, Canaã conquistou sua emancipação.

Como município, Canaã é muito novo, tendo apenas 31 anos. Quando ainda era denominado CEDERE II, sua base econômica era de base agropecuária, voltada à produção de arroz, feijão e leite, além da criação de gado para corte. Com a descoberta de jazidas minerais em seu território, começa um forte fluxo migratório para a cidade – trabalhadores que vão à região para implantação das minas.

O Mina Sossego foi a primeira a ser construída; apesar de ter sido descoberta em 1997, sua construção começou em 2002 e a unidade entrou em operação em 2004. “O empreendimento é formado por dois corpos minerais, denominados Sossego e Sequeirinho” (IBRAM, 2014). O processo de extração de cobre da mina era realizado a céu aberto e, dado início às atividades minerárias, o município passou a registrar um crescimento populacional acelerado. Como pode ser observado na tabela abaixo, em um intervalo de 10 anos, Canaã não somente cresceu em número de habitantes, como também se urbanizou por meio dos investimentos minerários e processos migratórios.

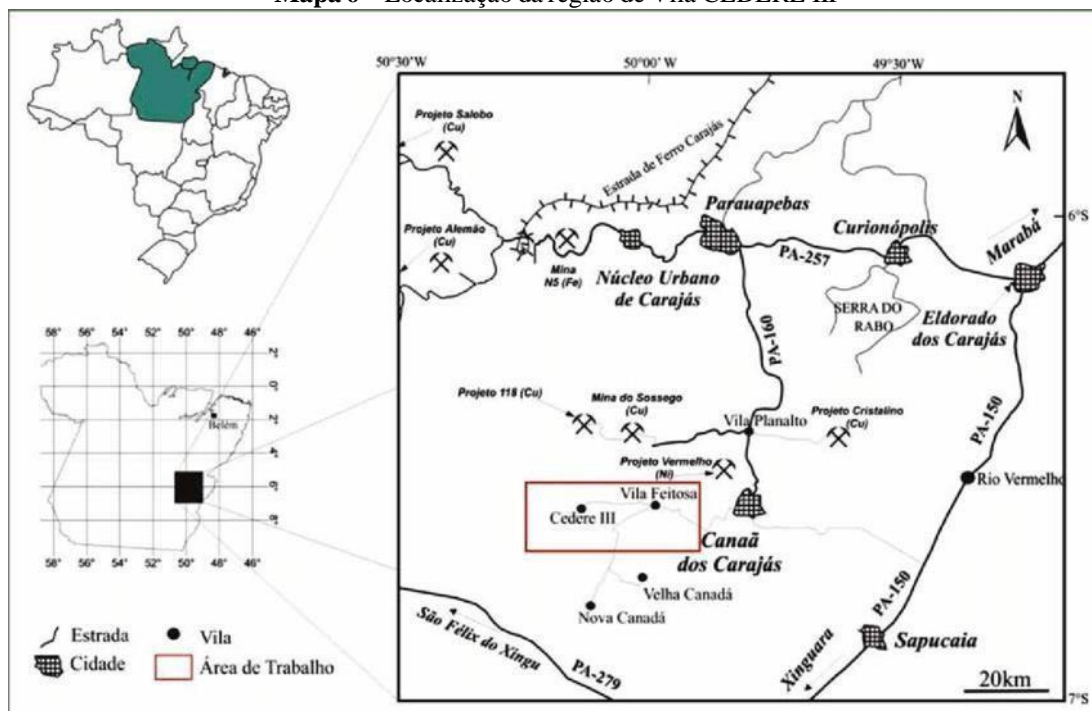
Tabela 2 – População urbana e rural de Canaã dos Carajás - PA (2000-2022)

POPULAÇÃO URBANA E RURAL DE CANAÃ DOS CARAJÁS - PA (2000-2022)			
ANO	RURAL	URBANA	TOTAL
2000	6.998	3.924	10.992
2007	5.604	18.153	23.757
2010	5.989	20.727	26.776
2020*	-	-	38.103
2022*	-	-	77.079

Fonte: Portal FADESP (Fundação Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa), 2013. *Os dados referentes às populações rural e urbana desses anos não foram disponibilizados pelo IBGE.

Segundo dos Santos, Rodrigues e da Cruz (2018, p. 129), “a maioria destas áreas adquiridas pela Vale se transformaram em latifúndios improdutivos enquanto a demanda por terra por trabalhadores rurais sem terra aumentou, a cidade cresceu e o campo encolheu”. Esse crescimento também significa uma urbanização da cidade e uma mudança drástica na base econômica do município.

Nesse contexto, o PGC estipulava a criação de cidades ao redor da Serra dos Carajás, com o objetivo de evitar conflitos. É a partir dessa diretriz que surgem os CEDERES, realizados pela GETAT, um órgão de caráter militar, sob coordenação do Coronel Antônio Lisboa. O assentamento teve início na PA-250 e foi dividido em CEDERE I, CEDERE II (núcleo que deu origem ao atual município de Canaã dos Carajás) e CEDERE III, hoje localizado dentro dos limites territoriais do município.

Mapa 6 – Localização da região de Vila CEDERE III

Fonte: Galarza (2017).

Os CEDERES integram o Assentamento Carajás, no qual, em 3 anos, 1.551 famílias foram assentadas. Até o ano de 1985, cerca de 816 famílias receberam o título da terra. No entanto, foi nesse mesmo ano que as atividades relacionadas ao assentamento se encerraram e o GETAT deixou de existir.

O Grupo Executivo surgiu, então, como um órgão de regularização da situação fundiária no norte de Goiás (atual Tocantins), no oeste do Maranhão e no sudeste paraense, assumindo a função do INCRA e vinculado à Secretaria de Segurança.

Os CEDERES tinham como base central a agricultura familiar, criando uma dinâmica social rural. Porém, mesmo que esses programas estimulassem a criação de pequenas propriedades para as produções agrícolas, a maior aposta era na criação de gado.

Essas unidades surgiram a partir desse contexto de reordenamento do espaço fundiário e do interesse em criar um cinturão de proteção às áreas de concessão minerária da CVRD (Companhia Vale do Rio Doce) (dos Santos; Rodrigues; da Cruz, 2018). O GETAT², com apoio da Vale, se estabelece na região como agente planejador e regularizador, constituindo-se como autoridade que exerceu (e ainda exerce) poder sobre esses espaços. Partindo da narrativa de vazio demográfico, a colonização da região trouxe consigo dinâmicas que agravaram os conflitos na região de Carajás, envolvendo grileiros, posseiros e empresários.

Os Centros Administrativos de Desenvolvimento Regional permitiram a migração de pessoas de variadas regiões para o território onde hoje se localiza Canaã dos Carajás (Carmo 2023). No âmbito do Projeto Assentamento Carajás estavam os três CEDERES: o CEDERE I (1983), hoje pertence ao município de Parauapebas; o CEDERE II (1982), se torna Canaã dos Carajás (sede municipal); e, por fim, CEDERE III (1985), Vila Ouro Verde, pertencente ao município de Canaã (42 km da sede municipal) (Carmo 2023).

É somente nos anos 80 que o município de Canaã, mais especificamente seu núcleo urbano, começa a ter sua ocupação consolidada de forma induzida, tanto pelo Estado quanto por agentes privados, justamente pelos projetos de ocupação da Amazônia. Uma das características centrais do município é como a divisão dos espaços e a dinâmica socioeconômica mantém ligação direta com as atividades minerais na região do sudeste paraense. Essas

² A partir do Decreto-Lei n.º 1.767, de 1º de fevereiro de 1980, surge o Grupo Executivo das Terras do Araguaia-Tocantins (GETAT) com o propósito de “de coordenar, promover e executar as medidas necessárias à regularização fundiária no Sudeste do Pará, Norte de Goiás e Oeste do Maranhão”, em conformidade com o artigo 1º do Decreto-Lei n.º 1.523, de 3 de fevereiro de 1977 (Brasil, 1980).

dinâmicas foram determinantes para que Canaã dos Carajás alcançasse um dos maiores PIBs do Estado do Pará.

Segundo os dados do IBGE ([s.d.]b), “em 2021, o PIB per capita era de R\$894.806,28. Na comparação com outros municípios do estado, ficava nas posições 1 de 144 entre os municípios do estado e na 2 de 5570 entre todos os municípios”. Canaã dos Carajás, constituiu-se, portanto, como uma miscelânea cultural marcada por influências goianas, mineiras e de tantos outros estados brasileiros, que, em conjunto, compõem a identidade local (Carmo, 2023).

A migração para o sudeste paraense Canaã, como demonstrado nos tópicos acima, são multifatoriais. Contudo, é correto afirmar que um dos principais vetores desse processo foi a atuação das empresas de mineração, principalmente da Vale S.A., que auxiliou na articulação do espaço desde os CEDERES. A criação do assentamento agrícola era de interesse da empresa, para que fosse mais bem viabilizado o megaempreendimento PGC.

Com a Resolução n.º 05, o Conselho Interministerial concede à Companhia Vale do Rio Doce o uso das terras nas adjacências das minas. Essas áreas correspondiam a aproximadamente “429 mil hectares, em resposta à submissão de estudos por parte do GETAT de anteprojetos de assentamentos sob os títulos Carajás I, Carajás II, Carajás III” (Fernandes, 2022). Isso significava que o citado Conselho Interministerial

observou que a maior parte das terras existentes na Serra dos Carajás e adjacências pertencia à União e se encontrava sob jurisdição do Getat, apontando para a necessidade de providências a fim de evitar-se a ocupação desordenada das áreas adjacentes, reservando-as para futura definição de seu aproveitamento econômico. Neste sentido, manifesta sua concordância para constituição de reserva nessas áreas, nas quais estaria também incluída a área destinada ao assentamento Carajás I, cuja gestão ficaria a cargo da Companhia, juntamente aos órgãos interessados, Getat e do então Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF). Sendo assim, não somente as áreas da província mineral, mas também suas adjacências estariam sob domínio da mineradora, de acordo com os interesses do citado Conselho Interministerial (Fernandes, 2022, p. 290).

Quando Canaã ainda era uma vila com base econômica na agropecuária familiar, as condições de vida e de mobilidade eram precárias, com o PIB estimado de 17 milhões de reais. A realidade começou a mudar com a implementação da Mina Sossego (mineração de cobre), localizada a 70 km de Carajás. Essa unidade incorpora os empreendimentos que compõem o Projeto Grande Carajás (PGC). A área de extração do minério de cobre fica em Canaã e sua operacionalização iniciou-se em 2004.

As lembranças que eu tenho é que a estrada era muito ruim, a gente passou muita dificuldade pra chegar. E era um povoado pequeno, sem recursos, só tinha um postinho de gasolina, um postinho médico, pra fazer o tratamento básico. Na ocasião

dava muita malária aqui. Era o que mais preocupava pra minha saúde aqui, era malária (Prefeitura de Canaã dos Carajás, 2024).

As dificuldades de locomoção, bem como o acesso precário à saúde, à educação, ao transporte, aos meios de comunicação e à energia elétrica, entre outros problemas de infraestrutura, provocaram deslocamentos dos assentados dos CEDERES para outras áreas. Dessa forma, é estimado que apenas 10% das famílias assentadas pela GETAT permaneceram nos lotes efetivos. A maioria dos moradores assentados venderam suas terras, tanto para fazendeiros quanto para outros camponeses (Cabral; Enríquez; Santos, 2011).

Ou seja, o assentamento não deu suporte suficiente para garantir a permanência das famílias. Com a venda das terras, o problema fundiário persistiu; é plausível afirmar que esses conflitos não só permanecem, como também se aprofundam a partir dos CEDERES.

Figura 7 – José Braga observa cidade que viu nascer e se tornar potência



Fonte: Prefeitura Canaã dos Carajás (2024). Imagem comemorativa dos 30 anos de Canaã dos Carajás.
Foto: Carol de Andrade.

Em 1996, a estrutura fundiária do município de Canaã dos Carajás caracterizava-se por um elevado nível de concentração, dado que 4% dos estabelecimentos detinham 74% da área – grandes fazendas e latifúndios empresariais (com mais de 5.000 ha), uma média de 42 estabelecimentos. Por outro lado, 92% dos estabelecimentos (com até 200 ha) detinham apenas 20,5% da área, refletindo um intenso processo de concentração fundiária no município (Cabral; Enríquez; Santos, 2011, p. 41).

Apesar de Canaã ter se urbanizado a partir dos empreendimentos minerários “indutores” do crescimento do corpo urbano da cidade (Lefebvre, 2001), esse processo também criou

intensos fluxos migratórios. O município tornou-se o segundo maior PIB do estado e apresentou um crescimento populacional notório: de 26.716 habitantes em 2010 para 77.079 em 2022, em apenas 12 anos, segundo o Censo do IBGE. No entanto, de acordo com o site da prefeitura (2024), as estimativas locais apontam que a cidade conta com quase 100 mil habitantes.

Mesmo diante desse elevado grau de urbanização, o município mantém uma zona rural ainda muito expressiva. Para além da zona urbana, Canaã dos Carajás é composta por algumas vilas e assentamentos (Carmo, 2023), formados majoritariamente por migrantes, como o próprio nome da Vila dos Imigrantes indica. Esses territórios dependem das dinâmicas minerárias para sua existência, a exemplo do acampamento Planalto Serra Dourada ou da vila do Racha Placa. Ainda que inseridas em um contexto rural, essas vilas dependem de empreendimentos minerários.

