

VI World Congress  
Int. Highway  
Federation

Ministerio de Transportes  
de Brasil,  
"Carreteras Transamazônicas"  
Montreal Canada  
1970

CEDI - P. I. B.  
DATA 31/12/86  
COD. E2D00002

EL PAIS —  
DIFERENCIAS  
REGIONALES

Ocupando una área de 8,5 millones de kilómetros cuadrados, lo que corresponde a 47% de la superficie de la América del Sur, el Brasil presenta acentuadas diferencias regionales de renta y ocupación demográfica. En realidad, más de ¾ de la población brasileña están concentrados en una faja del litoral con cerca de 300 km de anchura.

Considerándose el país dividido en tres grandes regiones, la Amazonia, el Nordeste y el Centro-Sur, se verifica que el Centro-Sur, con 26% del área, congrega 67% de la población y produce 83% de la renta nacional; el Nordeste, con 15% de área y 25% de población, produce 13% de la renta y la Amazonia, con un área equivalente a 59% de la superficie del territorio brasileño, contiene solamente 8% de su población, en su mayor parte concentrada en áreas reducidas, y la renta producida corresponde a solamente 4% de la renta total del país, constituyéndose así un enorme vacío demográfico y económico.

La Región Centro-Sur ya no presenta grandes contrastes con otras regiones medianamente desarrolladas del mundo, en ella se encontrando mismo áreas de completo desarrollo alrededor de polos económicos bastante conocidos (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Pôrto Alegre, Curitiba, etc.).

El Nordeste y la Amazonia, entretanto aun exigirán por mucho tiempo mayores atenciones del Poder Público, con el objetivo de obtener progresiva reducción de los desniveles regionales de renta.

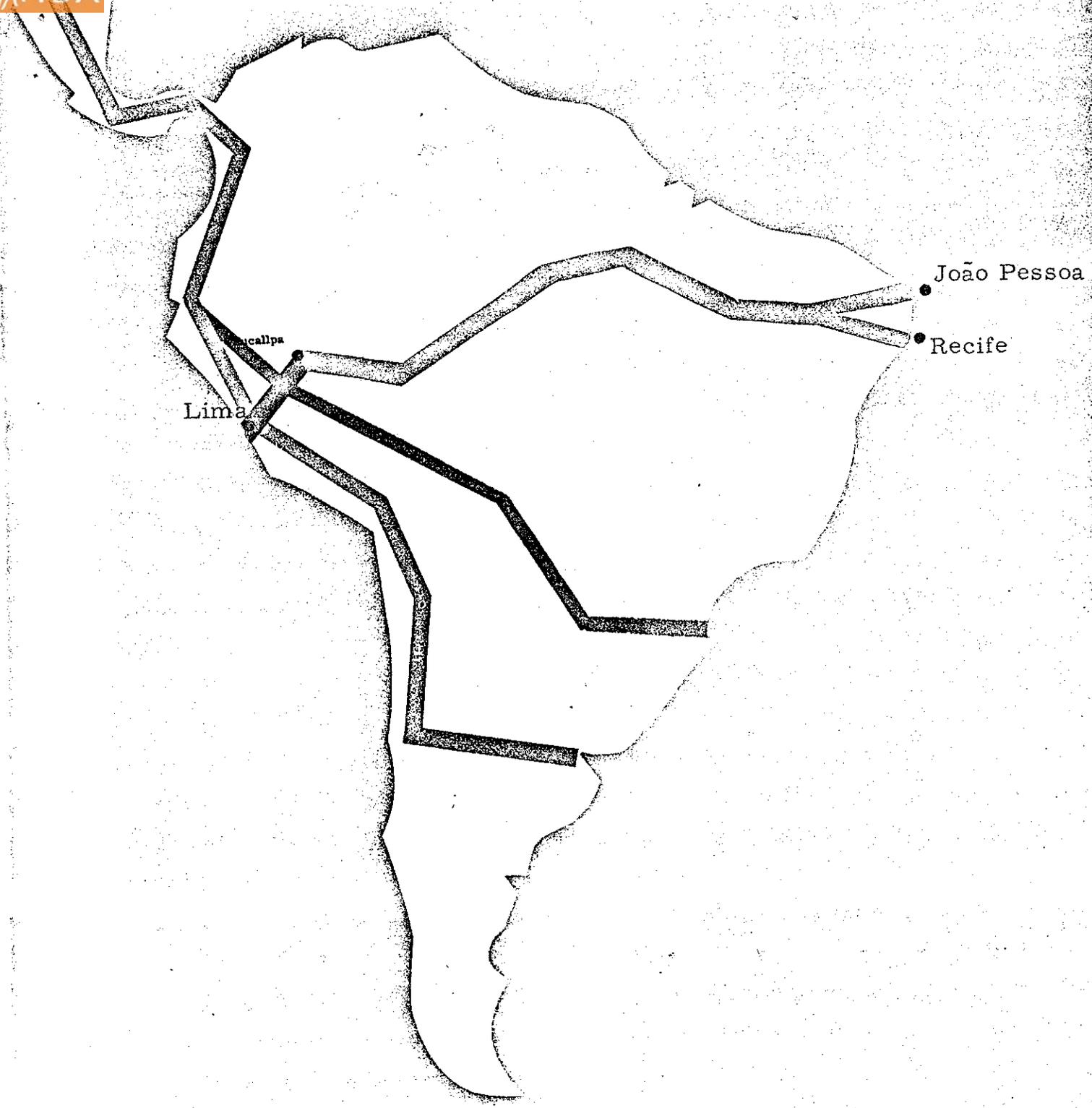
Los dirigentes brasileños eligieron la reducción gradual de las desigualdades de las regiones nacionales como una de las metas de alta prioridad de gobierno y en ese sentido se ha definido y se ejecuta inteligente política tributaria, que consiste esencialmente en destinar a las regiones menos desarrolladas, voluminosos recursos del impuesto de renta — los llamados *incentivos fiscales* — para inversión, por la iniciativa privada, en proyectos industriales y agro-pecuarios seleccionados y aprobados por los organismos gubernamentales de desarrollo regional.