Essa dependência se manifesta tanto pelo fato de seus territórios estarem em disputa com a Vale, sob constante ameaça de expropriação, quanto pelos conflitos relacionados à qualidade de vida, como é o caso da vila Racha Placa e o acampamento Planalto Serra Dourada (este que surge em movimento de retorno às terras apropriadas pela Vale S.A., iniciado em 14 de julho de 2015) (dos Santos; Rodrigues; da Cruz, 2018).

Os moradores do Planalto alegam que a Vale se instalou em um território que não lhe pertencia, porque se tratava de terras do CEDERE, pertencentes à União; ou seja, a empresa conseguiu posse dessa terra ilegalmente.

E a gente, nós somos agricultores, nós sabe lidar com a terra. Sabe roçar, plantar, limpar e colher, criar, isso é que a gente sabe fazer. Então aqui a gente chegou a um ponto, se for pensar, nós vamos fazer o que? Só recessão, pra quem tem pouco estudo, tá acostumado na agricultura, trabalhar com a agricultura familiar. E aí o seguinte, alguns vai conseguir uma vaga de emprego, outros não tá conseguindo nada, como é que nos vamos sustentar nossos filhos? Essa é a pergunta, como é que nos vamos sustentar nossos filhos? O quê que nós vamos fazer? As terras do município foram todas comprada pela Vale, desmobilizou os agricultores, os criadores de animais, de gado que tinha, colono. Eles desmobilizaram tudo, comprou as terras tudo e deixou o município improdutivo. (...) Então, isso nos obrigou a gente olhar pro lado, pra frente, pra trás. Isso nos obrigou a nós ocupar essa área porque a gente também já sabia que a área, a maioria da área é da nação, é nossa, entendeu? Ela comprou, mas inclusive tem muitas áreas aí que ela não poderia nem ter comprado, porque era área de assentamento do INCRA e do GETAT, na época, e ela foi e comprou. Teve área que na realidade ela tomou conta de área da União. Muitas áreas no meio da área dela aí, que é área da União (Antônio, entrevista realizada dia 03 de setembro de 2016) (dos Santos; Rodrigues; da Cruz, 2018, p 128).

Figura 8 – Feira livre dos acampados na praça de Canaã dos Carajás



Fonte: dos Santos; Rodrigues; da Cruz (2018).

É a partir de contextos como este que uma das primeiras ocupações não indígenas da cidade ganhou o seu nome não oficial, pelo qual é amplamente reconhecida e sem que sua origem seja sequer questionada. O nome Racha Placa tem origem nos conflitos por terra da empresa com a vila, que se chama oficialmente Mozartínopolis. A denominação faz referência às placas de delimitação fundiária que foram rachadas como forma de protesto por parte dos moradores: a cada placa instalada pela Vale para sinalizar a posse, os moradores a rachavam.

Os empreendimentos minerários no local, além de forçarem os moradores a se deslocarem para outras regiões ou para área urbana de Canaã, acabam por conduzi-los à proletarização. “As populações rurais são constantemente ameaçadas de serem empurradas para a zona urbana, a procura de uma vida melhor na cidade, ou seja, a fim de proletarizar-se” (dos Santos; Rodrigues; da Cruz, 2018, p. 132). Os que permanecem têm sua qualidade de vida diminuída pelos barulhos que a extração de minério faz.

Conforme os depoimentos partilhados pelos moradores do Acampamento Planalto no artigo “Mineração e conflitos pela posse da terra em Canaã dos Carajás: O caso do Acampamento Planalto Serra Dourada” (2018), os ocupantes denunciam danos às suas casas,

como o surgimento de rachaduras, além da perturbação dos animais (o que impede as galinhas de chocar seus ovos) e de alagamentos em suas plantações.

Em contrapartida, os moradores das vilas também se veem dependentes das mineradoras. Isso ocorre, sobretudo, porque muitos jovens se proletarizam na empresa como forma de garantir a sobrevivência, uma vez que esse processo garante o contrato de mão de obra para trabalhar nas roças.

Para compensar a redução de braços à disposição do trabalho no lote, decorrente da pouca presença dos mais jovens nas atividades agrícolas, há possibilidade de aqueles membros que trabalham fora remeterem parte dos rendimentos auferidos para serem aplicados no campo (Monteiro; Teixeira, 2006, p. 05).

Dessa forma, é possível salientar que as vilas/acampamentos (regulares ou não) de Canaã se relacionam de maneira dependente com a empresa, assim como a área urbana do município. Enquanto a população urbana cresce exponencialmente ao empreendimento minerário, a população rural se encontra cada vez mais encurralada. Contudo, ambas experienciam a modificação do seu espaço e o crescimento das desigualdades decorrentes dos investimentos.

2.2 Reestruturação do espaço canaense

Canaã dos Carajás possui uma efervescência cultural significativa, tanto por se tratar de uma região amazônica quanto pela presença dos migrantes que chegam ao território, como o próprio hino municipal ressalta. Porém, a cidade, diferentemente de outras regiões do Pará, ainda é referenciada apenas como uma fornecedora de recursos naturais (mineração).

Seu rico solo orgulho aos teus filhos traz: o cobre, o níquel, o ouro e outros tesouros que sua terra jaz (bis). Gente heroica e brava, com luta desbrava um novo horizonte, vieram de todos os lados deixando o passado em terras distantes. Do norte, nordeste e sudeste, do sul, centro oeste, de todo o Brasil (Prefeitura Municipal de Canaã dos Carajás, [s.d.]).

Em oposição, o hino do Estado do Pará aciona outras simbologias formadoras da identidade paraense. Ele enfatiza aspectos que valorizam a natureza do estado como sua maior riqueza e diferencial: “Salve, ó terra de rios gigantes, D’Amazônia, princesa louçã! Tudo em ti são encantos vibrantes, desde a indústria à rudeza pagã. Salve, ó terra de rios gigantes, D’Amazônia, princesa louçã!” (Secretaria de Estado de Turismo do Governo do Pará, [s.d.]).

Dessa forma, no imaginário de Canaã, até mesmo em parâmetros simbólicos (Bourdieu, 1989), a cidade se atrela à mineração. O poder simbólico tem a capacidade de transfigurar a

força material em relações de sentido, ainda seguindo uma lógica de dominação. “É na correspondência de estrutura a estrutura que se realiza a função de dominação ideológica do discurso dominante, intermediário estruturado e estruturante que tende a impor a apreensão da ordem estabelecida como natura (ortodoxa)” (Bourdieu, 1989, p. 14).

O valor atribuído ao território canaense está comumente associado à extração de minério, conforme se observa em seu hino, no qual a migração aparece como mera consequência do neoeextrativismo. Em contraste, o Hino do Pará exalta a natureza não como recurso, mas como parte essencial da identidade paraense, a exemplo do trecho “O Pará quanto orgulha ser filho, De um colosso, tão belo, e tão forte” (Secretaria de Estado de Turismo do Governo do Pará, [s.d.]).

Há diversas identidades que formam Canaã dos Carajás. Embora a mineração seja um pilar identitário, o alto índice de migrações constitui a essência do município: a pluralidade de sujeitos que, por meio de seus deslocamentos, constroem a cidade e dividem os seus espaços (dos bairros da Vale S.A. - Jardim das Palmeiras e Jardim Europa), associados a migrantes sudestinos, ao ‘bairro dos Maranhenses’. Tais denominações demarcam o território que estes migrantes vieram, acionando suas identidades no próprio processo de fazer a cidade.

Ao analisar essa pixação encontrada na Rua Trindade, no centro da cidade, tornam-se evidentes os vínculos simbólicos de Minas Gerais com Canaã. O principal indutor da migração para o município é o processo de industrialização pelo qual Canaã passa, sendo um dos parâmetros centrais para os deslocamentos (espontâneos e compulsórios). A partir da articulação desses dois fatores fulcrais, cria-se o processo de urbanização que vem sofrendo desde 2002. “A industrialização pressupõe a ruptura desse sistema urbano preexistente; ele implica a desestruturação das estruturas estabelecidas” (Lefebvre, 2001, p. 14).

Figura 9 – “BH + MG” nos muros de Canaã dos Carajás – PA



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Canaã dos Carajás passa por um processo de privatização dos seus espaços, inclusive daqueles considerados públicos, que são regidos pelo consumo. Um exemplo disso são os lagos, que têm principais pontos atrativos os bares e lanchonetes em seus arredores. Outro dos maiores exemplos são os balneários, que foram privatizados pela empresa Vale S.A.

As cachoeiras foram fechadas pela Vale e pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio). Os atrativos estão dentro do Parque Nacional dos Campos Ferruginosos, unidade de preservação ambiental que a Vale foi obrigada a criar como contrapartida ambiental pelos impactos do Projeto S11D (Gazeta Carajás, 2023).

Essas privatizações delimitam os usos dos espaços, restringindo-os às finalidades definidas pela mineradora. A Vale também cria espaços privados na educação e saúde, como o Centro Educacional Primeiro Mundo, colégio que atende desde a Educação Infantil até o Ensino Médio, e o Hospital Cinco de Outubro, ambos mantidos ou vinculados à empresa.

Há espaços públicos, como é o caso da Casa da Cultura, que foi criado pelo Instituto Cultural Vale para valorizar a cultura paraense e fornecer atividades culturais gratuitas à população cananese. Entretanto, a Casa localiza-se no bairro Jardins das Palmeiras que, por muito tempo, foi afastado das outras localidades. Apenas ano passado foi implementada a linha de ônibus no município, o que representou a realização de um sonho para muitos moradores, por facilitar o acesso à cidade, principalmente para quem reside em zonas rurais.

“Estou me sentindo muito feliz com o transporte público lançado hoje, muito feliz mesmo! Eu moro na VS-52 e, às vezes, quando venho de manhã para cá, consigo carona. Mas, quando volto, preciso pagar o mototáxi, que custa 25 reais. Ver o transporte coletivo se concretizar é um sonho”, comemorou a moradora da zona rural, Adriana Alves, sobre o lançamento do transporte coletivo realizado nesta quarta-feira (18) no hall do Centro Administrativo da Prefeitura de Canaã dos Carajás (Prefeitura Municipal de Canaã dos Carajás, 2025).

A partir da análise proposta por Henri Lefebvre em “O Direito à Cidade” (2001), pode-se notar que os espaços que antes eram concebidos socialmente como “obras” passam a se tornar “produtos”, já que é adicionado o lucro na questão. A cidade, gradualmente, transforma-se em um espaço de consumo, sendo remodelada para servir às necessidades de circulação de capital, de mão de obra e de consumo.

Nesse processo, a cidade deixa de ser coletiva e espontânea e começa a adquirir características de um planejamento produtivo e comercial. Dentro dessa lógica, todo espaço deve render lucros ou facilitar a circulação de riquezas.

A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é o valor de troca. O uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro). (Lefebvre, 2001, p. 12).

Canaã, assim como outras cidades, segundo Henri Lefebvre (2001), é um espaço de disputa e controvérsias, justamente porque a realidade urbana constitui um campo de encontros e trocas, mas também um palco de confrontos e relações conflitantes que tornam sensíveis as contradições da sociedade.

No espaço urbano, também coexistem identidades latentes. Segundo Stuart Hall (2000, p. 104), “a identidade é um desses conceitos que operam ‘sob rasura’, no intervalo entre a inversão e a emergência: uma ideia que não pode ser pensada da forma antiga, mas sem a qual certas questões-chave não podem ser sequer pensadas”. Ao compreender o conceito de forma não cristalizada e permeada por relações de poder, a noção de identidade sob rasura torna-se

fundamental para entender o pertencimento canaense, formado a partir da migração e mineração, permeado por assimetrias.

Em contraste com o “naturalismo” dessa definição, a abordagem discursiva vê a identificação como uma construção, como um processo nunca completado – como sempre em “processo”. Ela não é nunca, completamente determinada – no sentido que se pode, sempre, “ganhá-la” ou perdê-la; no sentido que ela pode ser, sempre, sustentada ou abandonada. Embora tenha suas condições determinadas de existência, o que inclui os recursos materiais e simbólicos exigidos para sustentá-la, a identificação é, ao fim e ao cabo, condicional; ela está ao fim e ao cabo, alojada na contingência. Uma vez assegurada, ela não anulará a diferença (Hall, 2000, p. 10).

Entender as identidades como múltiplas é fundamental para reconhecer o papel dos migrantes na produção dos espaços, para além do seu processo de urbanização induzido pela industrialização. A própria denominação da cidade remete a esse fluxo: a “Terra Prometida” foi o sonho ou refúgio de muitos migrantes e o destino final de muitos deslocados compulsórios.

É importante levar em consideração que boa parte daqueles que vivem em Canaã não é natural da cidade, tendo em vista que o município possui apenas 31 anos de idade. As identidades que criam e remodelam Canaã são feitas por sujeitos vindos, principalmente, do Maranhão, Tocantins, Goiás e Minas Gerais.

A população não natural dos municípios (ou seja, aquela nascida fora dos respectivos municípios de referencia) chega a mais da metade da população moradora da região. Isso é díspar e novamente Canaã dos Carajás e Parauapebas apresentam os valores mais acentuados, com mais de 70% da população nascida em outro município (Craice; Souza, 2018, p. 08).

Outro marcador importante para entender o município, por meio das migrações, são os padrões de consumo, visto que boa parte do que é vendido em lojas e supermercados é proveniente de São Paulo, Goiás, Minas Gerais e Tocantins (Craice; Souza, 2012). Carla Craice e Marcos Felipe Sudré Souza (2018) também são responsáveis pela formulação de uma categoria que considero de suma importância para a apreensão dos tipos de migrações que ocorrem em Canaã: o migrante “aventureiro” e o migrante de “mão de obra qualificada”.

De forma simplificada, os migrantes de mão de obra qualificada são aqueles que se deslocam para Canaã já contratados ou transferidos por empresas minerárias, como a Vale S.A., entre outras empresas do setor ou terceirizadas pela própria Vale. Esse tipo de migração conta com maior suporte, incluindo transporte de mudança e acesso à escola particular para os seus filhos. Por outro lado, os ‘aventureiros’ se deslocam em busca de oportunidades e não contam com os mesmos suportes, principalmente aqueles que chegaram ao município logo nos seus primeiros *booms* de migração devido à mineração, em 2002.

Esses tipos de migrações tendem a definir os locais que essas pessoas irão ocupar na jovem cidade. Quando a migração ocorre na condição de mão de obra qualificada, é mais provável que o migrante vá morar no Jardim das Palmeiras ou na AMEC, dentro do Jardim Europa. Por isso, afirmo que a migração dos trabalhadores da Vale, majoritariamente oriundos do Sudeste, atua na modificação e criação de espaços e dinâmicas territoriais.

Apesar das contribuições de Carla Craice e Marcos Souza serem fundamentais para a compreensão do espaço canaense, por nos demonstrarem que o tipo de migração realizada determina o seu espaço na cidade e por ressaltarem a importância da migração mineira para a formação das identidades, os pesquisadores não se propõem a discutir uma questão que considero central: nem todo deslocamento pode ser considerado como migração.

Alfredo Wagner Berno Almeida (1996), por sua vez, propõe uma reflexão crítica sobre o tema ao questionar a utilização da terminologia “migrante”, utilizando o termo “refugiados” para se referir àqueles que se deslocam compulsoriamente. Essa distinção é fundamental para problematizar os deslocamentos associados à mineração no sudeste paraense.

Até que ponto o deslocamento dos trabalhadores da mineração para o Pará ocorre exclusivamente pela busca de melhores vagas de emprego? E em que medida esse fluxo não está relacionado às dinâmicas de dependência criadas pelas empresas, que produzem deslocamentos em massa ao estruturarem economias locais dependentes do extrativismo? Nesse sentido, será que essas migrações estão, de fato, vinculadas ao âmbito da escolha ou associadas ao esgotamento dos territórios promovido pelos empreendimentos mineradores?

A maioria dos migrantes categorizados por Carla Craice e Marcos Souza como “aventureiros” passaram por um forte processo de deslocamento compulsório, no qual Canaã não representa a sua primeira opção. Os deslocados passam por um processo de desterritorialização na busca pelo sonho do progresso/desenvolvimento, como é o caso de muitos migrantes nordestinos e de outras regiões direcionados a territórios amazônicos a partir dos incentivos migratórios. Contudo, enfrentam diversas dificuldades em permanecer em Canaã dos Carajás, sobretudo em razão do alto custo de vida.

Muitos daqueles que estão em Canaã passaram anteriormente por tentativas de enriquecimento por intermédio do garimpo, como é o caso da minha família. A exploração de recursos na região, como o garimpo de ouro em Serra Pelada entre 1980 e 1983, foi fundamental para a criação do município de Curionópolis, que se tornou núcleo de apoio para os garimpeiros. Com o fechamento da mina, muitos desses migrantes, que fizeram da cidade um lar temporário, esvaíram-se, passando a explorar outras cidades do sudeste paraense (Craice, Souza, 2012).

Nas situações sociais ora privilegiadas o elemento invariante remete a aparelhos de poder específicos, quais sejam, agências chamadas de “desenvolvimento” que acionam mecanismos coercitivos, impondo aos demais o cumprimento de seus desígnios, invariavelmente apresentados como obras necessárias ao “progresso e à modernização” para melhorar as condições de vida da sociedade como um “todo” (Almeida, 1996, p. 30).

A ideologia da modernização legitima o deslocamento compulsório de muitas populações em nome de um suposto progresso global. Em sua análise, Alfredo Wagner (1996) demonstra como o discurso do progresso/modernização é utilizado para mascarar as violências físicas sofridas por diversos grupos, enfatizando como essas práticas autoritárias agravam relações de desigualdade, resultando em danos sociais permanentes.

A apropriação corporativa do espaço urbano transforma a cidade real (Sassen, 2015). Embora as mineradoras sejam oriundas de diversas regiões e até de outros países, elas funcionam de maneira homogênea em suas lógicas e práticas. Esse funcionamento substitui o sujeito formado por múltiplas experiências culturais e interpessoais por um tema corporativo global que, em vez de incorporar a diversidade em suas narrativas, expulsa pessoas e suas pluralidades culturais.

Mas hoje, em vez de um espaço para incluir pessoas de várias experiências e culturas, nossas cidades globais estão expulsando pessoas e diversidades. Os novos proprietários, muitas vezes em sua maioria habitantes a tempo parcial, são muito internacionais, mas isso não significa que eles representam muitas culturas e tradições diversas. Eles são incrivelmente homogêneos, não importa o quão diverso seus países de nascimento e idiomas. Este processamento de tanta diferença através de um projeto corporativo global complexo é em si uma capacidade admirável, mas apenas se forem alocados para uma melhor utilização. Este não é o “sujeito urbano” que nossas grandes cidades mistas têm produzido historicamente. Este é acima de tudo um tema global “*corporate*” (Sassen, 2015, p. 176).

A escala de ‘compra corporativa’ das cidades é tamanha que gera expulsões que se tornam deslocamentos compulsórios (Almeida, 2009), empurrando a condição urbana para o extremo e inviabilizando a migração de retorno, pois aquilo que é familiar não é mais possível.

O conceito de expulsão é direto e forte. Ele nos obriga a levar muito a sério um pouco do que está acontecendo. Se nós simplesmente falarmos “oh, há um pouco mais de tudo isso” parece que estaremos ainda sobre um terreno familiar e tudo será gerenciável. Eu quero algo mais brutal como palavra para descrever o que está acontecendo. Uma das questões que me guiaram com o livro é que a linguagem de *mais* [grifos de Sassen] desigualdade, *mais* pobreza, *mais* prisões, *mais* destruição ambiental, e assim por diante, é insuficiente para marcar a proliferação de condições extremas. É por isso que defendo que, em algum momento, estamos lidando com expulsões, e não simplesmente mais uma coisa ruim, mas uma ruptura radical. Estamos entrando em terreno desconhecido (*unifamiliar*) que é como eu os quero para pensar em uma escala acima de desastres de todos os tipos que estão enfrentando (Sassen, 2015, p. 174).

Ambos os autores apreendem os processos que ocorrem em cidades industrializadas como geradores de deslocamentos compulsórios e de expulsões sistemáticas dos territórios. Quem chega ao município, principalmente os migrantes “aventureiros”, muitas vezes não tiveram outra escolha senão a mudança de território, passando por sucessivos deslocamentos até sua chegada a Canaã dos Carajás. No entanto, a região não é uma promessa cumprida para grande parte desses sujeitos, muitos menos para comunidades como a Racha Placa, que foi obrigada a se deslocar para a implementação do CEDERE.

2.3 Canaã dos Carajás: a cidade da promessa

A geopolítica na Amazônia é marcada por políticas de desenvolvimento que, como foi visto nesta dissertação, visam à integração da região a sistemas econômicos amplos, utilizando critérios de eficiência econômica definidos pelo Estado. Logo, sua ocupação não é espontânea, correspondendo a uma série de ações deliberadas do governo brasileiro para alterar a estrutura territorial. A transformação da região em uma fronteira econômica facilita a penetração do capital, valoriza financeiramente a terra e impulsiona a agricultura, tendendo ao monopólio fundiário que, por muitas vezes, conta com o subsídio de incentivo público (Becker, 1982).

Uma consequência central e prevista desse processo é a atração de mão de obra para atuar na região, sem que esses trabalhadores recebam a posse da terra, garantindo, assim, força de trabalho disponível para as grandes empresas (Becker, 1982). Dessa forma, a globalização transforma a natureza em capital estratégico.

Observa-se um processo de mercantilização da natureza. Elementos da natureza estão se transformando em mercadorias fictícias, usando a expressão de Karl Polanyi, em seu livro *A grande transformação*. Fictícias por quê? Porque elas não foram produzidas para venda no mercado – o ar, a água, a biodiversidade. Mas, no entanto, através desta ficção são gerados mercados reais e isto se deu, como Polanyi mostra, no início da industrialização, quando terra, dinheiro e trabalho foram transformados em mercadorias fictícias, gerando mercados reais (Becker, 2005, p. 77).

A exploração de territórios amazônicos e a consequente mercantilização da natureza acarretam problemas de cunho ambiental e social. Esse é o caso da exploração de minério no sudeste paraense, que incide tanto sobre a natureza quanto sobre o trabalhador, por meio de empregos precarizados, ainda legitimados pelo discurso do progresso. Em territórios marcados pela mineração, como Canaã dos Carajás, é possível notar o aprofundamento das desigualdades.

A mercantilização da natureza e a inserção de grandes corporações na região amazônica brasileira reorganizam o território, alterando dinâmicas de trabalho e os usos da natureza,

gerando impactos nas comunidades locais em função do capital internacional. Os investimentos massivos em projetos industriais na Amazônia iniciaram-se na década de 70 e, desde então, vêm atuando como poderosos agentes que transformam ou desestruturam as ordens sociais e ambientais para possibilitar a instalação de uma nova lógica econômica no espaço.

Embora melhore a produtividade, um dos resultados desses mecanismos é a geração de uma nova dimensão do "desemprego estrutural". A terceirização como prática incentivada sobretudo pelas grandes empresas, inclusive as do Programa Grande Carajás, insere-se nesse processo de globalização provocado pela intensificação da concorrência capitalista. A questão é saber se essa industrialização na Amazônia pode ser compreendida pelas mesmas dimensões que a associaram com o desenvolvimento, em outros países ou regiões. A nosso ver, impõe-se construir de outra maneira a problemática da industrialização e condições metodológicas de sua compreensão, que não descarte o conjunto das relações de trabalho - assalariadas ou não - reveladoras dos custos sociais locais da implantação desses empreendimentos (Castro, 1995, p. 92).

Segundo Edna Castro (1995), para que ocorra a reestruturação do espaço a fim de comportar grandes empreendimentos, como é o caso do Programa Grande Carajás, é necessária a ocupação de vastos espaços de território, o que gera a expulsão daqueles que já moravam nessas terras, a exemplo dos camponeses da vila Racha Placa. Nesse processo, há também a perda do controle dos recursos naturais.

Nesses espaços amazônicos, ocorre a criação de “espaços vazios”, articulada entre empresas e o estado brasileiro, com o objetivo de justificar a exploração e povoamento desses territórios, expulsando os habitantes antigos nesse processo de decisão.

Inaugura-se com a chegada de grandes projetos na Amazônia - particularmente promovido por empreendimentos hidrelétricos e minerais, - a prática do cadastramento das populações residentes nas áreas pretendidas pelas empresas, com um discurso que pressupõe que sua propriedade está sendo ameaçada pelas populações (Castro, 1995, p. 315).

Essa invisibilização das comunidades que já moravam no sudeste paraense justifica a implementação dos megaempreendimentos minerais presentes no território. É também introduzido uma racionalidade técnica e industrial que redesenha a Amazônia como uma “fronteira industrial”. Novas infraestruturas, como a Transamazônica, a Ferrovia (EFC) e o núcleo urbano de Carajás, criam novas ondas de deslocamento e novos núcleos de poder (Castro, 1995).

Com a intensa mobilização de mão de obra para a região, os fluxos migratórios se intensificaram, resultando na expansão do assalariamento, no crescimento do mercado informal e na precarização das cidades e vilas aos arredores dos megaempreendimentos. Empresas como a Vale implementam, de forma autoritária, sistemas de gestão modernos, que controlam não só

o trabalho, como também a vida privada e o acesso ao espaço urbano, como os bairros da Vale e o Complexo Urbano de Carajás.

Ao relacionar a análise de Edna à realidade canaense, observa-se que, nesses espaços, também emergem diversas formas de resistência dos grupos atingidos. É o caso dos moradores do Racha Placa, que empreendem um processo de migração de retorno às suas terras. A partir dessa retomada, forjam-se novas identidades políticas na região, inserindo dinâmicas distintas.

Investimentos minerários como o PGC exercem uma influência profunda e multifacetada sobre o território urbano amazônico, como já foi dito neste estudo. A instalação desses grandes projetos atraiu um contingente populacional em busca de melhores condições de vida, resultando no crescimento e surgimento de núcleos urbanos conhecidos como cidades mineradoras no sudeste paraense, a exemplo de Canaã dos Carajás.

A organização econômica do território da mineração, realizada pelos grandes grupos econômicos, acaba por projetar nesses espaços problemas na ordem social, uma vez que a migração pela busca de empregos nesses projetos e por melhores condições de vida leva muitas pessoas a locais que não foram projetados para recebê-las. Apenas para citar um dos problemas que os grandes empreendimentos atraem quando selecionam determinados territórios como ponto para sua implantação (Palheta da Silva, 2013, p. 24).