Una de las implicaciones de los actuales desniveles regionales está en la impracticabilidad de adopción de metodologías comunes en la elaboración de planes y programas, globales o sectoriales. Así, mientras el análisis tradicional de alternativas de inversión del sector público puede ser aplicado en la región Centro-Sur, en el Nordeste ese análisis tiene que ser adaptado a las características peculiares del área y en la región Amazónica no tiene siquiera sentido, generalmente.

Con esta dificultad se confrontan los planes para los transportes en el Brasil.

PLANEAMIENTO VIAL  
EN EL BRASIL

El planeamiento de carreteras en el Brasil solamente fué empezado después de la Revolución Brasileña de marzo de 1964, por intermedio del análisis conjunto de las diversas modalidades de transporte, con la participación de firmas consul-



CARÁCTER INTERNACIONAL DE LA CARRETERA TRANSAMAZÓNICA

toras seleccionadas internacionalmente y asistencia del Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo.

Fueron elaborados planes directores que han definido los proyectos de carreteras con prioridad para los diversos Estados brasileños de la región Centro-Sur y del Nordeste. Esos estudios, apoyados en criterios usuales de análisis económico, han determinado el elenco de los proyectos de carreteras a ser ejecutados en los próximos años y la economía resultante sobre los costos de transportes en aquellas regiones.

La metodología seguida consistió en la determinación del *año-óptimo* para abertura de cada carretera al tráfico, definido como el año que torna máxima la renta capitalizada, es decir, la diferencia entre la suma general de los beneficios capitalizados y la suma general de los costos capitalizados de la realización de la carretera.

Normalmente, la definición de un programa de investimentos públicos se coloca como solución de un problema de maximización de la renta capitalizada, sujeta a condiciones subsidiarias restrictivas correspondientes a limitaciones presupuestarias y capacidad de contribución de los usuarios.

En el Brasil, los estudios realizados no solamente establecieron un programa de carretera medido en términos económicos, como también demostraron la viabilidad financiera de su exposición, si algunas adaptaciones fuesen promovidas en los índices de taxación sobre los usuarios, y al mismo tiempo contribuciones externas pudiesen ser obtenidas de Agencias Internacionales para acudir a los gastos de obras públicas.

Como consecuencia, fue establecido con el Banco Mundial un programa para acudir a los gastos de los proyectos de carreteras en las regiones Centro-Sur y Nordeste del Brasil. Tal programa prevé la conceción de créditos en el valor total de 400 millones de dólares, en un período de cinco años. De ese total ya fueron concedidos 126 millones de dólares.

Otros órganos internacionales — particularmente el Banco Interamericano de Desarrollo y la USAID — también participan substancialmente del desarrollo vial en aquellas regiones.

Los resultados de esa política permiten al Brasil adicionar aproximadamente 4.000 kms por año a la red pavimentada de aquellas dos regiones, la cual tiene hoy la extensión total de 45.000 kms.

### **BENEFICIOS POLÍTICOS Y SOCIALES**

Con relación a la Amazonia, caracterizada por enorme vacío demográfico y económico, no hay a pesar de eso condiciones para la aplicación del mismo sistema de planeamiento. Por esta razón, los planos directores citados no se extendieron a la región amazónica.

Una iniciativa del gobierno del Estado de Amazonas objetivando la elaboración de un plan de transportes, demostró

no ser posible justificar económicamente en términos de beneficios a los usuarios la simple construcción de carreteras en aquel Estado, a menos que sea considerada como soporte de otros proyectos de colonización, producción agrícola o extracción mineral.

Resulta que la sumisión de los investimentos viales en la Amazonia a la rentabilidad de proyectos específicos conduciría a una paradoja: nada se debería hacer en aquella región porque el tráfico es nulo o muy reducido, no obstante la carretera ser el instrumento indispensable a la inducción de su desarrollo económico.

Ese sistema debe entonces ser sustituido por la consideración predominante de los beneficios indirectos e intangibles, aún de difícil valuación, ya que representan intereses públicos que no exprimen lucros directos para los individuos.

Este compartimiento no es original ni nuevo. El carácter inadecuado de los métodos tradicionales de análisis para las regiones no desarrolladas; la imposibilidad de se examinar un programa de carreteras aisladamente para esas regiones y la necesidad de integrarlo en un plan de desarrollo económico y social son temas exhaustivamente discutidos en la literatura especializada en el asunto. De entre muchas obras, cítense, como ejemplos, *Les intérêts économiques des travaux routiers*, de Lionel Odier, editada por las Naciones Unidas, en 1963, et *Economic Analysis for Highway*, de Robley Winfrey, publicado en 1969.

Dentro de esta orden de ideas es que fueron lanzados los proyectos de las dos carreteras pioneras: la Transamazónica y la Cuiabá-Santarém, una penetrando en la Amazonia a partir del Nordeste y la otra a partir del Centro-Sur, como resultante de la importante decisión del Brasil de conquistar y colonizar área correspondiente a la mitad de su territorio, integrándolo a la economía de la Nación.

La base de la valuación de estos proyectos fué así transferida de las consecuencias económicas sobre los usuarios para el amplio desarrollo económico del país como uno todo.

En una primeira fase, las carreteras tendrán características técnicas simples y serán de bajo costo, porque destinadas a suplementar la red de transportes fluviales de la bacia amazónica y suportar los proyectos de colonización y ocupación permanente, bien como las actividades primarias a ser allí estimuladas. En función de la respuesta que la región ofrecer a la iniciativa gubernamental, medida en términos de intensidad de tráfico resultante, serán mejoradas, en el futuro, las características técnicas de las carreteras, de acuerdo con los criterios usuales de análisis de los beneficios a los usuarios.

La Transamazónica y la Cuiabá-Santarém no son consideradas así como iniciativas aisladas, pero como proyectos asociados a los propósitos de dinamización de inmensos potenciales identificados en una región demográficamente vacía, estimulando la migración a partir de áreas pobladas y provocando la reducción de los desniveles regionales existentes en el País.

Estos propósitos consubstancian, como proyectos específicos del sector de transportes terrestres, el programa de desarrollo económico y social designado *Programa de Integración Nacional*, recientemente instituido por el Gobierno Brasileño.

Para mejor comprensión de los propósitos de ese Programa y de los objetivos de las dos carreteras, haremos una presentación sucinta de los aspectos fisiográficos, sociales y económicos que caracterizan el Nordeste brasileño y la región Amazónica.

### CONFRONTO ENTRE EL NORDESTE Y LA AMAZONIA

El Nordeste del Brasil caracterízase esencialmente como región de bajos índices pluviométricos agravados aun por su mala distribución estacional. La región preséntase en su mayor parte con aspecto semi-árido, llegando mismo a presentar, en algunas áreas, características semi-desérticas. Por otro lado, la Región Amazónica presenta, en su totalidad, elevados índices pluviométricos y está casi totalmente cubierta por la densa floresta ecuatorial.

En el Nordeste, cerca de veinte millones de habitantes se hallan dedicados a las actividades primarias, mientras los demás siete millones pueblan las ciudades y se ocupan en actividades industriales, de artesanato y servicios.