Essa urbanização exacerbada fragmenta territórios, como é o caso de Marabá. A partir de 1988, o município passa por um processo de fragmentação do seu território, dando origem a diversos municípios, como Canaã dos Carajás, Parauapebas, Curionópolis, Eldorado dos Carajás e Água Azul do Norte.

Pelos dados do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM, 2011), Parauapebas – uma das principais cidades do Sudeste Paraense – é o principal município em arrecadação da Contribuição Financeira pela Exploração dos Recursos Minerais (CFEM), os chamados royalties da mineração. A criação da cidade de Parauapebas se deu em razão dos grandes projetos minerais, como o Projeto Ferro Carajás (PFC), e pelos processos produzidos por este grande projeto (Palheta da Silva, 2013, p. 28).

As novas configurações territoriais são criadas para atender demandas internacionais. Essa conexão entre o sudeste paraense e as escalas globais, materializada na geografia da mineração, reorganiza o território para facilitar a exportação de matéria-prima, fazendo com que o mercado externo se sobreponha às necessidades da comunidade local.

Podemos ver a força da globalização econômica modificando as relações territoriais e a pressão dos grandes grupos econômicos modificando a economia local, conectando o território às diferentes escalas, em conflito com diferentes interesses e com as formas de gestão territorial (Palheta da Silva, 2013, p. 25).

A presença de mineradoras como a Vale estabelece uma relação de poder na qual as estratégias corporativas influenciam a gestão pública. Apesar das grandes arrecadações fiscais geradas pelos empreendimentos, a riqueza é distribuída de forma desigual, gerando embates entre atores sociais.

A exploração mineral, ligada à concentração fundiária e aos conflitos de empresas com populações locais, resulta em reassentamentos compulsórios e um processo de urbanização forçada. As áreas que crescem em volta desses polos industriais se expandem de maneira desordenada, com precariedade habitacional e falta de saneamento básico (Almeida, 1993).

De um lado houve aumento da riqueza produzida nestes municípios, gerando um rápido crescimento econômico e, por outro, setores populacionais continuaram excluídos dos ganhos econômicos alcançados, sendo vistos em vários contextos como barreiras para o chamado “desenvolvimento” (Silva; Sousa, 2022, p. 235-236).

Há também o apagamento daqueles que já habitavam o território (comunidades tradicionais, povos indígenas e camponeses), como é o caso da comunidade rural Mozartinópolis, que vivia no espaço que hoje se encontra Canaã dos Carajás. Esse processo é descrito por Wagner Almeida (1993) como Guerra dos Mapas, na qual o Estado e sua representação técnica servem para legitimar a expropriação territorial em prol de grandes empreendimentos de exploração mineral.

O Programa Grande Carajás (PGC) é o eixo central da articulação que redefine a Amazônia, transformando-a em um espaço voltado à exploração mineral. Instituído oficialmente em 24 de novembro de 1980, por meio do Decreto-Lei n.º 1.813, o programa abrangia cerca de 11% do território brasileiro, englobando os estados do Pará, Maranhão e Tocantins. Os territórios selecionados foram baseados em critérios administrativos, financeiros e fiscais, que viabilizariam o empreendimento.

Delimitam um espaço supostamente homogêneo, instituído para fins administrativos, financeiros e fiscais. O estoque territorial considerado necessário a um grande programa oficial é, assim, produto de uma imposição. O ato jurídico, mais que configurar a área decretada, legaliza o arbitrário desta base cartográfica, que não é explicável por fatores físicos como clima e relevo (Almeida, 1993, p. 14).

O programa funciona como um guarda-chuva, abrigando empresas mineradoras, siderúrgicas e de reflorestamento, sendo o eixo central que subordina diversas atividades econômicas à lógica mineral e articula o espaço de maneira estratégica. As áreas que acompanham a linha ferroviária da EFC são organizadas segundo essa mesma racionalidade, produzindo, com igual intensidade, uma identidade baseada na mineração. Essa visão

tecnocrática ignora todas outras identidades pré-existentes, ao passo que a exploração mineral é disposta como uma atividade compatível com a proteção ecológica, em oposição à atividade garimpeira (Almeida, 1993).

Em suma, o PGC, assim como outros grandes projetos empresariais na Amazônia, apaga a existência de populações locais, uma vez que o planejamento oficial facilita a supressão das identidades em função da expansão territorial. A reorganização dos territórios amazônicos em prol de empreendimentos extrativistas, em cidades amazônicas como Canaã dos Carajás, evidencia que, mesmo com a riqueza gerada pela extração mineral, persistem precariedades estruturais, as quais se manifestam de forma mais gritante nas zonas rurais do município.

O fluxo migratório intensificado pelos grandes empreendimentos minerários pressiona a infraestrutura urbana, criando uma segregação socioespacial na qual elevados PIBs, como o caso de Canaã, não se traduzem em qualidade de vida. Isso é evidenciado pelos dados fornecidos pelo CadÚnico, no artigo “As condições de moradia das famílias pobres em Canaã dos Carajás, uma cidade mineral da Amazônia”, que demonstram a disparidade de moradia entre a zona urbana e rural do município.

Do total das famílias cadastradas e que concederam resposta para a pergunta, observa-se que na zona urbana (71,8%), uma parcela significativa das famílias está em moradias permanentes (71,5%) e apenas 0,3% em domicílios improvisados. Nos domicílios rurais a situação é mais equilibrada, com 15,6% das famílias vivendo em domicílios permanentes e 12,5%, em improvisados, de um total de 28,1%. Existem, portanto, mais famílias na zona urbana vivendo em domicílios próprios adequados para moradia do que na zona rural (Silva; Sousa, 2022, p. 237-238).

Mesmo com a existência da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM), que pode mitigar efeitos negativos pontuais, esses recursos não possuem capacidade resolutória para enfrentar problemas estruturais de desigualdade e exclusão social. Isso também se reflete nas políticas habitacionais do município, que, de forma geral, não alteram a dinâmica de expropriação de renda nem as dificuldades históricas de acesso à terra na região (Silva; Sousa, 2022). De maneira resumida, a mineração acelera de forma drástica a economia local; entretanto, mas não provê estrutura social e urbanística equalitária.

CAPÍTULO 3 – DO SUDESTE DO BRASIL AO SUDESTE PARAENSE



3.1 MG-PA: pensando Canaã por meio das rotas migratórias

De forma geral, os estudos sobre Canaã dos Carajás se concentram em temas diversos. Contudo, a maioria deles é orientada a partir da perspectiva das migrações nordestinas, empreendimentos minerários e da urbanização da região, compreendida a partir desses dois fatores combinados. Em contraste, a concepção adotada nesta pesquisa busca dar enfoque à migração mineira para a jovem cidade amazônica.

As indagações que levam à escrita desta dissertação permeiam inquietações oriundas do fato de eu ter passado parte da minha infância e juventude na jovem cidade, convivendo com um grupo de amigos diverso e cíclico, que permanecia no município até que os seus pais fossem transferidos ou demitidos da empresa mineradora Vale S.A. Desde cedo, tive muitos amigos de Minas Gerais: Itabirito, Itabira, Belo Horizonte e Montes Claros, e é justamente devido a esse contato que decido ‘jogar’ minha nota pelo SISU (Sistema de Seleção Unificada) e realizar a minha graduação na UNIMONTES (Universidade Estadual de Montes Claros).

O meu contato, desde nova, com amigos mineiros e minha mudança, aos 18 anos, para Montes Claros-MG foram acompanhados de diversos questionamentos sobre a minha chegada em Minas Gerais: *“o que você veio fazer aqui?”*, *“Nossa, você tá longe de casa, né, menina!”* *“Como que você sabia que Montes Claros existia?”*. Essas perguntas me fizeram racionalizar como algo tão comum a mim podia ser tão diferente para outros? Em resposta, eu sempre dizia que tinha muitos amigos de Minas Gerais e que foi por isso que vim.

Um dos meus colegas, embora tenha nascido em Tocantins, tinha a avó montes-clarense, o que o fez mudar para Montes Claros aos 17 anos para terminar o Ensino Médio e prestar cursinho para medicina. Como crescemos juntos, ele sabia do meu desejo de fazer faculdade de Ciências Sociais e, por isso, vim prestar o curso na UNIMONTES.

A ideia de sair de Canaã era, de forma geral, muito difundida, principalmente entre aqueles que, como eu, tinham familiares migrantes e que queriam fazer faculdade. A mudança era certa; a grande pergunta era: para onde? Tocantins? Belém-PA? Marabá-PA? Goiânia-GO? Maranhão? No meu caso, como no de muitos, foi Minas Gerais. Assim, nos espalhamos: eu em Montes Claros, alguns em Belo Horizonte, outros em Uberlândia.

Alguns de nós estão retornando a Canaã, trabalhando em empresas mineradoras; outros, tentando concurso público no município ou até mesmo fazendo faculdade. Nossa relação com Canaã mudou completamente. Já eu, decidi continuar em Montes Claros para dar prosseguimento à minha carreira acadêmica.

Mudar-me para Minas Gerais e adentrar os estudos migratórios fizeram com que minhas inquietações aumentassem. Nas buscas bibliográficas, sempre foi notório que os estudos sobre deslocamentos se concentravam majoritariamente no Norte e no Nordeste, enquanto a migração mineira para Canaã, quando referenciada, recebia pouca atenção, não sendo reconhecida em sua devida importância para a formação do município.

Em minha infância, era comum que meus amigos próximos viajassem a Belo Horizonte ou ao interior de Minas Gerais para visitar familiares, retornando com sotaques carregados; por consequência, a minha própria fala transitava entre essas influências.

As escolas em que estudei, como Itakyra, Futuro e Equipe, eram todas fornecidas pela Vale S.A. Essas instituições tinham a obrigação de abrir vagas para todos os alunos no município; entretanto, priorizava a admissão de filhos de trabalhadores da empresa. Justamente por esse convívio, sempre estive familiarizada com o Estado de Minas Gerais. Porém, em minhas leituras sobre Canaã, não encontrava a minha realidade vivenciada no município. Sim, a empresa Vale reestrutura o município, criando bairros, escolas e dinâmicas que favorecem os seus trabalhadores, mas quem são esses trabalhadores? E como eles estão dispostos pela cidade?

Este capítulo, então, foi dedicado a evidenciar a concretude da trajetória migratória estudada nesta dissertação. Para isso, tive acesso a obituários e às rotas de voos que aterrissavam em Carajás-PA, a fim de comprovar que de fato há mineiros rumo a Canaã. Os obituários subsidiaram a elaboração de tabelas comparativas, visando uma melhor compreensão do fluxo. A intenção ao mobilizar essas informações, tanto na análise documental quanto nas entrevistas no aeroporto, é identificar a rota, e não necessariamente seu grau de fixação.

3.2 Aeroporto de Carajás: identificando rotas de viagem

Em uma conversa com o meu orientador, Rômulo Barbosa, decidimos que seria interessante pesquisar a rota mineira para Canaã por meio dos voos para Carajás, que ocorrem três vezes ao dia, todos os dias da semana. Isso se justifica pelo fato da Vale S.A. possuir voos fretados de Minas a Carajás, o que fornece indícios de que esse é um itinerário de viagem importante para a empresa.

As entrevistas realizadas no Aeroporto de Carajás, que serviram de base para a elaboração deste subtópico, foram realizadas no dia 21 de outubro de 2025. Tratou-se de entrevistas de curta duração com viajantes de dois voos do trecho Confins (MG)–Carajás (PA), ocorridos no mesmo dia.

Adiante, relato minhas observações durante a estadia no núcleo urbano de Carajás, onde fica localizado o aeroporto.

Figura 10 – Núcleo Urbano de Carajás



Fonte: Acervo pessoal (2025).

No dia 20 de outubro de 2025, chego a Carajás. É possível notar como a *Company Town* é organizada e projetada para se assemelhar ao modelo suburbano norte-americano. Conversando com a família que me hospedou no núcleo, fui informada de que o acesso ao aeroporto exige a apresentação de um crachá de residente; somente assim eu poderia subir a Serra e realizar as entrevistas. O uso de QR Codes e do cartão de morador de um dos integrantes da casa deram acesso tanto à saída da Serra quanto ao aeroporto.

Até então, nunca tinha conhecido o núcleo; os meus únicos contatos anteriores tinham sido quando criança, para visitar o zoológico que, na época, era o único da região. A vila era

dedicada apenas à moradia dos trabalhadores da Vale S.A., seus familiares e visitantes. Já aqueles que prestam serviços no comércio do núcleo, por exemplo, não vivem na localidade, sendo obrigados a realizar o trajeto de subida e descida da serra diariamente para trabalhar.

A primeira tentativa de realizar as entrevistas, no dia 20, não foi bem-sucedida, porque o Aeroporto de Carajás (CKS) passou a exigir a presença dos viajantes duas horas antes do voo, e não apenas uma, como era costume. Chegamos uma hora antes, mas todos os viajantes já estavam na sala de embarque e fui informada sobre as novas regras. Dessa forma, descemos para o núcleo habitacional de Carajás e voltamos no dia seguinte, 21 de outubro, para que eu pudesse realizar as entrevistas.