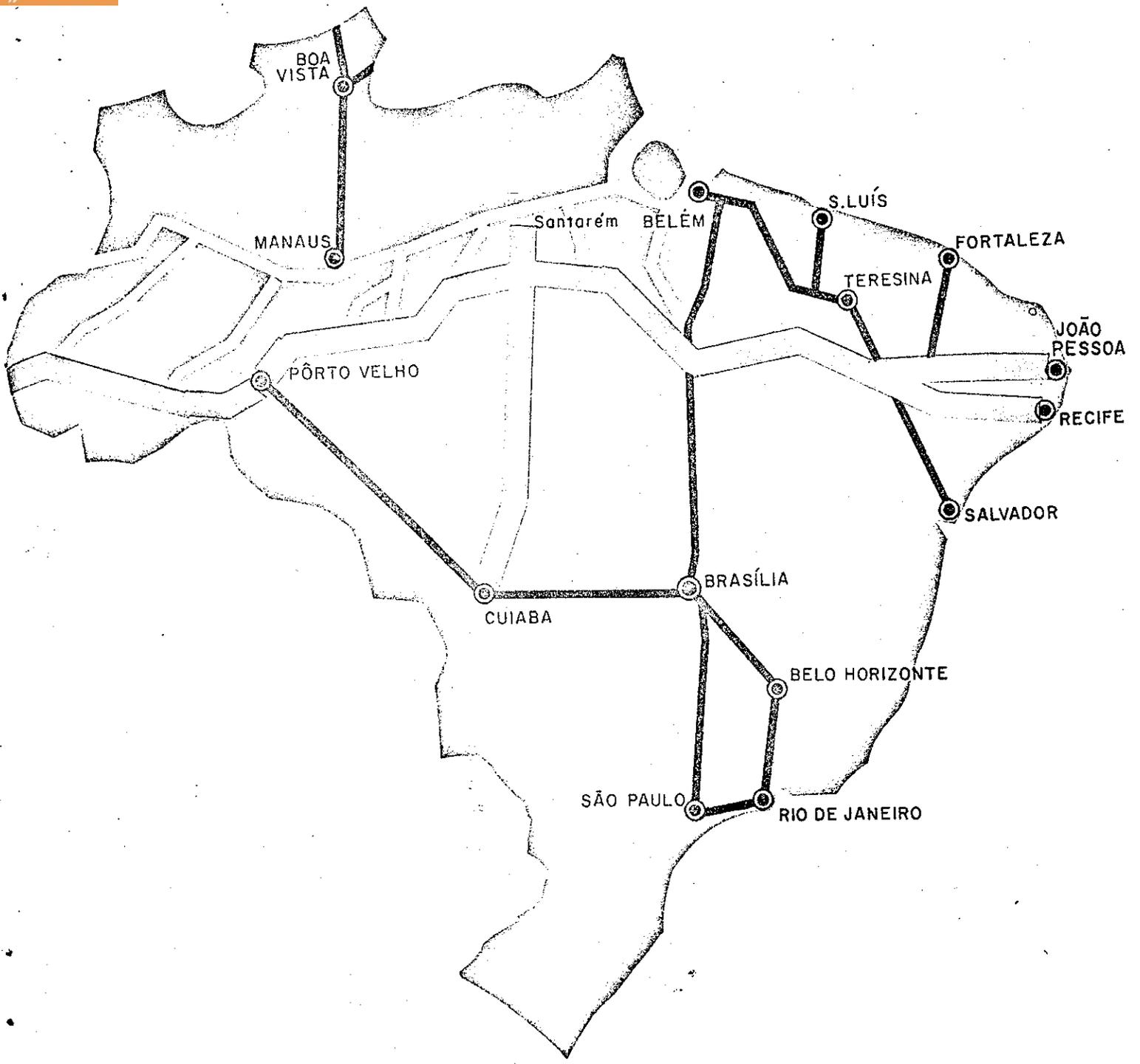
La experiencia del proyecto de industrialización del Nordeste adoptada hace diez años ha demostrado ser de todo impotente para la absorción de la vasta mano de obra nordestina. Las propias necesidades tecnológicas y económicas de implantación de un parque industrial moderno frecuentemente dictan la limitación del aprovechamiento de mano de obra y llegan hasta a ejercer presión competitiva sobre los parques industriales tradicionales, en vista del dilema de que, o modernizan su equipo y dispensan mano de obra, o dejan de reunir las condiciones económicas para sobrevivir y expandirse.

También la implantación de proyectos agropecuarios en el Nordeste, en virtud de las características semi-áridas de la mayor parte de la región no vienen desarrollándose con la celeridad necesaria a la prosperidad nordestina, sea porque íntimamente dependiente de proyectos de irrigación, sea porque la región necesita de una más adelantada técnica de cultivo.

El Gobierno Brasileño, justamente preocupado con el cuadro económico del Nordeste, venía hace algún tiempo estudiando la posibilidad de activar la política de desarrollo de esa región, mediante la abertura de nuevas fronteras agrícolas, con la ocupación y colonización de nuevas áreas en la Región Amazónica.

De otro lado, la Amazonia brasileña ocupa una área de cerca de cinco millones de kilómetros cuadrados, o sea, más que toda Europa Occidental o la mitad de los Estados Unidos.

En ese extenso territorio, el hombre continua siendo el gran ausente. La densidad demográfica supera de poco la cifra de un habitante por kilómetro cuadrado, representando el mayor vacío demográfico del mundo fuera de las regiones polares.



**LAS CARRETERAS  
TRANSAMAZÓNICA Y CUIABÁ-SANTARÉM  
INTEGRARÁN LA  
AMAZONIA BRASILEÑA CON  
EL NORDESTE Y EL CENTRO-SUR**

La adecuada ocupación y explotación de ese inmenso territorio virgen has suscitado numerosos estudios y producido constantes pesquisas. El gigantismo de la Natureza local parece conducir frecuentemente, por un proceso atávico de miedo, a generalizaciones ni siempre válidas cuando a las dificultades — sino imposibilidades — de efectiva destinación económica de la Amazonia.

## REVISIÓN DE CONCEPTOS

Entre esas generalizaciones, la más procedente quizás sea la afirmativa de que se trata de región enteramente desconocida. En verdad, misiones científicas que la han estudiado parecen perderse, en su inmensidad, ofreciendo informes muchos más descriptivos de que propiamente de conclusiones y resultados objetivos.

Otras generalizaciones, ora parecen destituidas de fundamento, ora no ofrecen el alcance y las repercusiones previstas.

El clima, por ejemplo, hace mucho fué acusado como el principal obstáculo a la ocupación de la Amazonia. Sin embargo, al contrario de que en general se imagina, las temperaturas allí no son tan elevadas, pero solamente poco variables.

El régimen pluvial, entretanto, constituye obstáculo mayor, en virtud de la intensidad de las precipitaciones, arriba de 2000 mm/año, con el calor y el sol tropical provocando intenso proceso de lixiviación de los suelos y haciendo con que la espesa camada de humus, acumulada durante siglos, tienda a agotarse, después del derribo de la floresta.