No dia 21, três horas antes do embarque, a meta era conseguir entrevistar no mínimo dez pessoas; ao todo, foram entrevistadas dezenove. As perguntas precisaram ser feitas de forma rápida e direta, nas duas saídas do aeroporto. O primeiro voo era da rota Confins-MG a Carajás-PA, pela linha aérea Azul. Nele, foram entrevistadas oito pessoas: três homens de meia-idade vindos de São Paulo a trabalho em Ourilândia do Norte, e um homem e uma mulher belorizontinos, a serviço da empresa Geotecnia e Hidrotecnia, para operações de mineração seguras e sustentáveis (BVP).

Concederam entrevista também quatro homens vindos de locais diversos (Alagoas-AL, Bahia-BA, Rio de Janeiro-RJ e Canadá), todos a trabalho em empresas minerárias. Dois desses homens prestavam serviço para a empresa mineradora Vale S.A.

Entre um voo e outro fui parada por um segurança patrimonial, que me abordou na intenção de averiguar o propósito de minhas perguntas, suspeitando que eu estivesse realizando pesquisa para alguma empresa mineradora. Expliquei que se tratava de uma pesquisa para minha dissertação de mestrado pela UNIMONTES.

A partir dos dados coletados, foram formuladas dois quadros, cada um correspondendo a um voo: o primeiro, referente ao voo da Azul com destino a Carajás; o segundo, ao voo da Gol, com aterrissagem em Carajás às 12h52.

Quadro 1 – Perfil dos entrevistados no Aeroporto de Carajás (21 de outubro)

Nº	Sexo	Cidade/Estado ou país de origem	Local de trabalho/destino	Atividade/Vínculo profissional
3	Homem	São Paulo (SP)	Ourilândia do Norte – PA	Empresa ligada à mineração
1	Homem	Belo Horizonte (MG)	Canaã dos Carajás (PA)	BVP
1	Mulher	Belo Horizonte (MG)	Canaã dos Carajás (PA)	BVP
1	Homem	Rio de Janeiro (RJ)	Carajás – PA	VALE S. A
1	Homem	Bahia (BA)	Região de Carajás – PA	Empresa Mineração Tucumã
1	Homem	Alagoas (AL)	Região de Carajás – PA	VALE S. A

Fonte: Pesquisa de Campo (21 out. 2024).

Em ambas as entrevistas, foram realizadas perguntas sobre a cidade de origem dessas pessoas, o destino de sua viagem, a motivação dos deslocamentos e a duração prevista de sua estadia.

Devido à pressa do momento, muitos passageiros se recusaram a colaborar; contudo, foi possível anotar a maioria das respostas de maneira objetiva em meu caderno pessoal. Logo após cada interação, eu complementava as anotações com impressões sobre o desenrolar do diálogo.

Embora a maioria dos interlocutores demonstrasse estar apressada e receosa, alguns aceitaram participar, como no relato que apresento a seguir na íntegra:

(Abordo dois homens. Ambos estão em movimento)

Entrevistadora: Bom dia, vocês poderiam responder algumas perguntas para minha pesquisa de dissertação?

Entrevistada 1: É sobre o quê?

Entrevistadora: Sobre rotas migratórias para Canaã dos Carajás e como elas se relacionam com empreendimentos minerários.

(Eles afirmam com a cabeça)

Entrevistadora: Posso prosseguir com a entrevista?

(Novamente balançam a cabeça de forma afirmativa)

Entrevistadora: São perguntas rápidas. Vocês são de onde?

Entrevistado 2: De Belo Horizonte.

Entrevistadora: Vocês vão para onde?

Entrevistado 2: Para Canaã, mas vamos ficar por pouco tempo.

Entrevistadora: Quanto tempo?

Entrevistado 2: Umas três semanas.

Entrevistadora: É a primeira vez que vocês vêm para a região?

Entrevistado 2: Não, já viemos algumas vezes a trabalho.

Entrevistadora: Vocês trabalham para alguma empresa?

Entrevistado 2: Sim, BVP.

Entrevistado 2: É uma empresa de engenharia.

Entrevistadora: Vocês são engenheiros?

Entrevistado 2: Sim.

Entrevistadora: Essa empresa trabalha com alguma empresa minerária?

Entrevistado 2: Sim, pra Vale.

(Os entrevistados começam a mexer no celular)

Entrevistadora: Muito obrigada, gente.

(A entrevista é encerrada).

As demais entrevistas seguiram no mesmo tom, em que não me davam muita vazão para diálogos mais extensos e aprofundados, justamente pela falta de tempo, já que, em sua maioria, já estavam a caminho das vans, ônibus ou de outros funcionários que vieram recepcioná-los.

Em um segundo momento, onze pessoas foram entrevistadas. Em diálogo com duas delas, me revelaram que não era a primeira vez que se destinavam à região de Carajás, e que essas viagens se tornavam estadias de até seis meses.

(Abordo dois homens. Ambos estão em movimento)

Entrevistadora: Posso fazer algumas perguntas? É pra minha pesquisa, sobre migração e mineração.

(Eles não param de caminhar, mas diminuem o ritmo. Apenas um deles responde pelos dois, enquanto o outro continua mexendo no celular)

Entrevistadora: De onde vocês são?

Entrevistado 1: Eu sou de Alagoas e ele do Rio de Janeiro.

Entrevistadora: Vocês estão indo para onde?

Entrevistado 1: Canaã.

(Param de caminhar)

Entrevistadora: A trabalho?

Entrevistado 1: Sim, mas eu vou vir morar aqui.

Entrevistadora: É a primeira vez que vocês vêm a Canaã?

Entrevistado 1: Não.

Entrevistado 1: A gente vem aqui pelo menos de seis em seis meses.

Entrevistadora: Vocês vieram trabalhar para alguma empresa?

Entrevistado 1: Sim, pela Vale.

(O outro homem se aproxima, puxa o colega e diz que já tem que ir embora)

Entrevistadora: Obrigada.

(Entrevista encerrada).

Quadro 2 – Perfil dos entrevistados no Aeroporto de Carajás (21 de outubro)

Nº	Sexo	Origem	Destino	Motivo da viagem	Empresa / Vínculo
1	Homem	Belo Horizonte (MG)	Parauapebas (PA)	Trabalho	Empresa de Engenharia
1	Homem	Não informado	Parauapebas (PA)	Trabalho	Empresa VIP
1	Homem	Belo Horizonte (MG)	Parauapebas (PA)	Trabalho	Empresa VIP
1	Homem	Belo Horizonte (MG)	Canaã dos Carajás (PA)	Trabalho	Empresa APIA
1	Homem	Belo Horizonte (MG)	Parauapebas (PA)	Trabalho	Vale S.A.
2	Homem/ Mulher	Não informado	Parauapebas (PA)	Visita à família	Destino Parauapebas
1	Homem	Belo Horizonte	Canaã dos Carajás (PA)	Trabalho	Vale S.A.
1	Homem	Belo Horizonte	Canaã dos Carajás (PA)	Trabalho	Vale S.A.
1	Homem	Belo Horizonte	Canaã dos Carajás (PA)	Trabalho	Vale S.A.
1	Homem	Belo Horizonte	Canaã dos Carajás (PA)	Retorno de viagem a trabalho	Vale S.A.

Fonte: Pesquisa de Campo, Aeroporto de Carajás (21 out. 2024).

Das dezenove pessoas entrevistadas, sete prestavam serviços para a Vale S.A., oito estavam no aeroporto com destino a Canaã dos Carajás, e apenas duas eram mulheres. Em frente ao aeroporto, foi notado um ônibus com os dizeres “JLS – Júlio Simões Logística”, empresa terceirizada pela Vale S.A., indo buscar alguns viajantes com destino a Parauapebas e Canaã dos Carajás.

Após as entrevistas no Aeroporto de Carajás, retornei à residência onde estava hospedada e fui bombardeada de perguntas acerca da recepção dos entrevistados e sua disposição em colaborar. Todos demonstravam receio de que os viajantes se recusassem a me responder, o que, de fato, ocorreu em alguns casos. As pessoas que me receberam no núcleo de Carajás não eram sudestinas e, a todo momento, revelavam a ansiedade de trabalhar na Vale e de estarem morando no núcleo, relatando como se sentiam descolocados com os seus vizinhos.

A visão desses sujeitos sobre Minas Gerais e os demais estados do Sudeste, assim como a de diversos colegas com os quais convivi, perpassa a atuação das empresas mineradoras. Essas corporações são vistas como agentes que exercem diversas violências simbólicas, inviabilizando outros tipos de identidades presentes no território canaense e no Sudeste paraense como um todo.

São poucos os acionamentos, ao longo de Carajás, que fazem referência a outros estados além do mineiro. As casas são repletas de bandeiras do Cruzeiro ou do Galo, enquanto são raros os ornamentos referentes ao Paysandu, Águia do Marabá ou Remo, times paraenses de grande relevância para a região. Caminhando pelo bairro inteiro, foi possível encontrar apenas um ornamento alusivo ao Paysandu, que hoje é o maior time do Norte do país.

O núcleo de Carajás é inserido no alto da Serra com proteções para impedir que onças entrem e causem acidentes como em momentos anteriores, entretanto a trilhas que podem ser acessadas. Há dessa forma um acesso controlado a natureza que cerca o núcleo. Mesmo estando no meio da floresta, tendo contato com alguns animais o núcleo é urbanizado, contando com a linha de fastfood Bobs, clube, cinema e um refeitório, algumas das lanchonetes/restaurantes presentes no núcleo são estabelecimentos existentes em Canaã ou Parauapebas com cardápios adaptados (menores).

Na Serra não é permitida entrada de animais, já que cachorros domésticos podem cruzar com cachorros selvagens, não é permitido também a entrada de plantas por parte dos moradores para plantio nas suas casas, já que em ambos os casos inserir novos animais ou plantas na floresta, pode gerar danos a fauna da região, sendo essa uma das medidas paliativas afim de diminuir o impacto que a exploração de mineiro tem na floresta. As casas presentes no núcleo contêm três quartos e um quintal com área de churrasqueira e uma garagem para um carro, existem no núcleo um controle de entrada e saída muito rígido, com câmeras espalhadas na entrada/ saída, só permitida com o QR code de morador.

Alguém sem vínculo com a empresa vale para entrar no núcleo precisa ser autorizado por algum morador caso se trate de uma estadia maior, ou declarar o seu motivo de entrada, visitar o zoológico, aeroporto, transferência medica (etc..) e quantidade de tempo que pretende ficar. A sensação de estar no núcleo foi de imersão em uma lógica de cidade/trabalho, já que as possibilidades de lazer são restritas e monitoradas onde as descidas para Parauapebas são avisadas pelos Qr Codes.

Apesar de estar no meio da floresta amazônica as percepções que tive estando no núcleo e a sua distancia com o meio vivido e mesmo com as tentativas de acionamentos a natureza e

aqueles que se relacionam com elas com as ruas com nomes indígenas o modo de vida da company town se aproxima de uma realidade norte-americana muito mais que uma cidade amazônica.

Em outro momento, no final desse mesmo ano, resolvi voltar para Canaã dos Carajás para visitar minha mãe. Em vez de realizar o meu trajeto típico, que seria um voo de Montes Claros-MG (com conexão em Belo Horizonte MG) até Carajás (Parauapebas-PA), peguei um ônibus até BH e um voo direto da cidade para Carajás. Mesmo atrasada, consegui, de maneira mais informal dessa vez, conversar com alguns viajantes sobre seus destinos e a finalidade de suas viagens. Apenas uma dessas pessoas era nortista; as outras três eram de Minas Gerais.

Nesse retorno à cidade na qual vivi a vida inteira, observei, durante o despacho de bagagem, uma fila menor, sinalizada por uma placa indicando corresponder aos passageiros que utilizariam o transporte fornecido pela GOL, com mesmo destino.

Figura 11 – Placa Aerovale



Fonte: Acervo pessoal (2025).

Quando eu chego a Carajás, consigo tirar uma última foto no núcleo; o voo após o meu tinha como destino Confins, pela empresa aérea GOL.

Figura 12 – Voos saídos de Carajás

TIME	AIRLINE	FLIGHT	CITY	ESTIMATED	STATUS
13:10	Azul	AD 4800	BELÉM	13:10	BOARDING
14:45	GOL	G3 1955	CONFINS / BH	14:45	SCHEDULED
15:25	Azul	2F 5110	OURILÂNDIA	15:25	SCHEDULED
15:30	Azul	2F 5108	OURILÂNDIA	15:30	SCHEDULED

WI-FI GRÁTIS
 Conecte-se à rede
 AEROPORTO-WIFI-GRATIS.AENA.
 pelo QR-Code

23°C
 31° / 22°
 15/12/2025
 Parauapebas, BR
 Nevoeiro leve
 55%

Fonte: Acervo pessoal (2025).

As fotos, juntamente com as percepções que tive durante minha estadia em Carajás e os dados coletados por meio das entrevistas, buscam demonstrar, de maneira subjetiva e objetiva, que as rotas de viagem existem, são frequentes e como a migração sudestina, atrelada à mineração, influencia e impacta os locais em que se instalam, como o núcleo urbano de Carajás.

Esses processos também afetam outras identidades formadoras da região, havendo percepções variadas daqueles vindos de Minas Gerais. A visão que se tem sobre o Estado está intrinsecamente atrelada à imagem da empresa Vale S.A. e à forma como ela é vista pelos moradores da região sudeste do Pará ou até mesmo por aqueles que trabalham na empresa, mas não se sentem associados a ela, justamente por serem de regiões diferentes.

3.3 Pesquisa documental e as rotas migratórias mineiras

A utilização dos obituários como parte da metodologia surgiu como forma de compreender, ainda que parcialmente, a dimensão da rota de maneira objetiva, já que esses documentos no Brasil permitem o acesso a informações referentes à naturalidade. Tanto os registros paroquiais quanto civis permitem resgatar dados sobre a naturalidade e mobilidade de indivíduos que, muitas vezes, não aparecem em estatísticas oficiais, revelando padrões socioculturais relevantes. Dessa forma, constituem fontes de suma importância para a compreensão de migrações internas, ao preencher as lacunas nesse campo de estudo.

Os registros configuram-se como fontes democráticas justamente por incluírem os setores da sociedade: homens, mulheres, pobres, ricos, pessoas radicalizadas e pessoas brancas, muitos deles migrantes (Bassanezi, 2009). Além disso, possibilitam a reconstrução de identificação de origens, evidenciando a naturalidade e os locais de residência dessas pessoas, nos permitindo identificar as movimentações das populações, principalmente quando se trata de fluxos internos. A partir desses cruzamentos de dados, é possível compor características dos movimentos migratórios.

A partir de tais registros pode ser visualizada com bastante clareza a movimentação espacial das populações, assim como a sazonalidade dos eventos vitais, as taxas de natalidade, nupcialidade, mortalidade, que refletem costumes, tradições, mentalidade religiosa, atividades econômicas, condições climáticas, sanitárias e biológicas. Ainda permitem conhecer aspectos diversos da vida do migrante vis a vis aos nativos da terra hospedeira e àqueles que permaneceram na terra de origem (Bassanezi, 2011, p. 100).

O obituário, como registro vital, denominação atribuída a documentos desse tipo, funciona como uma pequena coordenada que permite entender como esses migrantes se encaixam no território, auxiliando na compreensão do cenário total das movimentações em direção ao município amazônico. Os registros de momentos vitais, como nascimento/batismo, casamento e óbito, abrangem toda a população (Bassanezi, 2009).

A seguir, apresentam-se algumas tabelas de cunho comparativo referentes aos óbitos por ano de ocorrência e por região, no período de 2010 a 2024; à comparação entre obituários de pessoas de naturalidade mineira e de outras regiões do Sudeste; e, por fim, a uma tabela que estabelece um paralelo entre as regiões Sudeste, Norte e Nordeste.

Os números apresentados nas tabelas abaixo consideram o recorte “ignorado” ou “exterior”. O uso do asterisco indica a ausência de identificação, uma vez que os dados estão pulverizados, dificultando seu acesso por região. Assim, o número total de obituários no recorte temporal escolhido corresponde a 2.492 óbitos (dado bruto).

Os dados foram solicitados à Secretaria de Saúde de Canaã dos Carajás e posteriormente refinados por mim. Inicialmente, foram solicitados obituários de todas as regiões, com um recorte temporal ampliado entre anos 2000 e 2024; entretanto, os dados anteriores a 2010 não continham informações referentes à naturalidade das pessoas falecidas no município. Por isso, não foram utilizados para a elaboração desta dissertação.

Tabela 3 – Óbitos em Canaã por UF e Ano (2010–2024)

Região (UF)	2010-2013	2014-2017	2018-2021	2022-2024	TOTAL
Pará (PA)	114	196	398	358	1.066
Maranhão (MA)	88	158	332	291	869
Tocantins (TO)	16	28	58	55	157
Piauí (PI)	11	18	44	48	121
Goiás (GO)	6	12	19	24	61
Minas Gerais (MG)	6	10	18	25	59
Ceará (CE)	4	7	13	24	48
Outras Regiões	10	20	16	69	115
TOTAL POR PERÍODO	255	449	898	894	2.496

Fonte: Elaboração própria (2025), com base em dados da Secretaria Municipal de Saúde de Canaã dos Carajás (2025).

Na tabela acima, é possível dimensionar a magnitude das rotas no período de 2010 a 2024. Observa-se que, mesmo não sendo a rota mais expressiva, ela se mantém constante no território paraense ao longo dos anos. A tabela contempla apenas os obituários incluídos no recorte temporal escolhido; por isso, há a categoria “outras regiões”, que também abrange outras regiões do Sul do país.

Além disso, os dados evidenciaram um crescimento exponencial no número de obituários ao longo dos períodos analisados. Destaca-se, entre 2018 e 2021, um aumento abrupto, observado a partir de 2018, ano subsequente à instalação do empreendimento minerário S11D.

Vale destacar que muitos funcionários de empresas mineradoras, em caso de doença, são transferidos para suas regiões de origem para que busquem tratamento em hospitais de sua confiança ou até mesmo que possam falecer de forma tranquila com suas famílias. Outra causalidade são as transferências comuns dos adoecidos para hospitais de maior porte na região, como os de Marabá, que dispõem de hospital regional e de exames mais complexos, atendendo melhor a população que está ou é de Canaã.

Diante disso, estima-se que o número real de migrantes provenientes de todas as regiões seja ainda maior do que o registrado nos dados analisados.

Tabela 4 – Óbitos em Canaã Minas Gerais X Sudeste (2010–2024)

Ano	Minas Gerais (MG)	São Paulo (SP)	Rio de Janeiro (RJ)	Espírito Santo (ES)	TOTAL SUDESTE
2010	1	0	0	0	1
2011	2	2	0	0	4
2012	2	0	1	0	3
2013	1	0	1	0	2
2014	2	2	0	0	4
2015	3	0	1	0	4
2016	3	2	0	0	5
2017	2	1	1	1	5
2018	4	0	0	0	4
2019	5	1	0	0	6
2020	4	2	0	0	6
2021	5	4	0	1	10
2022	8	4	0	1	13
2023	9	1	1	1	12
2024	8	2	1	0	11
TOTAL GERAL	59	21	6	4	90

Fonte: Elaboração própria (2025), com base em dados da Secretaria Municipal de Saúde de Canaã dos Carajás (2025).

A partir da tabela acima, torna-se evidente a disparidade das migrações entre Minas Gerais e o restante do Sudeste. Minas Gerais, em um contexto geral, destaca-se de forma expressiva em relação aos outros estados da região, apresentando mais que o dobro de registros em comparação ao segundo colocado, São Paulo.

Esse dado indica que a rota, principalmente se comparada às demais regiões do Sudeste, se destaca e se mantém constante em todos os anos avaliados, estando presente no território canaense desde 2010, período a partir do qual passam a existir registros de obituários que informam a naturalidade.

Abaixo, apresento uma tabela focada nos estados que mais aparecem nos registros das fontes, baseada nos dados consolidados (2010-2013 e 2024) e nos destaques do período pulverizado:

Tabela 5 – Óbitos ocorridos em Canaã dos Carajás segundo naturalidade e período

Estado (UF)	2010–2013 (Total)	2010–2024 (Destaques)	2022/2024 (Listados)
Pará (PA)	114	355 óbitos de naturais de Canaã	358
Maranhão (MA)	88	869 óbitos de naturais do Maranhão	291
Minas Gerais (MG)	06	Presença em todos os anos	25
Goiás (GO)	06	Presença em todos os anos	24

Nota: Os destaques qualitativos referem-se aos padrões de recorrência e à origem territorial dos óbitos no período analisado. Detalhamento Adicional: Principais Estados (Recortes Identificados).

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados da Secretaria Municipal de Saúde de Canaã dos Carajás (2025).

Mesmo que de forma parcial, os dados fornecidos pela Secretaria oferecem uma amostragem factual da rota migratória entre Minas Gerais e Canaã dos Carajás, nos mostrando

que essa rota existe e é constante com o passar dos anos. Os dados provenientes das entrevistas e dos obituários forneceram informações valiosas para a elaboração desta pesquisa, especialmente considerando que as estatísticas oficiais, muitas vezes, não conseguem contemplar o foco específico da investigação.

As tabelas foram refinadas para melhor compreender a formação do município, destacando as rotas mais recorrentes e possibilitando comparações que auxiliam na apreensão de movimentações frequentemente despercebidas por registros oficiais. Os dados coletados por meio das entrevistas captam os deslocamentos e sua associação com empreendimentos minerários e, algumas conversas realizadas fora do roteiro formal de entrevistas, surgiram indícios de que os deslocamentos sazonais podem vir a se tornar fixos.

Ademais, foi possível notar que atualmente Canaã possui um perfil populacional majoritariamente migrante. Os naturais da cidade correspondem apenas 14,2% do total dos obituários, com 355 óbitos, enquanto os migrantes correspondem a 85,8% do total de óbitos. Esse cenário caracteriza uma migração recente, na qual a vasta maioria da população de Canaã corresponde a outros estados do país ou outras regiões do Pará.

A migração para o município ocorre por eixos. O mais latente é o eixo Nordeste-Norte, no qual o fluxo de pessoas com destino a Canaã é massivo, com 869 registros, representando 35% da força migratória. Somam-se a esse fluxo os estados do Piauí (121) e do Ceará (48), evidenciando a latente presença da identidade nordestina na região.

Há também um segundo eixo, definido pela proximidade inter-regional, que corresponde aos fluxos dentro do Estado do Pará (711 registros), demonstrando uma migração de curta e média distância.

E, por último, o eixo mineral (MG/GO). A migração proveniente desses dois estados caracteriza-se como técnica, composta por mão de obra especializada, e está conectada à história de mineração existente em ambas as regiões.

Tabela 6 – Óbitos de migrantes

Período	Óbitos de Migrantes	% do Total do Período
2010 - 2014	288	84,4%
2015 - 2019	579	85,6%
2020 - 2024	1.274	86,1%

Fonte: Elaboração própria (2025), com base em dados da Secretaria Municipal de Saúde de Canaã dos Carajás (2025).

A relação entre a cidade e os fluxos migratórios não somente não diminuiu com o tempo, como o contrário se mostra verdadeiro: o número de migrantes que chegam e, eventualmente, falecem na cidade cresce proporcionalmente à expansão de projetos de mineração. Canaã dos

Carajás apresenta um perfil demográfico de fronteira econômica, atuando como uma espécie de imã populacional, fato reforçado pela constatação de que apenas 14% dos registros correspondem a naturais do município.

A migração mineira para Canaã dos Carajás revela uma conexão histórica entre dois grandes polos minerários: o Quadrilátero Ferrífero (MG) e a Província Mineral de Carajás (PA). Esse fluxo é marcado pela transferência de tecnologia e mão de obra especializada, sendo que muitos desses migrantes já possuíam experiência prévia em mineração.

Quadro 3 – Obituários por polo regional

Polo Regional	Municípios Incluídos	Óbitos Acumulados	Possível Perfil do Fluxo Migratório
Polo Administrativo	Belo Horizonte, Contagem	8	Gestão, engenharia e administração de projetos.
Vale do Aço	Ipatinga, Coronel Fabriciano, Timóteo, João Monlevade	7	Especialistas em metalurgia e grandes estruturas.
Polo Tradicional de Mineração	Itabira, Belo Vale	3	Mão de obra com experiência direta em extração de ferro.
Leste Mineiro	Gov. Valadares, Teófilo Otoni, Mantena	7	Fluxo histórico de trabalhadores para novas fronteiras.
Outros Municípios	Diversas cidades (30+ municípios)	34	Migração dispersa (comércio, serviços e agricultura).
TOTAL MG		59	

Fonte: Elaboração própria (2025), com base em dados da Secretaria Municipal de Saúde de Canaã dos Carajás (2025).

A migração mineira é bastante pulverizada, mas concentra-se em polos industriais específicos, como Belo Horizonte, Governador Valadares e as cidades do Vale do Aço (Ipatinga e Coronel Fabriciano). Os dados indicam, ainda, que a migração mineira se acentuou nos últimos anos: entre 2010 e 2017, a média de óbitos mineiros em Canaã dos Carajás era 2,6 por ano, enquanto no período de 2018 a 2024 essa média sobe para 5,4 anuais.

Este aumento sugere que o fluxo migratório do Estado para Canaã se intensificou à medida que o município consolidava projetos, como o S11D, atraindo não apenas trabalhadores temporários, mas também migrantes que estabeleceram residência fixa. A migração mineira assume, assim, papel central na conformação da identidade de Canaã, agregando culturalmente para o território e estando profundamente ligada à presença de mineradoras na região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ser do Norte é ter parte com a floresta ser dos deuses e da mata seguidor, compreender que o calor é bom pra festa (Nelson Chaves).

Com a finalização deste estudo, foi possível adentrar nos reflexos que a migração mineira a Canaã dos Carajás, associada à mineração, produziram na organização, e também na desorganização do corpo urbano e rural do município. Trata-se de uma jovem cidade, com apenas 31 anos, que possui um índice de urbanização acelerada e elevado fluxo migratório, ambos relacionados ao extrativismo, historicamente presente não apenas na cidade e no sudeste paraense, mas na região Norte como um todo.

Esses processos inserem a Amazônia na condição de recurso natural e de economia de fronteira, a partir de um discurso que preza pelo “progresso e desenvolvimento” que, historicamente, invisibiliza as populações amazônicas por meio da criação simbólica de “espaços vazios”. Tal narrativa atua como justificativa para a exploração do território e espoliação do trabalhador, tanto os locais quanto os que migram com a promessa de melhoria das condições de vida.

A cidade, conhecida como a “capital do minério” e a “cidade do trabalho”, foi planejada prioritariamente para atender às demandas das empresas mineradoras, ignorando a diversidade cultural em que foi formada, com distintas origens que criaram o território para além de um ambiente corporativo propício à extração.