Tocante a la topografía y a los suelos de la Amazonia, existen equívocos a ser aclarados. Contrariamente al que se ha supuesto, las áreas llanas y sujetas a inundaciones temporarias son bastante reducidas. Dificilmente ultrapasan 80 km de anchura el las zonas sedimentarias de formación recientes del valle del Río Amazonas. La mayor parte de los terrenos de la región presenta conformación ondulada, aun que con elevaciones reducidas. Cuanto a los suelos, no son uniformes, encontrándose grandes variaciones en sus características. Así, son las áreas más elevadas y de suelos adecuados, aquellas naturalmente propicias a la ocupación permanente.

La región ofrece al hombre, sin duda, un rico sistema fluvial, constituido de casi 20.000 kilómetros de ríos navegables representativo, en el Brasil, hasta recientemente, de su más extenso sistema de transportes.

No obstante la existencia y la disponibilidad de ese expresivo sistema aislado de transporte, la rarefacta población de la Amazonia, por él condicionada, ha adquirido carácter ribereño, disponiendo de escasos recursos y siendo conducida a desarrollar tendencias regresivas y aislacionistas, dedicándose en mayor parte a actividades primarias, en simples y rudimental economía de subsistencia.

La acción de poblar intensivamente el área ha sido dificultada sobremanera por la casi inexistencia o inaccesibilidad de mercados, limitados éstos a los mercados externos, que fueron siempre los condicionadores de las modestas actividades económicas regionales vinculadas a la extracción.

La experiencia ha demostrado que la disponibilidad de sistema aislado de transporte no motiva el desarrollo. Si así fuera, tendríamos la región amazónica, con su extraordinaria red navegable, entre las más prósperas del Brasil.

En la Amazonia, existe con efecto, como obstáculo a su racional ocupación y explotación, escasez relativa de transportes. Solamente el acceso terrestre, continuo a las tierras más altas y más favorables a culturas y la ligación entre sí de sus ríos navegables por medio de carreteras que aseguren tráfico permanente, estimulará la penetración y fijación del hombre en el "hinterland".

El imperativo del lanzamiento de vías terrestres de penetración y de interligación de ríos resulta de la reconocida necesidad de complementación del sistema fluvial, formando un sistema auxiliar de transporte que favorezca la colonización, mediante la utilización de las regiones ubicadas a lo largo y entre los ríos navegables.

A partir de 1967 los diversos órganos del Gobierno Brasileño han intensificado sus estudios con el objetivo de encontrar soluciones que permitiesen una ocupación más intensa y más racional de la Región Amazónica.

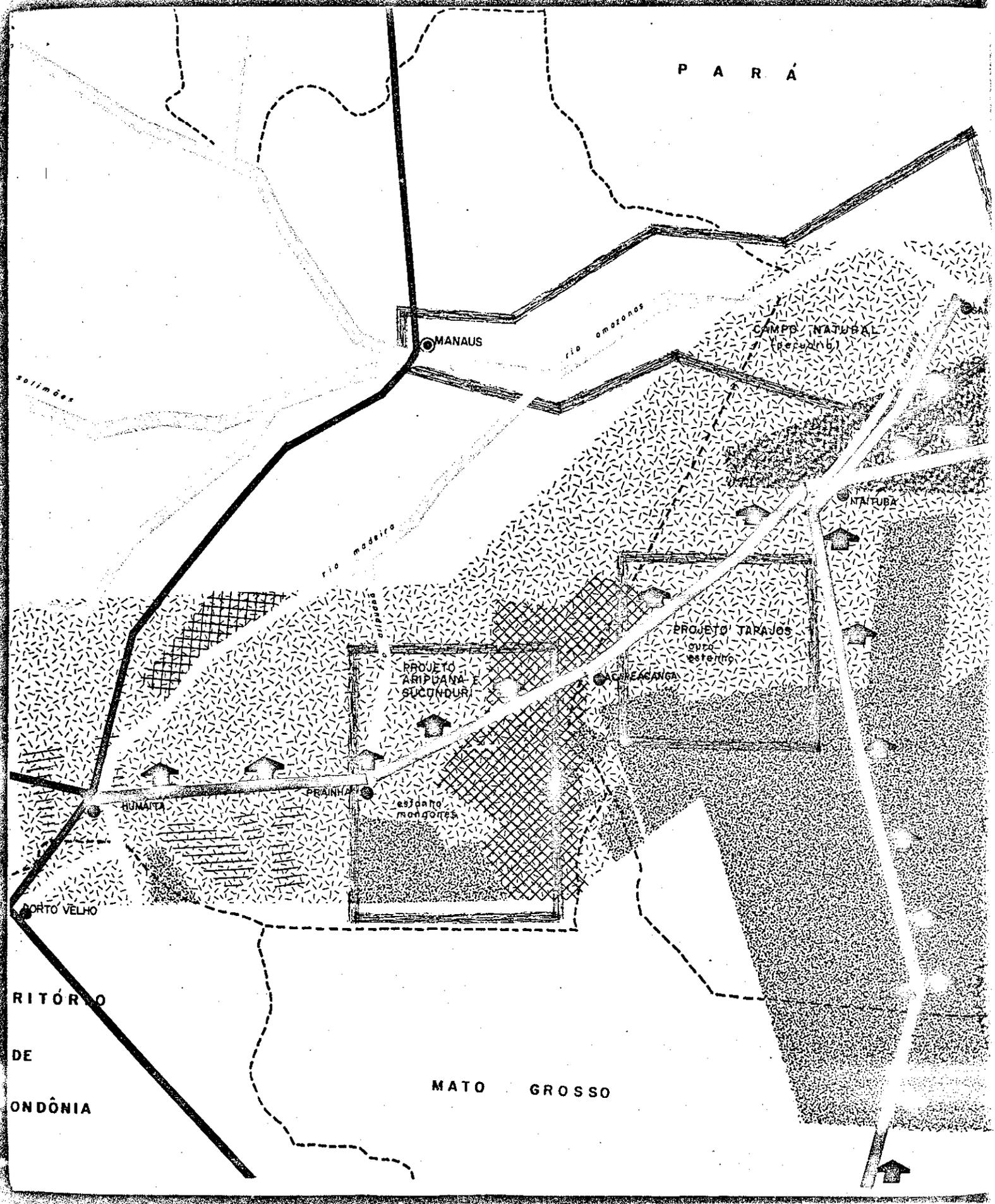
La ocurrencia reciente de más un período excepcionalmente largo de estiaje en el Nordeste, há motivado aun más el Gobierno Brasileño de tomar medidas prontas en el sentido de atenuar los efectos de la sequía y posibilitar mayor ocupación de áreas de la Región Amazónica. Con tal objetivo se ha acelerado la elaboración y fué establecido el Programa de Integración Nacional.