Nesse sentido, Canaã também é migrante, constituída material e simbolicamente por aqueles que a constroem cotidianamente, e Minas Gerais faz parte desse fluxo, que tende a aumentar com o passar dos anos, conforme evidenciado pela análise dos obituários. A articulação dos territórios amazônicos, em suas diversas realidades e possibilidades, permanece marcada por processos exploratórios das suas gentes e natureza.

A análise combinada dos obituários e das entrevistas possibilitou dimensionar, ainda que de maneira parcial, as rotas migratórias para o município e compreender como esses deslocamentos reconfiguraram, e continuam a reconfigurar, os espaços urbanos e sociais de Canaã dos Carajás. Foi possível identificar que o trajeto Minas Gerais–Canaã constitui uma rota constante e em crescimento exponencial há pelo menos quatorze anos. Levando em consideração a idade do município (31 anos), é viável afirmar que esta é uma rota de suma importância para compreender a realidade canaense.

As entrevistas realizadas no aeroporto reforçam essa constatação ao evidenciarem, em tempo real, os fluxos de viagens que possuem grande potencial de se tornarem migrações

sazonais ou permanentes. A breve estadia em Parauapebas (Carajás) também foi interessante para a apreensão, mesmo que ainda introdutória às dinâmicas do núcleo.

Principalmente após as pequenas entrevistas realizadas no aeroporto que nos demonstra em tempo real os fluxos de viagens que podem potencialmente se tornarem migrações sazonais e migrações consolidadas para o município. A estadia em Parauapebas (Carajás) foi também interessante para a apreensão mesmo que ainda introdutória as dinâmicas do núcleo. A existência de três voos diários para BH, como mostrado no site da empresa AENA Brasil (que administra o aeroporto do núcleo) o um fluxo intenso para a sub-região de Carajás, no site é possível ver também voos de Belo Horizonte para Ourilândia do Norte onde a Vale possui investimentos minerários.

É possível também conferir os voos que partem e chegam no aeroporto de Carajás, que reforça a lógica migratória presente no sudeste paraense, o aeroporto conta com três partidas e chegadas diárias para Carajás, há também registros de partidas e chegadas de Ourilândia do Norte, o que reforça a lógica de uma mobilidade induzida por empreendimentos minerários. (AENA BRASIL, 2025). Atrelando com os dados de mortalidade mineira no município, indica que muitos dos 59 falecimentos de naturais de Minas Gerais no território faziam parte dessa ponte aérea vinculada a mineração.

Os registros de mobilidade regional com partidas e chegada de Carajás para Ourilândia do Norte, se correlacionam também com a circulação de Projetos minerais do Pará. Assim a existência de voos diretos e frequentes para o sudeste (em especial MG), é justificada, por que, essa regiões apesar de se encontrarem distantes estão ligadas por mega empreendimentos minerários de empresas como a Vale S.A, desta maneira o aeroporto de Carajás se torna um importante aeroporto de conexão entre grandes centros estratégico (Ourilândia do Norte/PA, São Luís/MA, Belém/PA, Belo Horizonte/MG) que viabilizam a mineração na região paraense.

Encerro esta dissertação com diversos questionamentos e possibilidades de análise que poderão ser aprofundados em trabalhos futuros. Pesquisar sobre Canaã dos Carajás e o sudeste paraense como um todo fez com que eu revisitasse as realidades que vivi, desnaturalizasse e estranhasse a vida nessas cidades; foi também compreender que existiram planos que previam a urbanização e precarização das jovens cidades amazônicas nas quais cresci.

Canaã, tal como se apresenta hoje, é resultado de um plano urbanístico de empresas como a Vale S.A., que fizeram do município uma reserva de recursos e o tornaram economicamente dependente, deslocando compulsoriamente populações já preexistentes no território e realocando-as sem investimento em estrutura. Isso ocorreu, por exemplo, com

aqueles que foram alocados para o então CEDERE, em busca do desenvolvimento prometido desde o Grão-Pará.

O progresso prometido à região, de fato, se concretizou, mas não para quem vive o Pará; esse desenvolvimento beneficiou sobretudo as elites locais e o capital estrangeiro, sem atender aos trabalhadores deslocados para a região nem às necessidades da própria população regional.

Hoje, Canaã possui sua identidade reduzida a uma cidade mineradora e rica, mas, antes da cidade do minério, existiram diversas outras cidades e vilas que ainda estão dentro dela e fazem parte de sua história. Essas memórias, em grande medida, foram apagadas, restando nos registros oficiais apenas o mito do assentamento CEDERE, que veio a se tornar a ‘cidade prometida que jorra mel’, abundante justamente por causa de sua riqueza mineral.

Na prática, esse modelo gerou e agravou a desigualdade dos municípios, criando bolsões de pobreza, *company towns*, especulação imobiliária e crescimento exacerbado do corpo urbano da cidade, gerando problemas na distribuição de água e luz, aprofundamento das disputas por terra na região e, por consequência, aumento dos latifúndios. Os trabalhos prometidos à região, historicamente, eram precarizados e temporários.

É importante lembrar que, desde o começo desta pesquisa, enfatizo que a região paraense passa por ciclos extrativistas, sendo a mineração um deles. Apesar da migração ser, muitas vezes, um produto da mineração, essa associação é mais complexa do que se imagina, uma vez que muitos migrantes também foram expulsos de seus territórios ou encantados com a possibilidade de melhoria de vida, inclusive por meio de transferências (situação recorrente na região e frequentemente mencionada nos dizeres locais). Esses discursos referem-se àqueles que “vieram com a cara e com a coragem”, sem aporte familiar, apoio de empresa ou trabalho previamente garantido, como é o caso da minha mãe.

Nesse contexto, Canaã foi uma promessa cumprida para vários desses migrantes, como é o caso da minha família, que teve a vida transformada pelas oportunidades encontradas na cidade; todavia, esse não é o caso da maioria em Canaã. A cidade se estrutura de forma desigual, com espaços para poucos e, até os dias atuais, regidos pelo consumo, mesmo com as medidas mitigadoras realizadas pela prefeitura.

Dessa maneira, nem todos possuem a possibilidade de experienciar o espaço urbano, já que empresas minerárias operam para que apenas alguns tenham direito à cidade. Canaã segue os passos de outros centros do sudeste paraense, como Parauapebas-PA ou Marabá, municípios maiores e mais antigos que passaram por processos de exploração semelhantes aos vivenciados em Canaã dos Carajás.

REFERÊNCIAS

AEROFLAP. Vale contrata a Azul para fazer voos fretados da Pampulha (BH) para Carajás (PA). **Aeroflap**, 17 abr. 2023. Disponível em: <https://www.aeroflap.com.br/vale-contrata-a-azul-para-fazer-voos-fretados-da-pampulha-bh-para-carajas-pa>. Acesso em: 2 nov. 2025.

AENA BRASIL. *Aeroporto de Carajás – Parauapebas*. Aena Brasil, 2025. Disponível em: <https://www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-carajas/index.html>. Acesso em: 10 jan. 2026.

ALMEIDA, Alfredo Wagner. **Carajás: a guerra dos mapas**. Belém: Acervo ISA, 1993.

ALMEIDA, Alfredo Wagner. Refugiados do Desenvolvimento: os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização. **Travessia**, São Paulo, maio-agosto, 1996, p. 30-35. Disponível em: <https://travessia.emnuvens/travessia/view>. Acesso em: 11 dez. 2022.

AUTORIDADES em visita ao trecho concluído da ferrovia Madeira-Mamoré – 582. Fotografia. 1908. Acervo do Museu Paulista da USP. Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File.jpg>. Acesso em: 8 nov. 2025.

BACELLAR, Clarissa. Conheça Bico do Papagaio: região turística do Tocantins que faz fronteira com Maranhão e Pará. **Portal Amazônia**, 25 maio 2022. Disponível em: <https://portalamazonia.com/turismo/view>. Acesso em: 18 mai. 2025.

BASSANEZI, Maria Silvia. Os eventos vitais na reconstituição da história. In: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de. (orgs.) **O Historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009, p. 141-172.

BASSANEZI, Maria Silvia. Uma fonte para o estudo da migração e do migrante: os registros dos eventos vitais. **Idéias**, Campinas (SP), n. 2, nova série, p. 89-107, 1º sem. 2011. DOI: [10.20396/ideias.v2i1.8649332](https://doi.org/10.20396/ideias.v2i1.8649332). Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/view>. Acesso em: 12 jan. 2026.

BARBOSA, Rômulo Soares. Mineração no semiárido mineiro: neoextrativismo, atos de Estado, princípios de classificação e resistência de comunidades tradicionais. *Revista Cerrados*, Montes Claros, v. 22, n. 2, p. 354-378, jul./dez. 2024. DOI: 10.46551/rc24482692202431. Disponível em: <https://www.periodicos.unimontes.br/index.php/cerrados>. Acesso em: 13 jan. 2026.

BBC NEWS BRASIL. **Como árvore escondida na Amazônia levou Manaus e Belém ao auge — e à decadência**. 2023. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/view>. Acesso em: 3 jun. 2025.

BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia: a nova fronteira de recursos**. Rio de Janeiro, Zahar, 1982. 233 p.

BECKER, Bertha K. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 71–86, 2005. Disponível em: <https://revistas.usp.br/article/view/>. Acesso em: 10 dez. 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei n.º 1.767**. Cria grupo executivo para regularização fundiária no Sudeste do Pará, Norte de Goiás e Oeste do Maranhão, e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 1 fev. 1980. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/. Acesso em: 3 ago. 2025.

BRASIL ESCOLA. **Transamazônica**. [s.d]. Disponível em: <https://brasilescuela.uol.com.br/brasil/transamazonica.htm>. Acesso em: 5 jun. 2025.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Tradução de Fernando Tomaz. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989. 159 p. Disponível em: <https://www.uel.br>. Acesso em: 08 nov. 2025.

CABRAL, Eugênia Rosa; ENRÍQUEZ, Maria Amélia Rodrigues da Silva; SANTOS, Dalva Vasconcelos dos. Canaã dos Carajás: do leite ao cobre – transformações estruturais do município após a implantação de uma grande mina. In: FERNANDES, Francisco Rego Chaves; ENRÍQUEZ, Maria Amélia Rodrigues da Silva; ALAMINO, Renata de Carvalho Jimenez. (orgs.). **Recursos minerais & sustentabilidade territorial: grandes minas**. Rio de Janeiro: CETEM/MCTI, 2011. v. 1, p. 39–68. Disponível em: <https://mineralis.cetem.gov.br/handle/cetem/1162>. Acesso em: 4 ago. 2025.

CANAÃ DOS CARAJÁS (PA). **Canaã 30 anos**: de povoado camponês à potência econômica do Pará. Prefeitura Municipal. 4 out. 2024. Disponível em: <https://www.canaadocarajas.pa.gov.br/view>. Acesso em: 4 jun. 2025.

CANAÃ DOS CARAJÁS (PA). **Hino municipal**. Prefeitura Municipal, [s.d.]. Disponível em: <https://www.canaadocarajas.pa.gov.br/novo/hino-municipal/>. Acesso em: 11 jun. 2025.

CANAÃ DOS CARAJÁS (PA). **História**. Prefeitura Municipal, [s.d.]. Disponível em: <https://www.canaadocarajas.pa.gov.br/novo/historia/>. Acesso em: 11 jun. 2025.

CANAÃ DOS CARAJÁS. Secretaria Municipal de Saúde. Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM): óbitos ocorridos em Canaã segundo município de naturalidade (2010-2024). Canaã dos Carajás: SMS, 2025.

CANTAGALO, Michel. Os primeiros registros sobre a degradação socioambiental amazônica: a depressão amazônica pós primeiro ciclo da borracha (1920-1940) nos dados dos censos gerais brasileiros. **Revista Hipótese**, Bauru, v. 6, p. 127–152, 2020. ISSN: 2446-7154. Disponível em: <https://revistahipotese.editoraiberoamericana.com/view>. Acesso em: 09 nov. 2025.

CARMO, Ednalva Lima. A mineração e a produção do espaço urbano em Canaã dos Carajás-Pará. **Revista Tocantinense de Geografia**, Tocantis, v. 12, n. 28, p. 139-153, 2023. DOI: <https://doi.org/10.20873/rtg.v12i28.16834>.

CASTRO, Edna; MOURA, Edila A. F.; MAIA, Maria Lúcia Sá (org.). **Industrialização e grandes projetos**: desorganização e reorganização do espaço. Belém: Editora da Universidade Federal do Pará (UFPA), 1995.

CEDERE 2. [Foto de assentamento rural CEDERE II]. **Instagram**, 2025. Disponível em: https://www.instagram.com/cedere2_oficial/. Acesso em: 4 jun. 2025.

COMBATE RACISMO AMBIENTAL. **Massacre de Eldorado dos Carajás: reviver** o 17 de abril em defesa do território. 17 abr. 2020. Disponível em: <https://racismoambiental.net.br/2020/view>. Acesso em: 4 jun. 2025.

CRAICE, Carla; SOUZA, Marcos Felipe Sudré. **Entre minérios e rios: notas sobre urbanização, migração e consumo no Sudeste do Pará.** [S.l.]: Projeto UrbisAmazônia, 2012. 16 p. Trabalho desenvolvido no âmbito do Projeto UrbisAmazônia, financiado pelo Instituto Tecnológico Vale – Desenvolvimento Sustentável e Fundação de Ciência, Aplicações e Tecnologia Espaciais.