Creado por decreto de 16 de junio de 1970, el Programa de Integración Nacional cuenta con recursos de cuatrocientos y treinta millones de dólares, a ser constituidos en los ejercicios de 1971 hasta 1974, con la finalidad específica de financiar el plan de obras de infra-estructura, en el Nordeste y Amazonia y promover la más rápida integración de aquellas regiones en la economía nacional.

Como etapas iniciales del Programa de Integración Nacional, decidió el Gobierno del Presidente Emílio G. Médici por la construcción de las carreteras Transamazónica y Cuiabá-Santarém y de la primera fase del Plan de Irrigación del Nordeste, objeto de estudios desde algunos años y cuyas obras ya fueron atacadas.

Los recursos destinados al Programa de Integración Nacional resultan de una parcela de 30% de las deduc-

## PROGRAMA DE INTEGRACIÓN NACIONAL



P A R Á

MANAUS

CAMPO NATURAL  
(Reserva)

rio Amazonas

rio Madeira

Solimões

NATUBÁ

PROJETO  
ARAPUAIA E  
SUCUNDURI

PROJETO TARAJÓS  
subs-  
estação

AGREÇAÇA

HUMAITÁ

PEAINHA

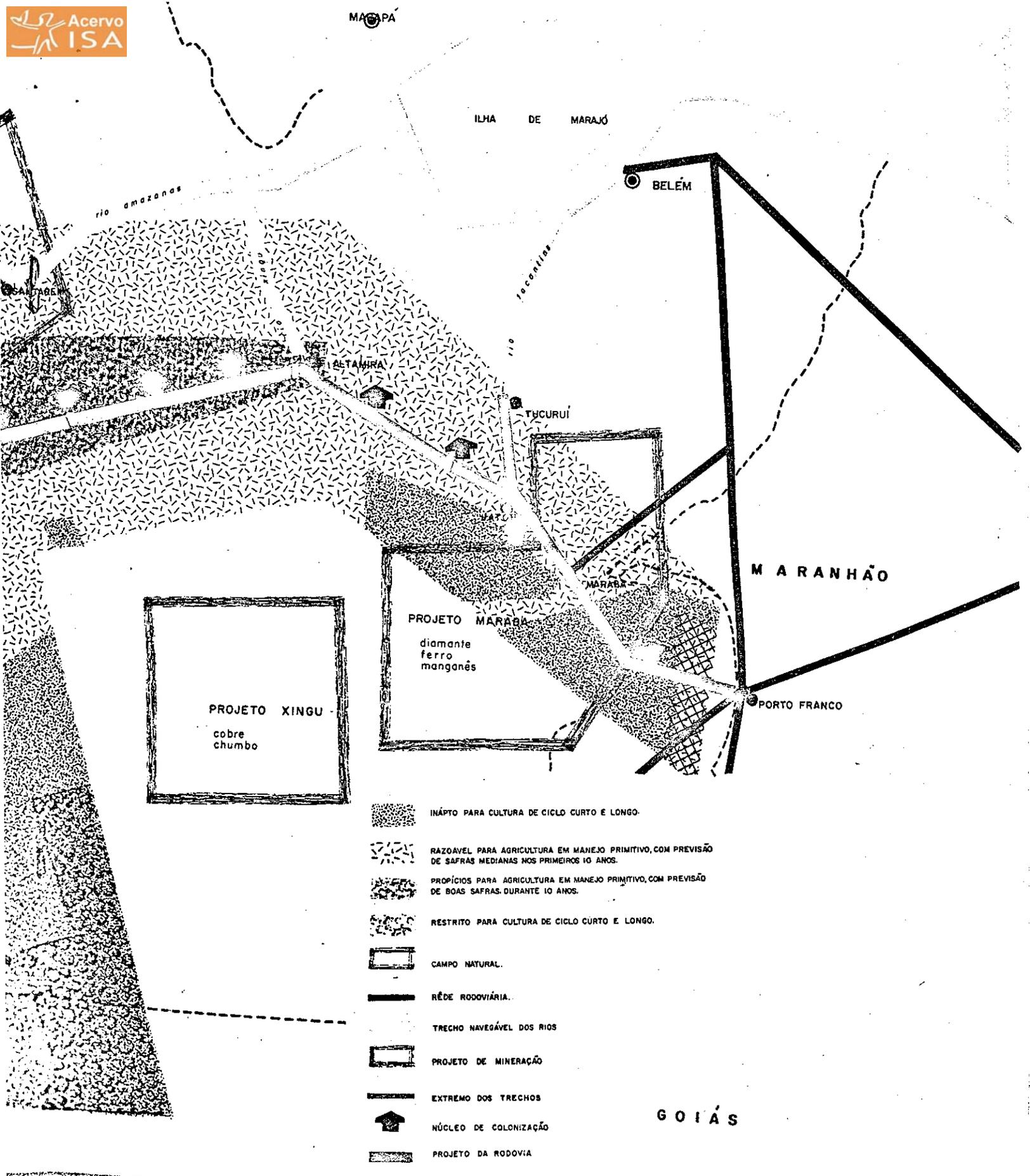
estação  
Mangorés

PORTO VELHO

RITÓRIO  
DE  
ONDÔNIA

MATO GROSSO





**PROJETO XINGU**  
cobre  
chumbo

**PROJETO MARABA**  
diamante  
ferro  
manganês

-  INAPTO PARA CULTURA DE CICLO CURTO E LONGO.
-  RAZOAVEL PARA AGRICULTURA EM MANEJO PRIMITIVO, COM PREVISÃO DE SAFRAS MEDIANAS NOS PRIMEIROS 10 ANOS.
-  PROPÍCIOS PARA AGRICULTURA EM MANEJO PRIMITIVO, COM PREVISÃO DE BOAS SAFRAS DURANTE 10 ANOS.
-  RESTRITO PARA CULTURA DE CICLO CURTO E LONGO.
-  CAMPO NATURAL.
-  RÉDE RODOVIÁRIA.
-  TRECHO NAVEGÁVEL DOS RIOS
-  PROJETO DE MINERAÇÃO
-  EXTREMO DOS TRECHOS
-  NÚCLEO DE COLONIZAÇÃO
-  PROJETO DA RODOVIA

GOIÁS

ciones del Impuesto de Renta que constituyen los *incentivos fiscales* y representan simple transferencia de aplicación de proyectos pertenecientes al sector privado para aplicación por el Gobierno en investimentos públicos, en las mismas áreas contempladas. Esa parcela de 30% pasó a designarse Fondo de Integración Nacional.

Estimativas iniciales indican que los costos de construcción de las carreteras Transamazónica y Cuiabá-Santarém absorberán cerca de 20% del total del Fondo de Integración Nacional.

Importante es observar que el mecanismo de definición de los voluminosos recursos vinculados a la ejecución del Programa de Integración Nacional se hizo sin quiebra de la vigorosa política de combate a la inflación emprendida por las autoridades monetarias brasileñas, ni comprometió el ritmo de ejecución de otras importantes obras y servicios nacionales de infra-estructura, en los dominios de la educación y de la pesquisa, de la agricultura, de la salud, de la habitación, de los transportes, de las comunicaciones, de la energía, y que hoy son responsables por la explosión de crecimiento de la economía brasileña.

#### TRANSAMAZÓNICA Y CUIABÁ-SANTARÉM

Fijados los factores, 1) la Amazonia, demográficamente vacía, pero rica en valles fértiles, ampliamente favorables a la agricultura y a la pecuaria y con regiones donde se señalan prometedores yacimientos minerales; 2) el Nordeste, a su lado, con una población ya cerca de 30 millones de habitantes distribuidos en su gran mayoría por el semi-árido "sertão", sin otras alternativas sino permanecer segregada del proceso de desarrollo económico y social del país, o emigrar para el Centro-Sur, aumentando chozas y cabañas, en los grandes centros urbanos; y 3) la salutar experiencia brasileña de encontrar en la carretera pionera el gran agente económico catalizador de desarrollo, ha decidido el Gobierno brasileño lanzar una grande carretera que, partiendo del litoral del nordeste, en el Atlántico, y cruzando las regiones más densamente pobladas y más castigadas por las sequías periódicas, viniese cruzar la carretera Belém-Brasilia, en la puente sobre el Rio Tocantins, y allí, penetrando en la floresta tropical, alcanzase distantes puntos urbanos estagnados en las orillas de caudalosos rios navegables, después de atravesar extensos y fértiles valles, siguiendo en dirección al Estado del Acre y allí conectando con las carreteras que están ligando el Brasil al Perú y a Bolivia.

Simultáneamente, en el mismo esfuerzo del Programa de Integración Nacional, se ha lanzado otra directriz de carretera, perpendicular a la primera, ligando Santarém — importante puerto situado en la confluencia de los rios Tapajós y Amazonas — con la distante ciudad de Cuiabá, capital del Estado de Mato Grosso.