CRUZ, Adejard Gaia. Dois séculos de extrativismo e especialização primário-exportadora na Amazônia: uma análise comparada entre os ciclos da borracha e do minério de ferro. **Cadernos CEPEC**, Belém, v. 8, n. 1, p. 43–65, jun. 2019. ISSN 2238-118X. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/cepec/article/view/7764>. Acesso em: 7 nov. 2025.

DIOCESE DE MARABÁ. **Localização das paróquias da Diocese de Marabá.** 2022. Disponível em: <https://diocesedemaraba.com.br/catalogo-diocesano/>. Acesso em: 3 jun. 2025.

DOS SANTOS, Marcelo Melo; RODRIGUES, Rafael Lopes; DA CRUZ, Thiago Martins. Mineração e conflitos pela posse da terra em Canaã dos Carajás: o caso do acampamento Planalto Serra Dourada. **Revista de Extensão e Estudos Rurais**, v. 7, n. 2, p. 117-140, 2018.

FAPESPA – Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. **População total e estimativas populacionais, Pará e municípios – 2016 a 2020.** Belém: FAPESPA, 2020. Disponível em: <https://www.fapespa.pa.gov.br/sistemas/view>. Acesso em: 2 jun. 2025.

FAPESPA – Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas. **Tabela 1 – População, área territorial (km²) e densidade demográfica – 2021.** Região de Integração Carajás. Belém: FAPESPA, 2022. Disponível em: <https://fapespa.pa.gov.br/tabela>. Acesso em: 11 jun. 2025.

GALARZA, Marco Antonio. Neoproterozoic granitoids (2.73 – 2.74 Ga) intrusive and associated with the Pium Diopside Norite, Canaã dos Carajás, Carajás Province (PA). **Scientific Figure on ResearchGate**, 2017. Disponível em: <https://www.researchgate.net/figure>. Acesso em: 13 jun. 2025.

GAZETA CARAJÁS. **Canaã dos Carajás: em busca do turismo perdido.** 19 jun. 2023. Disponível em: <https://www.gazetacarajas.com/noticia/>. Acesso em: 11 jun. 2025.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. Amazônia enquanto acumulação desigual de tempos: uma contribuição para a ecologia política da região. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Coimbra, n. 107, p. 63-90, set. 2015. DOI: <https://doi.org/10.4000/rccs.6018>. Disponível em: <http://journals.openedition.org/rccs/6018>. Acesso em: 7 ago. 2025.

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em Porto Velho, completa 109 anos; Governo contribui para preservar patrimônio histórico.** Porto Velho, 02 ago. 2021. Disponível em: <https://rondonia.ro.gov.br/estrada-de-ferro-madeira/view>. Acesso em: 8 nov. 2025.

GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **Hino do Pará:** letra, música e arranjo. Secretaria de Estado de Turismo do Pará – SETUR, 2025. Disponível em: <https://www.setur.pa.gov.br/hino-do-para>. Acesso em: 15 out. 2025.

GUMIERO, Rafael G.; MORAES, José A. P.; SANTOS, Maria L. S. Momentos da trajetória do Estado na Amazônia: preâmbulo entre o modelo de integração econômica e os investimentos setoriais do Fundo Constitucional de Financiamento do Norte e do Fundo de Desenvolvimento da Amazônia em Carajás, Pará. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 24, e202245pt, 2022. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202245pt>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/view>. Acesso em: 10 jun. 2025.

HALL, Stuart. Quem precisa da identidade? In: SILVA, Tomaz Tadeu (Org. e Trad.). **Identidade e diferença:** a perspectiva dos estudos culturais. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 103-133.

HIGA, Carlos César. *Ciclo da Borracha*. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/historiab/ciclo-borracha.htm>. Acesso em: 13 jan. 2026.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Canaã dos Carajás:** histórico do município. Rio de Janeiro: IBGE, [s.d.]a. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/view>. Acesso em: 11 jun. 2025.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Canaã dos Carajás:** panorama. Rio de Janeiro: IBGE, [s.d.]b. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/canaa-dos-carajas/panorama>. Acesso em: 11 jun. 2025.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Eldorado do Carajás:** panorama. Rio de Janeiro: IBGE, [2025]. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/eldorado-do-carajas/panorama>. Acesso em: 2 jun. 2025.

IBGE - Sistemas de Coordenadas Geográficas DATUM SAD 69, Base territorial: SDT/MDA, 2009. Disponível em: <http://sit.mda.gov.br/imagens/mapas/>. Acesso em: 10 out. 2025.

IBRAM – INSTITUTO BRASILEIRO DE MINERAÇÃO. **Dez anos de operação da Mina do Sossego é tema de exposição em Belém**. Brasília: IBRAM, 2014. Disponível em: <https://ibram.org.br/noticia/>. Acesso em: 11 jun. 2025.

KRIPKA, Rosana; SCHELLER, Morgana; BONOTTO, Danusa Lara. Pesquisa Documental: considerações sobre conceitos e características na Pesquisa Qualitativa. **Investigação Qualitativa em Educação**, Rio Grande do Norte, v. 2, 2015. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/>. Acesso em: 6 jul. 2025.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001. Disponível em: <https://monoskop.org/pdf>. Acesso em: 6 jul. 2025.

LOBATO, Sidney. A escrita da história da migração na Amazônia do século XX. In: CANCELA, Cristina Donza; CASTRO, Lara de (orgs.). Nortes migrantes: deslocamentos, trajetórias e ocupação na Amazônia brasileira. Brasília: Senado Federal, 2023. p. 287-310. (Edições do Senado Federal; v. 309)

MONTEIRO, Maurílio de Abreu; TEIXEIRA, Sheila do Socorro Lima. Mineração industrial e a estabilidade de assentamentos rurais no Sudeste do Estado do Pará, Brasil. **Raízes – Revista de Ciências Sociais e Econômicas**, v. 25, n. 1/2, p. 107–126, 2006. Disponível em: <https://raizes.revistas.ufcg.edu.br/view>. Acesso em: 1 jul. 2025.

MOURÃO, Manuela. Conheça Fordlândia, a cidade-fantasma no meio da Amazônia. **Superinteressante**, 31 mar. 2025. Disponível em: <https://super.abril.com.br/historia/conheca-fordlandia-a-cidade-fantasma-no-meio-da-amazonia/>. Acesso em: 18 mai. 2025.

MST – MOVIMENTO DOS TRABALHADORES RURAIS SEM TERRA. **Massacre de Eldorado do Carajás: 28 anos de impunidade**. 8 abr. 2024. Disponível em: <https://mst.org.br/massacre-de-eldorado>. Acesso em: 29 mai. 2025.

MUNDO EDUCAÇÃO. **Fordismo: o que é, origem, características**. 2025. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/fordismo.htm>. Acesso em: 18 mai. 2025.

NEPOMUCENO, Eric. **O massacre: Eldorado dos Carajás – uma história de impunidade**. 1. ed. Rio de Janeiro: Record, 2019. p. 11-163.

CHAVES, Nilson. *Ser do Norte*. In: **Trilogia 2 (Ser do Norte)**. Belém: Nilson Chaves, 2014. Faixa 2. Disponível em: <https://open.spotify.com/album/77OvyrHGmkr1XJxQQ8jECA>. Acesso em: 13 jan. 2026.

PALHETA DA SILVA, João Marcio. **Território e mineração em Carajás**. 1. ed. Belém: GAPTA/UFPA, 2013. 275p.

PAJOLLA, Murilo. Nova Transamazônica: reconstrução da BR-319 começa sem estudo de impacto ambiental. Foto. **Brasil de Fato**, 26 jul. 2021. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2021>. Acesso em: 5 jun. 2025.

PEBINHA DE AÇÚCAR. **Mineradora Vale aposenta o Aerovale, único Embraer E190 corporativo do país**. 2023. Disponível em: <https://pebinhadeacucar.com.br/mineradora-vale-aposenta-o-aerovale-unico-embraer-e190-corporativo-do-pais/>. Acesso em: 16 nov. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CANAÃ DOS CARAJÁS. **Canaã lança transporte público: veja as rotas oficiais**. 30 mai. 2025. Disponível em: <https://www.canaadocarajas.pa.gov.br/view>. Acesso em: 18 dez. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAUAPEBAS. **História da cidade**. [s.d.]. Disponível em: <https://parauapebas.pa.gov.br/turismo/historia-da-cidade/>. Acesso em: 5 jun. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAUAPEBAS. **Respira, nós estamos na Floresta Nacional de Carajás**. 2023. Disponível em: <https://parauapebas.pa.gov.br/destaque/respiramos-estamos-na-floresta-nacional-de-carajas/>. Acesso em: 21 mai. 2025.

REALIDADES URBANAS. **Company Towns na Amazônia**. 16 jan. 2012. Disponível em: <https://realidadeurbanas/company-towns>. Acesso em: 18 mai. 2025.

ROCHA, Rodrigo da Silva. Colonialismo e desenvolvimento na Amazônia: do apogeu ao declínio do ciclo da borracha (1750-1946). **Primeiros Estudos – Revista de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 12, e00123002, 2025. DOI: 10.11606/issn.2237-2423.v12i1pe00123002.

SASSEN, Saskia. **Expulsões: brutalidade e complexidade na economia global**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2020.

SASSEN, Saskia: “Não é imigração, é expulsão”. [Entrevista concedida a] Jorge Felix. *Ponto-e-vírgula*, n. 11, p. 171-179, 2015.

SILVA, Daniel Nogueira; SOUSA, Rithielly Lira. As condições de moradia das famílias pobres em Canaã dos Carajás, uma cidade mineral da Amazônia. **Revista de Políticas Públicas**, São Luís, v. 26, n. 1, p. 228-248, jan./jun. 2022. DOI: 10.18764/2178-2865.v26n1p228248. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo/view>. Acesso em: 20 dez. 2025.

SMITH JÚNIOR, Francisco Pereira; GARVÃO, Rodrigo Fraga. Presidentes de província: uma história de migração na Amazônia paraense. **Ars Historica**, Rio de Janeiro, n. 10, p. 42–57, 2015. Disponível em: <https://dialnet.unirioja/articulo>. Acesso em: 24 mai. 2025.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios. **Acta Geográfica**, Boa Vista, v. 2, n. 3, p. 1–16, jan./jun. 2008. Disponível em: <https://revista.ufrr.br/actageo/article/view/204>. Acesso em: 23 mai. 2025.

WANDERLEY, Luiz Jardim; COELHO, Tádzio Peters (Orgs.). **Quatro décadas do Projeto Grande Carajás: fraturas do modelo mineral desigual na Amazônia**. Rio de Janeiro: Comitê Nacional em Defesa dos Territórios Frente à Mineração, 2021. Disponível em: <http://emdefesadosterritorios.org/view>. Acesso em: 21 mai. 2025.

WWF-BRASIL. **Integrar para não entregar**. 16 jun. 2006. Disponível em: <https://www.wwf.org.br/view>. Acesso em: 4 jun. 2025.

ZÉ DUDU. **A história da criação do município de Parauapebas**. 15 abr. 2010. Disponível em: <https://www.zedudu.com.br/view>. Acesso em: 5 jun. 2025.

ZONTA, Márcio. Ato ecumênico, político e cultural marca 17 de abril no Pará. **Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra**, 19 abr. 2011. Disponível em: <https://mst.org.br/ato/view>. Acesso em: 3 jun. 2025.

ANEXOS

Anexo 1

Roteiro semiestruturado de entrevista oral

Boa tarde, estou fazendo uma pesquisa sobre rotas migratórias no sudeste paraense atrelando a rota com empreendimentos minerários, posso fazer umas perguntas? Elas serão breves.

De onde você é?

Qual o seu destino final?

Quanto tempo permanecerá?

Veio a trabalho?

O seu trabalho/ empresa para que trabalha tem relação com alguma empresa minerária?

ANEXO 2 – DECLARAÇÃO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE DE CANAÃ DOS CARAJÁS

A Secretaria Municipal de Saúde de Canaã dos Carajás – Pará, no uso de suas atribuições legais, **declara**, para os devidos fins, que os dados referentes aos **óbitos ocorridos no município de Canaã dos Carajás**, utilizados na elaboração de tabelas, gráficos e análises acadêmicas da dissertação de mestrado de **Maria Clara Souza Sanches**, foram **oficialmente fornecidos por esta Secretaria**.

As informações disponibilizadas correspondem aos **registros oficiais de óbitos**, organizados segundo o **município de naturalidade**, abrangendo o período de **2010 a 2024**, extraídos dos sistemas e bases administrativas sob responsabilidade da Secretaria Municipal de Saúde de Canaã dos Carajás.

Ressalta-se que os dados foram disponibilizados em formato eletrônico, para fins **exclusivamente acadêmicos e científicos**, sendo de inteira responsabilidade da pesquisadora o tratamento, a sistematização e a análise das informações, em conformidade com os princípios éticos da pesquisa científica.

Por ser expressão da verdade, firma-se a presente declaração para que produza os efeitos legais e acadêmicos necessários.

Canaã dos Carajás (PA), ____ de _____ de 2025.

Nome do(a) responsável:  **DOUGLAS PACHECO DA COSTA**
Data: 07/01/2026 13:19:55-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Documento assinado digitalmente

Cargo:

Secretaria Municipal de Saúde de Canaã dos Carajás