Las directrices de esas grandes carreteras, la Transamazónica, eje transversal, con 5.000 km de extensión y la Cuiabá-Santarém, eje longitudinal, con 1.500 km ligando el Bajo curso del Amazonas al Centro-Oeste, fueron fundamentalmente de-  
calcados en las siguientes consideraciones:

- conexión con la malla de carreteras ya construida o en fase de construcción en el Nordeste, en el Centro-Oeste y en la propia región amazónica, en esta se articulando con las redes de carreteras de los países limítrofes;
- complemento del rico sistema fluvial de la Amazonia, por la interceptación de las partes navegables de los afluentes del Río Amazonas, pasando las dos carreteras a constituir verdaderos caudales terrestres de esos ríos navegables;
- interligación de los principales núcleos de población de la región sur del Río Amazonas (agrupamientos urbanos incrustados en la floresta, y que se comunicaban entre si, por los ríos, después de viaje de varios días, han pasado a se comunicar en pocas horas, en viajes terrestres en algunas centenas de kilómetros);
- aprovechamiento de las fajas de suelos más favorables para la colonización y para el establecimiento de actividades agro-pecuarias, reservando, de plano, el Gobierno del Brasil, para colonización, toda una faja de 20 km, teniendo la carretera como eje;
- creación de facilidades de acceso a las regiones de ocurrencias minerales con explotación económica.

Cuanto a la naturaleza de los servicios, las preocupaciones del Gobierno brasileño en la preparación y ejecución de los dos proyectos son de economía en la construcción y garantía de tráfico permanente.

Las carreteras Transamazónica y Cuiabá-Santarém, implantadas através de regiones vírgenes ampliamente favorables a la agricultura, a la ganadería y a la mineración, constituirán la espina dorsal del vigoroso plan de colonización que el Gobierno brasileño va ejecutar en la Amazonia, con el aprovechamiento preferencial de los excedentes demográficos del Nordeste.

En la Transamazónica, entre Estreito y Altamira, el trazado se desarrolla por terreno de la bacia sedimentar del Amazonas, siendo el suelo, en toda esa extensión de 850 km, considerado regular tanto para culturas de ciclos corto como de ciclo largo, independientemente de tratamiento. Partiendo de Altamira, la Transamazónica secciona extensa y larga faja, de 600 km de extensión y 140 km de anchura, de condiciones altamente propicias a actividades agrícolas. Es la llamada "terra roxa" (tierra morada) suelo que presenta alto grado de cambio

de propiedades orgánicas, de naturaleza idéntica al suelo del Estado de Paraná, del Sur del Brasil, responsable por culturas intensivas, de gran sentido económico. A partir de la extremidad de esa faja, el terreno es típico de la bacía sedimentar del Amazonas.

La carretera Cuiabá-Santarém, desarrollándose, en el sentido del Norte para el Sur, por los valles de los ríos Tapajós y Jamanxin, está contenida en tierras de aluvión, das cuales, mismo presentando algunas restricciones, aseguran satisfactorio aprovechamiento por la manipulación redimental de la tierra.

Cerca de la extremidad norte de esa carretera, en las proximidades de Santarém, son señalados extensos campos, ampliamente favorables a la ganadería.

## RIQUEZAS MINERALES

De todos os dados e informaciones disponibles sobre la grande área que se extiende a la orilla sur del Río Amazonas, comprendiendo la bacía Tocantins — Araguaia y alcanzando las bacías de los Ríos Xingú y Tapajós, dedúcese haber grandes posibilidades de riqueza mineral en la región a ser beneficiada por la Transamazónica y por la Cuiabá-Santarém.

*Hierro* — en la inmensa región del sudeste del Pará abulta, con extraordinaria importancia, la reserva ferrífera de la Sierra de los Carajás. Se estima que esta formación ferrífera sea superior a 400 millones de toneladas, con espesura media en cerca de 100 metros y afloramiento en una extensión de 80 kilómetros.

Los minerales de hierro de la Sierra de los Carajás, y aquellos que ocurren en la región del Xingú, constituyen una inmensa provincia de hierro ciertamente interligada pero mal conocida en su continuidad. Las inferencias geológicas permiten suponer que las reservas allí yacentes sean del mismo orden de grandeza que los yacimientos del llamado Cuadrilátero Ferrífero, en el Estado de Minas Gerais, abriéndose de esta manera nuevas y auspiciosas perspectivas para el futuro económico del Brasil, en el campo de la producción de minerales de hierro.

Además de las formaciones de hierro, investigaciones geológicas en la región de Marabá han constatado ocurriencias de oro, diamante, cristal de roca, etc., todo haciendo creer que tal región se presente como de las más prometedoras para las pesquisas geológico-económicas de la Amazonia. Importantes pesquisas estan siendo hechas en lá área y nuevos investimentos están sendo destinados para ese fin.

*Oro y estaño* — En el Municipio de Itaituba, región del medio Tapajós, encuéntranse los depósitos auríferos más importantes de la región Norte. Estes depósitos están siendo explotados por intensa actividad de busca furtiva desde 1959.

Exactamente en esta región, verificase el entroncamiento de la Transamazónica con la Cuiabá-Santarém.